



Bryssel den 20 maj 2019
(OR. en)

9447/19

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0113(COD)**

**TRANS 349
CODEC 1113**

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Föreg. dok. nr:	9140/19
Komm. dok. nr:	ST 9669/17 + ADD 1-4
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 – Lägesrapport

I. INLEDNING

1. Kommissionen lade fram sitt förslag till ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg i maj 2017. Förslaget är en del av det första rörlighetspaketet och är kopplat till den föreslagna översynen av reglerna om tillträde till yrket för den som vill bedriva yrkesmässig trafik och tillträde till marknaden för godstransporter på väg (förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009).
2. Genom direktiv 2006/1/EG kodifieras tidigare bestämmelser och föreskrivs en miniminivå 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 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 fastställa en tydlig och enhetlig rättslig ram som ger transportföretag i hela EU lika tillgång till marknaden för hyrda fordon.

II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

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 överenskommelse 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.

III. ARBETET INOM RÅDET

6. Den 1 och 21 juni 2017 lade kommissionen fram sitt förslag och sin konsekvensbedömning för arbetsgruppen för landtransporter. Arbetsgruppen sammanträdde den 7 juli, den 11 oktober och den 6 november 2017 under det estniska ordförandeskapet, och den 26 februari, 20 mars och 24 april 2018 under det bulgariska ordförandeskapet för att analysera förslaget i detalj och diskutera ordförandeskapets kompromissförslag. Ett första försök att nå en allmän riktlinje vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 7 juni 2018 misslyckades.

¹ Se dok. 5386/19.

7. Arbetsgruppen för landtransporter återvände till förslaget under det rumänska ordförandeskapet, nämligen den 14, 21 och 28 januari, 4 april och 2 maj 2019, för att diskutera ordförandeskapets kompromissförslag². De flesta delegationer medgav generellt att goda framsteg gjorts i fråga om förslaget, och några av dem underströk att en allmän riktlinje nu skulle göra det möjligt att hantera detta ärende parallellt med de relaterade ärendena i det första rörlighetspaketet, när förhandlingarna med Europaparlamentet inleds. Två delegationer stod fast vid sin oförändrade negativa bedömning av förslaget. Kommissionen vidhöll en allmän reservation mot resultatet av förhandlingarna.
8. Många delegationer fortsatte att oro sig över förslagets konsekvenser för fordonsskatteintäkterna, men de flesta medgav att ordförandeskapets kompromissförslag ger medlemsstaterna möjlighet att i hög grad begränsa riskerna (artikel 1.2, som ersätter artikel 3 i direktivet, och skälen 3 och 4). En delegation ansåg att de nationella reglerna för fordonsregistrering kan undergrävas om mer frihet införs i fråga om de hyrda fordonens trafik, och en annan delegation behövde granska förslaget ytterligare mot bakgrund av nyligen antagna nationella lagar.
9. När det gäller gränsöverskridande användning av hyrda fordon av företag som är etablerade i en annan medlemsstat (artikel 1.1 om ändring av artikel 2 i direktivet; skäl 4a), och de flesta delegationer skulle kunna godta den ökade flexibiliteten. Många delegationer betonade vikten av effektiva kontrollåtgärder i detta fall, särskilt för att övervaka cabotagetrafik. I detta avseende uppfattade de flesta delegationer användningen av systemet med Europeiska registret för vägtransportföretag (ERRU)³ (artikel 1.2a, genom vilken en ny artikel 3a införs i direktivet; skälen 5b och 5c) som rimlig, men en del av dem ansåg att detta var för betungande eller inte tillräckligt effektivt. Flera delegationer betonade att ERRU-systemet skulle uppdateras mer fullständigt när ändringarna av förordning (EG) nr 1071/2009 i rörlighetspaket I antas och argumenterade för en samordnad tidsplan för de respektive uppdateringarna.

² Den senaste versionen återges i dokument 9140/19.

³ Europeiska registret över vägtransportföretag, ett system för att säkerställa sammankopplingen av nationella elektroniska register i enlighet med artikel 16.5 och 16.6 i förordning (EG) nr 1071/2009.

10. Coreper diskuterade kompromissförslaget den 15 maj 2019. Å ena sidan uttryckte många delegationer sitt stöd för kompromissförslaget, trots vissa kvarstående risker i fråga om till exempel skatteintäkter och kontroll av vägtransporter som utförs i andra medlemsstater. Å andra sidan tvivlade ett betydande antal delegationer på att en allmän riktlinje kan nås redan i juni 2019. Vissa delegationer anmälde en negativ granskningsreservation mot tillämpningsområdet för kommissionens utvärderingsskyldighet avseende skatteintäkter (artikel 1.3 – ny artikel 5a i direktivet). Efter mötet drog ordförandeskapet slutsatsen att en lägesrapport skulle vara lämpligast som diskussionsunderlag för rådet.

IV. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

11. Ordförandeskapet anser att de goda framsteg som gjorts har lett till en ytterligare minskning av medlemsstaternas problem, samtidigt som man bevarar det centrala i kommissionens mål.
- a) För att undvika oavsiktliga biverkningar får medlemsstaterna begränsa hyra av fordon som de egna företagen har registrerat i andra medlemsstater till 30 dagar per kalenderår och till 25 % av fordonsparken. Genom denna korta minimiperiod bör det vara möjligt att skydda nationella regler om fordonsregistrering och undvika urholkning av skattebasen. En möjlighet att begränsa uthyrning av lätta nyttofordon som bedrivs för egen räkning medför ytterligare en skyddsåtgärd. För att säkerställa en omfattande övervakning av konsekvenserna för skatteintäkterna skulle kommissionens utvärderingsrapport kunna utvidgas till att omfatta denna aspekt.
 - b) För att se till att användningen av hyrda fordon av företag som är etablerade i en annan medlemsstat inte missbrukas för att kringgå reglerna för marknadstillträde måste fordonen utrustas med ett gemenskapstillstånd när så krävs enligt förordning (EG) nr 1072/2009, och medlemsstaterna kommer att få tillgång till information om hyrda fordon i åkeriernas fordonspark via EU:s gränssnitt för nationella elektroniska register, ERRU. Med tanke på att ERRU-systemet kommer att ses över i förordning (EG) nr 1071/2009 (artikel 16)⁴ innehåller kompromissförslaget en skyldighet att lägga till information om registreringsnumret för de hyrda fordonen i det nationella registret.

⁴ Se den allmänna riktlinjen för förslaget när det gäller förordning (EG) nr 1071/2009, dokument 15084/18, s. 16.

12. Ordförandeskapet noterar att många delegationer har betonat kopplingen till de viktigaste ärendena i det första rörlighetspaketet. Kopplingen har två aspekter: för det första, rent tekniskt, behovet att förbättra informationsutbytet mellan medlemsstaterna för att förbättra övervakning och kontroll och för det andra vad gäller den allmänna politiska debatten om marknadstillträde och dess begränsningar. Europaparlamentet har antagit ståndpunkter vid första behandlingen om alla de berörda ärendena. Rådet har fastställt en allmän riktlinje för tre förslag i det första rörlighetspaketet⁵, men ännu inte om förslaget om hyrda fordon. Ordförandeskapet noterar också att även om delegationerna i allmänhet inser betydelsen av denna koppling, har de uttryckt olika åsikter om den lämpliga tidpunkten för att gå vidare i detta ärende, antingen parallellt med de övriga ärendena eller som ett efterföljande steg.
13. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet att notera de framsteg som gjorts i ärendet.
-

⁵ Se dok. 15084/18.