



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 12 januari 2022
(OR. en)

5271/22

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

**TRANS 17
CODEC 35**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	12 januari 2022
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2022) 14 final
Ärende:	MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt om rådets ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 14 final.

Bilaga: COM(2022) 14 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

**rådets ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om
ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för
godstransporter på väg**

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET**enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt****om****rådets ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om
ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för
godstransporter på väg****1. Bakgrund**

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD)):	den 6 juni 2017.
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	den 6 december 2017.
Regionkommitténs yttrande:	den 1 februari 2018.
Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen:	den 15 januari 2019.
Överlämnande av det ändrade förslaget:	den 22 februari 2019.
Antagande av rådets ståndpunkt:	den 20 december 2021.

2. Syfte med kommissionens förslag

Användningen av hyrda godsfordon (i stället för fordon som ägs av företagen) kan förbättra resursfördelningen (t.ex. inget behov av att binda kapital i ett underutnyttjat fordon) och öka företagets flexibilitet och produktivitet. Förslaget syftar till att främja användningen av hyrda fordon genom att ta bort (vissa av) medlemsstaternas möjligheter att begränsa användningen av dem enligt direktiv 2006/1/EG¹.

Medlemsstaterna får för närvarande begränsa användningen av hyrda fordon över 6 ton som används för egen räkning och får inom sina respektive territorier begränsa användningen av fordon som ett företag har hyrt utanför sitt etableringsland. Eftersom användningen av sådana fordon är tillåten i vissa medlemsstater men inte i andra finns det ett rättsligt lapptäcke i EU, vilket skapar rättsosäkerhet. Ett av syftena med förslaget var att skapa rättssäkerhet för användningen av hyrda fordon i hela EU. Ett annat mål var att tillåta användning av fordon som hyrts (och registrerats) i en annan medlemsstat, särskilt för att möta kortvariga, säsongsmässiga eller tillfälliga efterfrågetoppar eller för att ersätta defekta eller skadade fordon.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (EUT L 33, 4.2.2006, s. 82).

3. Kommentarer till rådets ståndpunkt

3.1. Minimilängd för hyra

Frågan för vilken minimiperiod medlemsstaterna måste tillåta att företag som är etablerade enligt deras lagstiftning använder hyrda fordon med utländsk registreringsskylt var den mest kontroversiella frågan för medlagstiftarna. Rådets ståndpunkt bygger på en tvåspårlösning som kopplar minimiuthyrningsperioden till de nationella reglerna för registrering av hyrda fordon. Medlemsstaterna skulle vara fria att antingen tillåta endast 30 på varandra följande dagar för användning av hyrda fordon med utländska registreringsskyltar (för medlemsstater med registreringskrav efter 30 dagar eller mindre) eller bevilja 2 månaders användning av sådana fordon (för medlemsstater med mer ”generösa” registreringsregler). Det skulle också vara möjligt att uppnå fullständig liberalisering (inget registreringskrav alls för utländska fordon som används av företag i medlemsstaten), om en medlemsstat så önskar. Rådet har också antagit regler som tvingar transportföretag att registrera hyrda fordon, även sådana som hyrts i en annan medlemsstat än etableringsmedlemsstaten, i de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag.

Kommissionen kan godta denna kompromisslösning eftersom den återspeglar syftet med kommissionens förslag att möjliggöra större flexibilitet på marknaden för hyrda fordon än enligt det befintliga direktivet. Medlemsstaterna kan nu endast införa begränsningar för sina egna företag, medan det befintliga direktivet tillåter begränsningar av uthyrning av fordon för utländska företag. Enligt det befintliga direktivet kan medlemsstaterna begära omedelbar inhemsk registrering av hyrda fordon med utländsk registreringsskylt. Enligt rådets ståndpunkt kommer det nu att finnas en minimiperiod för användning (30 dagar) som alla medlemsstater måste bevilja och under vilken de inte kan begära nationell registrering av sådana fordon (vilket är kostsamt och betungande för företagen). Bestämmelserna om transportföretagens skyldighet att registrera hyrda fordon i de nationella elektroniska registren är också godtagbara, eftersom de gör det möjligt för nationella myndigheter att bättre kontrollera sådana fordon.

Eftersom det förnyade direktivet sannolikt kommer att öka användningen av hyrda fordon, och sådana fordon ofta är nyare och miljövänligare, gynnar denna lösning också uppnåendet av EU:s klimatmål.

3.2. Begränsning av uthyrningsmöjligheten till 25 % av de fordon som står till företagets förfogande

När det gäller den minimitröskel för ett företags fordonspark under vilken den medlemsstat där företaget är etablerat inte kan begränsa användningen av fordon som hyrts och registrerats i en annan medlemsstat anges följande i rådets text:

*”25 % av den godsfordonspark som företaget, i enlighet med artikel 5.1 g i förordning (EG) nr 1071/2009, **förfogar över**, antingen den 31 december året före användningen av det hyrda fordonet eller den dag då företaget börjar använda det hyrda fordonet, enligt vad som fastställs av medlemsstaten”*

Rådet ville dock inte inkludera fordon som står till förfogande för ett företag som har hyrts (och som är registrerat) utomlands. Om företaget till exempel är etablerat i en medlemsstat som utnyttjar denna begränsning fullt ut, och om det förfogar över 120 fordon, varav 20 är registrerade i en annan medlemsstat, får det endast hyra ytterligare 5 fordon i en annan

medlemsstat för att nå totalt 25 sådana fordon (25 % av $120 - 20 = 25$) i stället för ytterligare 10 sådana fordon (25 % av $120 = 30$).

Kommissionen kan godta rådets ståndpunkt. Begreppet ”som står till förfogande” är väl etablerat (jfr artikel 1.5 d iii och artikel 4.3 i förordning (EG) nr 1072/2009²) och kan inte missförstås på så sätt att ”fordon som ägs av ett företag” skulle kunna missförstås. Många lastbilar leasas. Hyresmannen har det ekonomiska ägandet, men uthyraren behåller det lagliga ägandet, så det är oklart hur ”äganderätten” måste förstås. ”Fordon som står till ett företags förfogande” är naturligtvis ett bredare begrepp än ”fordon som ägs av ett företag”, eftersom det även omfattar alla fordon som innehas enligt hyrköps-, hyres- eller leasingavtal och inte bara fordon som helt och hållet ägs av ett företag. Detta koncept möjliggör därför ett större antal hyrda fordon och ökar flexibiliteten för transportföretagen, vilket skulle vara ytterligare ett argument för att stödja det.

3.3. Trafik för egen räkning

Enligt rådets ståndpunkt får medlemsstaterna begränsa användningen av hyrda fordon för egen räkning endast för fordon som är registrerade i en annan medlemsstat, oberoende av fordonets vikt.

Kommissionen kan godta denna lösning eftersom den kommer att utesluta begränsningar för inhemska företag som bedriver verksamhet för egen räkning med inhemska hyrda fordon. Sådana begränsningar är möjliga enligt det befintliga direktivet. Det var en av de viktigaste punkterna i kommissionens förslag att stryka denna mycket restriktiva bestämmelse, för vilken det inte finns något behov på marknaden. Kommissionen kan godta rådets lösning som endast tillåter begränsningar för verksamhet för egen räkning som utförs med fordon med utländska registreringsskyltar. Denna begränsning kan motiveras, eftersom medlemsstaterna inte kan utöva någon kontroll över sådana fordon, eftersom de inte är registrerade i de nationella registren över företag som utför godstransporter på väg (som endast omfattar professionella transportföretag och inte företag för egen räkning). För inhemska fordon för egen räkning är en sådan kontroll möjlig eftersom de måste registreras enligt de nationella registreringsregler som gäller för alla fordon.

4. SLUTSATS

Rådets ståndpunkt kan godtas av kommissionen. Det återspeglar målen i kommissionens förslag och kommer att avsevärt öka företagets flexibilitet att använda hyrda fordon som är registrerade i andra medlemsstater eller att använda sådana fordon för egen räkning. Det är därför ett viktigt steg i genomförandet av mobilitetspaket I. Eftersom den reviderade lagstiftningen sannolikt kommer att öka användningen av hyrda fordon, och sådana fordon ofta är nyare och miljövänligare, gynnar denna lösning också uppnåendet av målen i den europeiska gröna given.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, EUT L 300, 14.11.2009.