



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 12. januar 2022  
(OR. en)

5271/22

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2017/0113(COD)**

---

---

**TRANS 17  
CODEC 35**

## FØLGESKRIVELSE

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| fra:            | Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen                                                                                                                                                                                                                                                              |
| modtaget:       | 12. januar 2022                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| til:            | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Komm. dok. nr.: | COM(2022) 14 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Vedr.:          | MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde vedrørende Rådets holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej |

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2022) 14 final.

---

Bilag: COM(2022) 14 final



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.1.2022  
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**

**vedrørende**

**Rådets holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde**  
**vedrørende**

**Rådets holdning til vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej**

## 1. Baggrund

|                                                                                                   |                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument COM(2017) 282 final – 2017/0113 COD): | 6. juni 2017      |
| Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:                                 | 6. december 2017  |
| Udtalelse afgivet af Regionsudvalget                                                              | 1. februar 2018   |
| Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget:                                           | 15. januar 2019   |
| Ændret forslag fremsendt:                                                                         | 22. februar 2019  |
| Rådets holdning vedtaget:                                                                         | 20. december 2021 |

## 2. Formålet med Kommissionens forslag

Anvendelsen af udlejningskøretøjer til godstransport (i stedet for køretøjer, der ejes af virksomhederne) kan forbedre ressourceallokeringen (f.eks. eliminering af behov for at binde kapital i et underudnyttet køretøj) og øge virksomhedernes fleksibilitet og produktivitet. Forslaget har til formål at fremme brugen af udlejningskøretøjer ved at fjerne (nogle af) medlemsstaternes muligheder for at begrænse anvendelsen af dem i henhold til direktiv 2006/1/EF<sup>1</sup>.

Medlemsstaterne kan på nuværende tidspunkt begrænse brugen af udlejningskøretøjer på over 6 ton, der anvendes til kørsel for egen regning, og de kan på deres eget område begrænse anvendelsen af køretøjer, som en virksomhed har lejet uden for sit etableringsland. At brugen af sådanne køretøjer er tilladt i nogle medlemsstater, men ikke i andre, resulterer i et juridisk kludetæppe i EU, hvilket skaber retsusikkerhed. Et af formålene med forslaget var at opnå retssikkerhed for brugen af udlejningskøretøjer i hele EU. Et andet mål var at gøre det muligt at anvende køretøjer, der er lejet (og indregistreret) i en anden medlemsstat, navnlig med henblik på at imødekomme kortsigtede, sæsonbestemte eller midlertidige spidsbelastninger eller erstatte defekte eller beskadigede køretøjer.

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82).

### 3. Bemærkninger til Rådets holdning

#### 3.1. Minimumslejeperiode

Spørgsmålet om, i hvor lang en minimumsperiode medlemsstaterne skal tillade, at virksomheder, der er etableret i henhold til medlemsstaternes lovgivning, anvender udlejningskøretøjer med udenlandsk nummerplade, var det mest omstridte spørgsmål for medlovgiverne. Rådets holdning er baseret på en tosporet løsning, der knytter minimumsperioden for leje sammen med de nationale regler for registrering af udlejningskøretøjer. Medlemsstaterne kan enten at tillade brugen af udlejningskøretøjer med udenlandske nummerplader i 30 på hinanden følgende dage (for medlemsstater med registreringspligt efter 30 dage eller derunder) eller indrømme 2 måneders brug af sådanne køretøjer (for medlemsstater med mere "generøse" regler for registrering). Det vil også være muligt at gennemføre en fuldstændig liberalisering (ingen registreringspligt for udenlandske køretøjer, der anvendes af virksomheder i medlemsstaten), hvis en medlemsstat ønsker det. Rådet har også vedtaget regler, der forpligter transportvirksomheder til at registrere udlejningskøretøjer, herunder dem, der er lejet i en anden medlemsstat end etableringsmedlemsstaten, i de nationale elektroniske registre over vejtransportvirksomheder.

Kommissionen kan tilslutte sig denne kompromisløsning, da den afspejler formålet med Kommissionens forslag om at skabe mere fleksibilitet på markedet for udlejningskøretøjer, end det eksisterende direktiv giver mulighed for. Medlemsstaterne kan nu kun indføre begrænsninger for deres egne virksomheder, mens det eksisterende direktiv gav mulighed for at begrænse leje af køretøjer for udenlandske virksomheder. I henhold til det eksisterende direktiv kan medlemsstaterne anmode om umiddelbar indenlandsk registrering af udlejningskøretøjer med udenlandsk nummerplade. Ifølge Rådets holdning vil der nu være en minimumsperiode (30 dage), som alle medlemsstater skal indrømme, og hvor de ikke kan anmode om national registrering af denne type køretøjer (hvilket er dyrt og besværligt for virksomhederne). Bestemmelserne om transportvirksomheders forpligtelser til at registrere udlejningskøretøjer i de nationale elektroniske registre er også acceptable, da de gør det muligt for de nationale myndigheder at foretage en bedre kontrol med sådanne køretøjer.

Da det nye direktiv sandsynligvis vil øge brugen af udlejningskøretøjer, og da sådanne køretøjer ofte er nyere og mere miljøvenlige, er denne løsning også gavnlig for opfyldelsen af EU's klimamål.

#### 3.2. Begrænsning af muligheden for at leje køretøjer til 25 % af de køretøjer, som virksomheden "har til rådighed"

Minimumstærsklen for en virksomheds køretøjsflåde, under hvilken den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, ikke kan begrænse brugen af køretøjer, der lejes og registreres i en anden medlemsstat, fastsættes i Rådets tekst til:

*"25 % af godskøretøjerne i den vognpark, som er **til rådighed** for virksomheden i henhold til artikel 5, stk. 1, litra g), i forordning (EF) nr. 1071/2009 enten den 31. december i det år, der går forud for anvendelsen af udlejningskøretøjet, eller den dag, hvor virksomheden begynder at anvende udlejningskøretøjet, hvilket fastsættes af medlemsstaten."*

Rådet ønskede imidlertid ikke at inkludere køretøjer, som står til rådighed for en virksomhed, og som er blevet lejet (og er registreret) i udlandet. Hvis virksomheden f.eks. er etableret i en medlemsstat, der fuldt ud gør brug af denne begrænsning, og hvis den råder over 120 køretøjer, hvoraf 20 er indregistreret i en anden medlemsstat, kan den kun leje 5 yderligere

køretøjer i en anden medlemsstat, før den når op på i alt 25 sådanne køretøjer (25 % af 120-20 = 25) i stedet for yderligere 10 køretøjer (25 % af 120 = 30).

Kommissionen kan acceptere Rådets holdning. Begrebet "står til rådighed" er veletableret (jf. artikel 1, stk. 5, litra d), nr. iii), og artikel 4, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1072/2009<sup>2</sup>) og kan ikke misforstås på den måde, at "køretøjer ejet af en virksomhed" kan forveksles hermed. Mange lastbiler er lejet, og leasingtagerne har det økonomiske ejerskab, mens leasinggiveren beholder det juridiske ejerskab, og det er derfor ikke klart, hvordan "ejerskab" skal forstås. "Køretøjer, der er til rådighed for en virksomhed" er naturligvis et bredere begreb end "køretøjer, der ejes af en virksomhed", da det også omfatter alle køretøjer, som besiddes i henhold til en afbetalingsaftale om køb, leje eller leasing, og ikke kun køretøjer, der ejes fuldt ud af en virksomhed. Dette koncept giver derfor mulighed for et større antal udlejningskøretøjer og øger fleksibiliteten for transportvirksomheder, hvilket ville være endnu et argument for at støtte det.

### 3.3. Kørsel for egen regning

Rådets holdning giver kun medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer til kørsel for egen regning, når der er tale om køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, og dette uanset køretøjets vægt.

Kommissionen kan acceptere denne løsning, da den ikke vil omfatte begrænsninger for indenlandske virksomheder, der udfører kørsel for egen regning med indenlandske udlejningskøretøjer. Sådanne begrænsninger er mulige i henhold til det eksisterende direktiv. Det var et af de mest centrale punkter i Kommissionens forslag at slette denne meget restriktive bestemmelse, som der ikke er noget behov for på markedet. Kommissionen kan acceptere Rådets løsning, som kun tillader begrænsninger for kørsel for egen regning med køretøjer med udenlandske nummerplader. Denne begrænsning kan være berettiget, da medlemsstaterne ikke kan udøve kontrol over sådanne køretøjer, fordi de ikke er registreret i de nationale registre over transportvirksomheder (som kun omfatter professionelle transportvirksomheder og ikke selvstændige erhvervsdrivende). Hvad angår kørsel for egen regning med indenlandske køretøjer er en sådan kontrol mulig, da køretøjerne skal registreres i henhold til de nationale registreringsregler, der gælder for alle køretøjer.

## 4. KONKLUSION

Rådets holdning kan accepteres af Kommissionen. Den afspejler målene i Kommissionens forslag og vil i betydelig grad øge virksomhedernes fleksibilitet med hensyn til anvendelse af udlejningskøretøjer, der er indregistreret i andre medlemsstater, eller anvendelse af sådanne køretøjer til kørsel for egen regning. Den udgør således et vigtigt skridt i gennemførelsen af mobilitetspakke I. Da den reviderede lovgivning sandsynligvis vil øge brugen af udlejningskøretøjer, og da sådanne køretøjer ofte er nyere og mere miljøvenlige, er denne løsning også gavnlig for opfyldelsen af målene i den europæiske grønne pagt.

---

<sup>2</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009).