



Bryssel den 21 maj 2019  
(OR. en)

---

---

Interinstitutionellt ärende:  
2017/0113(COD)

---

---

9447/1/19  
REV 1

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 2019.<sup>1</sup>
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.

---

<sup>1</sup> 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 kompromissförslag. Den senaste versionen bifogas härmed. De flesta delegationer medgav generellt att goda framsteg gjorts i fråga om förslaget, och några av dem underströk att antagandet av den allmänna riktlinjen 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 fordonregistrering 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)<sup>2</sup> (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.

---

<sup>2</sup> 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/eller 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 förses med den bestyrkta kopian av gemenskapstillståndet, när så krävs enligt förordning (EG) nr 1072/2009. Dessutom kommer medlemsstaterna att få tillgång till information om hyrda fordons registreringsnummer 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)<sup>3</sup> innehåller kompromissförslaget en skyldighet att lägga till information om registreringsnumren för de hyrda fordonen i det nationella registret.

---

<sup>3</sup> 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 rörlighetspaketet<sup>4</sup>, 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.
- 

---

<sup>4</sup> Se dok. 15084/18.

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 yttrande<sup>5</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>6</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG<sup>7</sup> fastställs en miniminivå för marknadsöppning för användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.

---

<sup>5</sup> EUT C , , s. .

<sup>6</sup> EUT C , , s. .

<sup>7</sup> 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 produktivare 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.

- (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 som är etablerat inom deras respektive territorier.
- (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 förordning (EG) nr 1071/2009 bör operatörerna lämna uppgift om registreringsnummer för varje motorfordon som står till deras förfogande till myndigheterna i den medlemsstat där de är etablerade, så att uppgifterna kan föras in i det nationella elektroniska registret. I den förordningen föreskrivs 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 182/2011<sup>8</sup>.
- (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. Men för att undvika potentiella skatteproblem bör medlemsstaterna kunna begränsa användningen av transporter för egen räkning för ett fordon med en högsta tillåten bruttovikt på 3,5 ton om fordonet är registrerat utanför den medlemsstat där det företag som använder det är etablerat.
- (7) Genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser bör övervakas av kommissionen och dokumenteras i en rapport. I rapporten bör särskild uppmärksamhet fästas vid frågan om detta direktiv har lett till användning av äldre fordon eller vissa typer av fordon och därigenom har påverkat trafiksäkerheten och om det har medfört problem i fråga om efterlevnad, inbegripet efterlevnaden av cabotagereglerna. 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 själva 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 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.

---

<sup>8</sup> 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 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) Den första meningen 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.”.

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 ett hyrt 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 detta fall får medlemsstaten kräva att hyreskontraktet inte löper längre än den tidsfrist som medlemsstaten har fastställt,

- b) begränsa antalet hyrda 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 ägde den 31 december året innan tillståndet att använda det hyrda fordonet begärdes; 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;
- c) begränsa användningen av ett sådant fordon med en högsta tillåten bruttovikt på 3,5 ton transporter för egen räkning.”.

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

*”Artikel 3a*

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att informationen om det hyrda fordonets registreringsnummer införs i det nationella elektroniska register som avses i artikel 16 i förordning (EG) nr 1071/2009.

Kommissionen ska genom genomförandeakter anta minimikraven för de uppgifter som ska införas i det nationella elektroniska registret. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 5b.2.”

3. Följande artiklar ska införas som artiklarna 5a och 5b:

*”Artikel 5a*

Senast den [Publikationsbyrå: för in det datum som infaller 5 år efter tidsfristen för införlivande av direktivet] ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och effekterna av detta direktiv. 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 rapporten ska även påverkan på trafiksäkerheten[, på skatteintäkterna] och på efterlevnaden av cabotagereglererna i enlighet med förordning (EG) nr 1072/2009 tas upp. På grundval av denna rapport ska kommissionen bedöma huruvida det är nödvändigt att föreslå ytterligare åtgärder.

### *Artikel 5b*

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 42.1 i förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”

### *Artikel 2*

3. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [OP: vänligen för in det datum som infaller 24 månader efter det att direktivet träder i kraft]. 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.

4. 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*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*