

Bruxelles, den 1. juni 2017
(OR. en)

**Interinstitutionel sag:
2017/0123 (COD)**

**9668/17
ADD 1**

**TRANS 212
CODEC 923
IA 100**

FØLGESKRIVELSE

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. juni 2017
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	SWD(2017) 195 final
Vedr.:	ARBEJDSdokUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN Ledsagedokument til 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

Hermed følger til delegationerne dokument - SWD(2017) 195 final.

Bilag: SWD(2017) 195 final

Bruxelles, den 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

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**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af forslaget om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til vejtransporterhvervet og forordning (EF) nr. 1072/2009 om adgang til det internationale marked for godskørsel
A. Behov for handling
Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det en problemstilling på EU-plan?
De største problemer, der er konstateret, er: - Faktorer, der undergraver fair konkurrence mellem hjemmehørende og ikkehjemmehørende transportvirksomheder. - Høje omkostninger for erhvervslivet og for medlemsstaternes retshåndhævende myndigheder. Disse problemer skyldes: - Uensartet og ineffektiv håndhævelse. - Svagheder i reglerne. - Forskelle i anvendelsen af reglerne. Problemerne berører hovedsagelig transportvirksomhederne og deres ansatte, men også andre, der er indgået i transportkæden, f.eks. afsendere, speditører og slutbrugere.
Hvilke resultater forventes der?
De generelle mål for foranstaltningen er at: - Bidrage til at opnå lige vilkår for konkurrencen mellem hjemmehørende og ikkehjemmehørende transportvirksomheder. - Nedbringe virksomhedernes omkostninger og sikre en effektiv håndhævelse af reglerne. De specifikke mål er at: - Sikre en sammenhængende og konsekvent overvågning og håndhævelse af de eksisterende regler i medlemsstaterne. - Præcisere reglerne og reducere valgmulighederne for medlemsstaterne.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?
Det er usandsynligt, at manglerne i reglerne vil blive afhjulpet uden handling fra EU's side. Manglerne kan kun udbedres gennem lovgivning, der yderligere harmoniserer reglerne. Håndhævelse er primært en opgave for medlemsstaternes myndigheder. For at opnå et mere ensartet niveau af håndhævelse og en mere ensartet håndhævelsespraksis må EU fastsætte regler, der gør håndhævelsen nemmere og mere effektiv, og kræve et fælles minimumsniveau for håndhævelsen.
B. Løsninger
Hvilke forskellige muligheder er der for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?
Løsningsmodel 1: <u>Tydeliggørelse af de retlige rammer</u>: foranstaltninger for at afklare eksisterende uklarheder og yderligere præcisere reglerne, uden at ændre dem væsentligt. Løsningsmodel 2: <u>Styrkelse af håndhævelsen</u>: ud over foranstaltningerne i løsningsmodel 1 omfatter denne model foranstaltninger for at styrke håndhævelsen. Løsningsmodel 3: <u>Omfattende revision af reglerne</u>: ud over de ovenfor nævnte foranstaltninger omfatter denne model yderligere foranstaltninger, der indebærer en væsentlig ændring af de nuværende retlige rammer. Løsningsmodel 4 — horisontal: <u>Udvidelse af anvendelsesområdet for forordningerne</u>: denne model består i at udvide anvendelsesområdet for den ene eller begge forordninger til helt eller delvis at omfatte lette erhvervskøretøjer. Den kan kombineres med enhver af de andre modeller. Den foretrukne løsningsmodel er en kombination af model 3, og en delvis udvidelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 til at omfatte lette erhvervskøretøjer.
Hvad er de forskellige interesserede parter holdning? Hvem støtter hvilken løsning?

Der er bred enighed om de fleste af de foranstaltninger, der tager sigte på yderligere at afklare og præcisere eksisterende begreber og styrke håndhævelsen af reglerne. Hvad angår centrale foranstaltninger, der vil kunne ændre den konkurrencemæssige stilling for transportvirksomheder fra forskellige medlemsstater, er holdningerne imidlertid delte. Medlemsstater med et højt lønniveau er tilbøjelige til at gå ind for strammere regler for cabotagekørsel og støttes af fagforeningerne, mens medlemsstater med et lavt lønniveau - støttet af de fleste transporterhvervssammenslutninger - har tendens til at foretrække en yderligere lempelse af cabotagereglerne.
C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
- Besparelser for virksomhederne gennem brug af elektroniske transportdokumenter og klarere regler (3-5 mia. EUR for EU-28 i 2020-2035). - Mere effektiv overvågning og håndhævelse af reglerne og færre overtrædelser. En forventet reduktion af overtrædelserne af cabotagereglerne på op til 62 % og en reduktion af risikoen for skuffeselskaber på ca. 10 %. - Sammenhængende anvendelse af reglerne i hele EU-28. - Bedre arbejdsvilkår for chauffører.
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
- Øget gennemførelses- og håndhævelsesomkostninger for medlemsstaterne (65-166 mio. EUR for EU-28 i 2020-2035). - Den delvise anvendelse af reglerne på lette erhvervskøretøjer vil medføre yderligere omkostninger for virksomhederne, svarende til en stigning i driftsomkostningerne på 4-10 %.
Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?
De fleste foranstaltninger forventes ikke at få særlige virkninger for små og mellemstore virksomheder. Den delvise anvendelse af reglerne på lette erhvervskøretøjer vil dog muligvis i højere grad berøre meget små virksomheder, da disse i større udstrækning bruger lette erhvervskøretøjer.
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
Som nævnt ovenfor vil håndhævelsen af reglerne være forbundet med yderligere omkostninger for medlemsstaterne.
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
Ingen væsentlige miljøvirkninger eller virkninger for den samlede beskæftigelse på EU-plan. Synergi med forslaget om sociale bestemmelser, navnlig:
1) foranstaltninger, der har til formål at forbedre håndhævelsen og
2) kombinationen af de nye cabotageregler med den tidsbaserede tilgang til udstationering af arbejdstagere i forslaget om sociale bestemmelser vil lette håndhævelsen af begge regelsæt.
Proportionalitet?
Den foretrukne løsning går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at løse det oprindelige problem og opfylde målsætningerne for initiativet.
D. Opfølgning
Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?
Det er hensigten at gennemføre en evaluering af ændringsforordningen i 2025, forudsat at den træder i kraft i 2020.