

Bruxelles, den 20. maj 2019
(OR. en)

9447/19

Interinstitutionel sag:
2017/0113(COD)

TRANS 349
CODEC 1113

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanternes Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	9140/19
Komm. dok. nr.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
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 – Situationsrapport

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde i maj 2017 sit forslag om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej. Forslaget er en del af den første mobilitetspakke og hænger sammen med den foreslåede revision af reglerne om adgangen til vejtransporterhvervet og adgangen til markedet for vejgodstransport (forordning 1071/2009 og 1072/2009).
2. Direktiv 2006/1/EF kodificerer tidligere regler og fastsætter et mindstemål 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 anvendelsen af udlejningskøretøjer til dem, der er registreret i medlemsstaten, og tillige åbner mulighed for at forbyde anvendelsen 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 færdsel 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 sikrer transportvirksomheder i hele EU lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer.

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

4. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) udpegede Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) til ordfører. TRAN-udvalget vedtog hendes betænkning den 24. maj 2018, og Europa-Parlamentet vedtog sin aftale, som indeholder 15 ændringsforslag, ved førstebehandlingen 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.

III. ARBEJDET I RÅDET

6. Kommissionen fremlagde sit forslag tillige med konsekvensanalysen for Landtransportgruppen den 1. og den 21. juni 2017. Gruppen holdt møde den 7. juli, den 11. oktober og den 6. november 2017 under det estiske formandskab og den 26. februar, den 20. marts og den 24. april 2018 under det bulgarske formandskab for at gennemgå forslaget i detaljer og drøfte formandskabets kompromiser. Et første forsøg på at nå frem til en generel indstilling på TTE-Rådets samling den 7. juni 2018 lykkedes ikke.

¹ Jf. dok. 5386/19.

7. Landtransportgruppen vendte tilbage til forslaget under det rumænske formandskab, henholdsvis den 14., 21. og 28. januar, den 4. april og den 2. maj 2019, for at drøfte et kompromis fra formandskabet². De fleste delegationer anerkendte generelt, at der er gjort gode fremskridt med forslaget, og nogle delegationer understregede, at det, hvis der fastlægges en generel indstilling, vil gøre det muligt at behandle denne sag parallelt med de relaterede sager i den første mobilitetspakke, når forhandlingerne med Europa-Parlamentet indledes. To delegationer fastholdt deres uændrede negative vurdering af forslaget. Kommissionen opretholdt et generelt forbehold med hensyn til forhandlingsresultaterne.
8. Mange delegationer var fortsat betænkelige ved forslagets konsekvenser for indtægterne fra motorkøretøjsafgifter, men de fleste delegationer anerkendte, at formandskabets kompromis gør det muligt for medlemsstaterne at begrænse risikoen i vidt omfang (artikel 1, stk. 2, – der erstatter direktivets artikel 3 – betragtning 3 og 4). En enkelt delegation mente, at de nationale regler for registrering af køretøjer kunne blive udhulet, hvis der indføres mere frihed i anvendelsen af udlejningskøretøjer, og en anden delegation havde behov for at gennemgå forslaget yderligere i betragtning af nyligt vedtaget national lovgivning.
9. For så vidt angår muligheden for virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, til at anvende udlejningskøretøjer på tværs af grænserne (artikel 1, stk. 1, – ændring af direktivets artikel 2), kunne de fleste delegationer acceptere den øgede fleksibilitet. Mange delegationer understregede betydningen af effektive kontrolforanstaltninger i dette tilfælde, særlig for at kontrollere cabotagekørsel. I denne henseende forekom det de fleste delegationer rimeligt at anvende ERRU³-systemet (artikel 1, stk. 2a, – indsættelse af en ny artikel 3a i direktivet – betragtning 5b og 5c), selv om nogle delegationer fandt det for byrdefuldt eller ikke tilstrækkelig effektivt. Flere delegationer understregede, at der vil blive foretaget en mere fuldstændig ajourføring af ERRU-systemet, når ændringerne af forordning 1071/2009 i mobilitetspakke I er vedtaget, og gik ind for en koordineret tidsplan for de respektive ajourføringer.

² Seneste udgave af henstillingen findes i dok. 9140/19.

³ Det europæiske register over vejtransportvirksomheder, som er et system til at sikre sammenkobling af de nationale elektroniske registre i overensstemmelse med artikel 16, stk. 5 og 6, i forordning 1071/2009.

10. De Faste Repræsentanternes Komité drøftede kompromiset den 15. maj 2019. På den ene side udtrykte mange delegationer støtte til kompromiset trods visse resterende risici, f.eks. vedrørende skatteindtægter og kontrollen med vejtransport, der udføres i andre medlemsstater. På den anden side udtrykte et betydeligt antal delegationer tvivl om, hvorvidt det er muligt at nå frem til en generel indstilling allerede i juni 2019. Nogle delegationer tog negativt undersøgelsesforbehold med hensyn til omfanget af Kommissionens evalueringsforpligtelse vedrørende skatteindtægter (artikel 1, stk. 3, – ny artikel 5a i direktivet). Formandskabet konkluderede efter mødet, at en situationsrapport vil være det bedste grundlag for en drøftelse i Rådet.

IV. KONKLUSIONER

11. Formandskabet mener, at de gode fremskridt, der er gjort, har ført til en yderligere reduktion af medlemsstaternes betænkeligheder, samtidig med at kernen i Kommissionens mål bevares.
- a) For at undgå utilsigtede bivirkninger kan medlemsstaterne begrænse deres egne virksomheders mulighed for at leje køretøjer, der er registreret i andre medlemsstater, til 30 dage pr. kalenderår og til 25 % af vognparken. Med denne korte minimumsperiode bør det være muligt at værne om nationale regler for registrering af køretøjer og undgå udhuling af skattegrundlag. Muligheden for at begrænse leje af lette erhvervskøretøjer i forbindelse med kørsel for egen regning udgør endnu en sikkerhedsforanstaltning. For at sikre en omfattende kontrol med konsekvenserne for skatteindtægterne kunne Kommissionens evalueringsrapport udvides til også at omfatte dette aspekt.
 - b) For at sikre, at udlejningskøretøjer, der anvendes af virksomheder, som er etableret i en anden medlemsstat, ikke misbruges til at omgå markedsadgangsreglerne, skal køretøjerne have en fællesskabstilladelse, når dette er foreskrevet i forordning 1072/2009, og medlemsstaterne vil have adgang til oplysningerne om udlejningskøretøjer i transportvirksomhedernes vognpark gennem EU's grænseflade mellem de nationale elektroniske registre, ERRU. Eftersom ERRU-systemet i forordning 1071/2009 (artikel 16)⁴ vil blive revideret, omfatter kompromiset en forpligtelse til at tilføje oplysninger om udlejningskøretøjers registreringsnummer i det nationale register.

⁴ Jf. generel indstilling til forslaget om forordning 1071/2009, dok. 15084/18, s. 16.

12. Formandskabet noterer sig, at mange delegationer har understreget sammenhængen med de vigtigste sager i den første mobilitetspakke. Denne sammenhæng rummer to aspekter: for det første teknisk set behovet for at forbedre informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne for at styrke overvågningen og kontrollen og for det andet den generelle politiske debat om markedsadgangen og restriktionerne herfor. Europa-Parlamentet har vedtaget førstebehandlingsholdninger vedrørende alle de berørte sager. Rådet har fastlagt en generel indstilling til tre forslag i den første mobilitetspakke⁵, men endnu ikke til forslaget om udlejningskøretøjer. Formandskabet noterer sig også, at delegationerne ganske vist generelt anerkender denne sammenhængs betydning, men at de har tilkendegivet forskellige holdninger til den passende tidsplan for sagens videre gang, enten parallelt med de andre sager eller som et efterfølgende skridt.
13. I lyset af ovenstående opfordres De Faste Repræsentanternes Komité og Rådet til at notere sig de fremskridt, der er gjort i sagen.
-

⁵ Jf. dok. 15084/18.