



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 8. april 2020
(OR. en)

7232/1/20
REV 1

**Interinstitutionel sag:
2017/0121(COD)**

**VOTE 11
INF 55
PUBLIC 18
CODEC 259**

NOTE

-
- Vedr.: – Afstemningsresultat
- EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012
- = Vedtagelse af Rådets førstebehandlingsholdning og Rådets begrundelse
- = Resultat af skriftlig procedure afsluttet den 7. april 2020
-

Resultatet af afstemningen om ovennævnte lovgivningsmæssige retsakt findes i bilag 1 til denne note.

Referencedokument:

ST 5112/20 + ADD 1
godkendt af Coreper 1 den 3.4.2020

Erklæringer og/eller stemmeforklaringer findes i bilag 2 til denne note.



General Secretariat of the Council

Institution: **Council of the European Union**

Session:

Configuration:

Item: **2017/0121(COD) (Document: 5112/20)**Voting Rule: **qualified majority**Subject: **DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector and amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and Regulation (EU) No 1024/2012**

Vote	Members	Population (%)
Yes	18	81,77%
No	9	18,23%
Abstain	0	0%
Not participating	0	
Total	27	

Sitting date: **07/04/2020**

Final result



Member State	Weighting	Vote	Member State	Weighting	Vote
BELGIQUE/BELGIË	2,56		LIETUVA	0,62	
БЪЛГАРИЯ	1,56		LUXEMBOURG	0,14	
CESKÁ REPUBLIKA	2,35		MAGYARORSZÁG	2,18	
DANMARK	1,30		MALTA	0,11	
DEUTSCHLAND	18,54		NEDERLAND	3,89	
EESTI	0,30		ÖSTERREICH	1,98	
ÉIRE/IRELAND	1,10		POLSKA	8,49	
ΕΛΛΑΔΑ	2,40		PORTUGAL	2,30	
ESPAÑA	10,49		ROMÂNIA	4,34	
FRANCE	14,98		SLOVENIJA	0,47	
HRVATSKA	0,91		SLOVENSKO	1,22	
ITALIA	13,65		SUOMI/FINLAND	1,23	
ΚΥΠΡΟΣ	0,20		SVERIGE	2,29	
LATVIJA	0,43		UNITED KINGDOM		

* When acting on a proposal from the Commission or the High Representative, qualified majority is reached if at least 55 % of members vote in favour (15 MS) accounting for at least 65% of the population

For information: <http://www.consilium.europa.eu/public-vote>

ERKLÆRINGER**Erklæring fra Belgien**

Belgien har noteret sig resultaterne af den foreløbige aftale, der blev indgået den 11. december mellem Europa-Parlamentet og Rådet om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I.

Belgien ser med tilfredshed på den betydelige forbedring af lastvognschaufførers arbejdsvilkår, navnlig ved at forbyde ugentlig hviletid i førerhuset og ved at anvende udstationering til cabotagekørsel. Der bør skabes mere lige konkurrencevilkår i fremtiden gennem integration af lette erhvervskøretøjer inden for rammerne af den samlede mobilitetspakke, lastvognes returnering til deres base hver ottende uge og den ambitiøse tidsplan for indførelse af nye intelligente takografer, som vil gøre det muligt at håndhæve de eksisterende og nye regler bedre.

Belgien mener derfor, at det er usammenhængende at begrænse adgangen til markedet yderligere ved at indføre en afkølingsperiode på fire dage for cabotagekørsel, samtidig med at Den Europæiske Union vil sikre opadgående social konvergens.

Efter vores opfattelse er afkølingsperioden en handelshindring, der er i strid med det indre markeds ånd og logistikkædens effektivitet, da cabotagekørsel gør det muligt at undgå tomkørsel.

Vi beklager også medtagelsen af et forslag om længerevarende udstationering, som hverken var indeholdt i Kommissionens forslag eller i de to medlovgiveres aftaler, og som endnu ikke er blevet nøje vurderet.

På trods af de positive sociale elementer i pakken undlader Belgien derfor at stemme om aftalen.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien udtrykker dyb bekymring over, at den foreløbige aftale om mobilitetspakke I er i strid med den grundlæggende frihed til at levere tjenesteydelser på det indre marked, princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed samt EU's vigtigste politikker og mål vedrørende klima.

Navnlig er kravet om at returnere tunge køretøjer til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen fastsatte den 11. december 2019 i den nye grønne pagt. Hvis en sådan forpligtelse vedtages, vil den resultere i en stor stigning i antallet af lastvognes tomkørsler på de europæiske veje og dernæst i en betydelig stigning i CO₂-emissionerne fra transportsektoren. Denne sektor tegner sig allerede for ca. en fjerdedel af drivhusgasemissionerne i EU.

På trods af vores bestræbelser på at fremhæve disse punkter og uanset den videnskabelige dokumentation fra undersøgelser af indvirkningen af en sådan forpligtelse på stigningen i antallet af tomkørsler og CO₂-emissionerne er der ingen forståelse for denne bestemmelses forventede virkning, og rationelle argumenter afvises. Samtidig er der, til trods for at dagsordenen for bedre regulering kræver en konsekvensanalyse på EU-plan for alle sådanne foranstaltninger, endnu ikke forelagt en sådan analyse.

Returnering af køretøjer til etableringsmedlemsstaten er blot et eksempel på de alt for restriktive og diskriminerende foranstaltninger, der foreslås i mobilitetspakke I. Vi har lignende bekymringer over begrænsningerne for cabotagekørsel i form af en alt for lang afkølingsperiode. Denne afkølingsperiode er en protektionistisk foranstaltning, som vil få en temmelig negativ indvirkning på det indre marked. En lastvogns returneringsforpligtelse samt de restriktioner, der pålægges cabotagekørsel, vil ifølge skøn fra anerkendte forskningsinstitutter generere endnu flere millioner ton CO₂-emissioner hvert år.

Et andet vigtigt punkt, der giver anledning til bekymring, er, at medlemsstater, som på grund af deres geografiske beliggenhed vil have betydelige vanskeligheder med at udføre lastvognstransport på det indre marked, vil være dårligt stillet som følge af den obligatoriske returnering af køretøjer, da deres køretøjer vil skulle dække langt større afstande og overvinde betydelige naturlige barrierer, navnlig for så vidt angår øer.

Unfair konkurrence fra tredjelands operatører er også en faktor, som ikke er blevet ordentligt behandlet. Det er særligt bekymrende, da den løsning, der skal vedtages, vil have langsigtede virkninger ikke kun for transportsektoren, men også for EU's økonomi som helhed.

Transportsektoren fortjener en retfærdig og solid EU-retlig ramme, som vil stimulere dens udvikling yderligere, samtidig med at der sikres realistiske regler, der kan håndhæves. I stedet for afbalancerede bestemmelser og et ægte kompromis indfører den foreløbige aftale restriktive, uforholdsmæssige og protektionistiske foranstaltninger.

Mobilitetspakke I er af afgørende betydning for det europæiske indre marked og for vejtransportsektoren. I dag er vi mere end nogensinde før nødt til at opretholde et velfungerende indre marked og velfungerende økonomier i alle EU's medlemsstater, samtidig med at der sikres overensstemmelse med andre EU-politikker.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien gør indsigelse mod den automatiske medtagelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet i den vedtagne politiske aftale om de tre retsakter i mobilitetspakke I i forbindelse med jurist-lingvisternes tekniske gennemgang.

Vi anerkender, at nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er af største betydning for udøvelsen af EU's beføjelser. Ikke desto mindre er tilføjelsen af en sådan bestemmelse på dette sene stadium i lovgivningsprocessen ikke god praksis overordnet set, og i forbindelse med mobilitetspakke I er det særlig vanskeligt at acceptere på grund af hele dossierets politiske følsomhed og under hensyn til de langsigtede konsekvenser af de foreslåede bestemmelser for den europæiske vejtransportsektors funktionsmåde.

Desværre viser det også, at de hurtige procedurer påvirker kvaliteten af den vedtagne lovgivning i negativ retning. Endvidere vil vi gerne understrege den manglende konsekvensanalyse af visse centrale bestemmelser i den politiske aftale. Dette forhold er også blevet anerkendt af Kommissionen i den erklæring, der blev forelagt på mødet i Coreper I den 20. december 2019, hvor Kommissionen bekræftede, at visse foranstaltninger ikke havde været en del af Kommissionens forslag, der blev fremlagt den 31. maj 2017, og ikke havde været genstand for en konsekvensanalyse.

Den manglende grundige analyse vanskeliggør en grundig evaluering af de foranstaltninger, der foreslås i de tre retsakter i mobilitetspakke I for så vidt angår deres overholdelse af proportionalitetsprincippet.

Erklæring fra Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien

Bulgarien, Cypern, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen og Rumænien, som tager hensyn til den hidtil usete udbredelse af coronavirus covid-19, der allerede har påvirket, og som desværre fortsat vil påvirke vejtransportsektoren dybt, opfordrer til at indstille arbejdet med mobilitetspakke I, indtil pandemien er overstået. Vi stemmer derfor imod at vedtage sagen ved skriftlig procedure på dette vanskelige tidspunkt.

Det forventes, at de fleste virksomheder vil stille driften i bero eller indstille den, hvilket vil føre til en betydelig nedgang i udbuddet af transportydelser og derfor i leveringen af varer til skade for EU's borgere og en velfungerende økonomi.

I betragtning af den uundværlige rolle, som vejtransport har i forbindelse med bestræbelserne på genopretning efter covid-19-udbruddet, og de omfattende tab, som sektoren har lidt i forbindelse med håndteringen af udbruddet, vil vejtransporten og EU's økonomi ikke være i stand til at modstå det unødvendige chok forårsaget af reguleringen i mobilitetspakke I. I denne forbindelse er vi nødt til at være opmærksomme på, at langt de fleste vejtransportvirksomheder i Den Europæiske Union er små og mellemstore virksomheder, som er særligt sårbare.

Under de nuværende omstændigheder er vedtagelse af mobilitetspakke I i sin nuværende form hverken rimelig eller berettiget. Vi vil gerne understrege, at EU's økonomiske landskab, når coronaviruskrisen er overstået, vil være helt anderledes, og vi mener, at vejtransportsektoren vil få brug for nye løsninger til at håndtere denne nye virkelighed.

I betragtning af ovennævnte situation er vi overbeviste om, at de løsninger, der indgår i mobilitetspakke I, skal ændres for at kunne tage højde for den nye økonomiske virkelighed. Derfor foreslår vi at indstille det videre arbejde med denne sag, indtil pandemien er overstået.

Erklæring fra Estland

Estland støtter fuldt ud målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I¹, som skulle bane vejen for klare vejtransportregler. Estland mener, at det internationale godskørselsmarked i Den Europæiske Union skal være i overensstemmelse med det indre markeds generelle principper, åbent for konkurrence, effektivt og miljøvenligt. Estland mener ikke, at yderligere krav må pålægge virksomheder eller offentlige myndigheder en urimelig administrativ byrde eller være i strid med målsætningerne i Den Europæiske Unions klimapolitik.

Under forhandlingerne om pakken anlagde Estland en konstruktiv tilgang ved at søge at tage hensyn til og støtte forslag, der vil forbedre føreres arbejdsvilkår, bekæmpe ulovlig markedspraksis og mindske de negative virkninger for miljøet. Forhandlingerne resulterede dog i en aftale, der giver estiske transportvirksomheder en konkurrencemæssig ulempe, navnlig ved at pålægge vejtransportvirksomheder en forpligtelse til at planlægge deres flådes aktiviteter på en sådan måde, at det sikres, at dens køretøjer kan returnere til etableringsmedlemsstaten senest otte uger, efter at de har forladt den ("køretøjers returneringsforpligtelse").

Denne forpligtelse indgik ikke i den oprindelige pakke. Den har ikke været genstand for en omfattende konsekvensanalyse, hvilket giver anledning til bekymringer over dens forbindelse med den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning².

For det andet begrænser det, at køretøjerne skal returnere til etableringsmedlemsstaten, det geografiske aktivitetsområde for den pågældende medlemsstats vejtransportvirksomheder og er således ikke i overensstemmelse med formålet med mobilitetspakke I, der er at sikre lige konkurrencevilkår.

¹ Dok. 9668/17 - COM(2017) 281 final, 9670/17 – COM(2017) 277 final og 9671/17 (KOM(2017) 278 endelig.

² Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

For det tredje er Estland af den opfattelse, at eftersom dette krav øger antallet af tomkørsler og øger CO2 emissionerne yderligere, er det i strid med EU's klimapolitiske målsætninger og Parisaftalens mål. Det er ikke i overensstemmelse med Det Europæiske Råds konklusioner af 12. december 2019³.

Estland mener desuden, at dette krav er uforholdsmæssigt, da aftalen allerede indeholder foranstaltninger til bekæmpelse af fænomenet med såkaldte skuffeselskaber. Køretøjers returneringsforpligtelse vil potentielt tilskynde til en sådan praksis og desuden tilskynde vejtransportvirksomheder fra perifert beliggende medlemsstater til at flytte, hvilket vil føre til et fald i beskæftigelsen og skatteindtægterne.

Endelig er Estland bekymret over foranstaltningens indvirkning på færdselssikkerheden, da den potentielt kan øge trafikmængden.

Estland, der endnu engang understreger sin støtte til målsætningerne i de oprindelige forslag om den sociale søjle og markedssøjlen i mobilitetspakke I, beklager derfor, at køretøjers returneringsforpligtelse er medtaget i aftalen. På baggrund af ovenstående vil Estland stemme imod nævnte aftale.

Erklæring fra Ungarn

Ungarn gentager sin dybe bekymring over de skadelige, markedsforvridende og negative klimavirkninger af forskellige komponenter i den første mobilitetspakke og udtrykker alvorlig utilfredshed med manglen på ordentlige og omfattende konsekvensanalyser, hvilket er i modstrid med de oprindelige mål i den første mobilitetspakke.

³ Del I, punkt 5: *Al relevant EU-lovgivning og alle relevante EU-politikker skal være i overensstemmelse med og bidrage til at nå målet om klimaneutralitet, samtidig med at der tages hensyn til lige vilkår. /.../*
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/da/pdf>.

Ungarn har altid vist velvilje med hensyn til bekæmpelsen af svig, misbrug og illoyal praksis samt med hensyn til adressering af de sociale forhold for førere i vejtransportsektoren. Samtidig med at vi tackler disse spørgsmål, bør vi undgå fragmentering, protektionisme og uforholdsmæssigt store administrative byrder for de europæiske transportvirksomheder, der arbejder på en retfærdig måde på det indre marked for vejtransport. For os er bevarelse af det indre markeds effektive funktion ikke til forhandling, da det vil føre til flere arbejdspladser og konkurrenceevne for Europa i en tid med stigende globale økonomiske spændinger.

Derfor burde vi med denne pakke have sikret, at EU's fremtidige retlige rammer giver mulighed for, at konkurrencefordelene udnyttes fuldt ud, samtidig med at der sikres fair konkurrence og passende arbejdsvilkår for førerne. Den endelige aftale rammer imidlertid ikke denne balance og fremmer kun én tilgang baseret på national protektionisme og uigennemførlige regler i sektoren.

Vi er navnlig overbevist om, at specifikke regler for udstationering af førere i vejtransportsektoren ("lex specialis") udgør en uberettiget begrænsning af de grundlæggende friheder og dermed forvrider de lige vilkår i EU. Vi bemærker, at den endelige aftale bekræfter vores betænkeligheder med hensyn til en opdeling af vejtransportområdet og ændring af direktivet om udstationering af arbejdstagere [direktiv (EU) 2018/957]. Navnlig var den indførte opdelte model vedrørende udstationering af førere ikke en del af Kommissionens forslag og var som sådan ikke omfattet af en konsekvensanalyse.

For det andet finder vi det også yderst problematisk, at det fuldstændige forbud mod ugentlige hvil i førerhuset ikke tager hensyn til manglen på egnede rastepladser i EU med passende indkvartering af førere. Et sådant forbud vil således udgøre en EU-retlig bestemmelse, som ikke kan håndhæves, og dets lovlighed kan således betvivles.

For det tredje er køretøjers returneringsforpligtelse til etableringsmedlemsstaten mindst én gang hver ottende uge i strid med EU's ambitiøse klimamål, som Europa-Kommissionen forelagde den 11. december 2019 i den europæiske grønne pagt. Hvis en sådan foranstaltning vedtages, vil den resultere i et øget antal tomme lastbiler på de europæiske veje og efterfølgende en stigning i CO₂-emissioner fra vejtransportsektoren.

Risikoen for, at der skabes urimelige konkurrencefordele for tredjelands operatører, er også en faktor, som der ikke tages behørigt hensyn til i den endelige aftale. Dertil kommer, at den obligatoriske udskiftning af dyre takografer medfører en konkurrencemæssig fordel for transportvirksomheder fra tredjelande, da datoen for installation af intelligente takografer i AETR-omfattede virksomheders køretøjer er usikker.

Modernisering af den europæiske vejtransportsektor, som er en afgørende byggesten i den europæiske økonomi, er nødvendigt fra såvel et socialt som et konkurrencemæssigt aspekt. Dette mål kan ikke nås, uden at man fuldt ud bevarer resultaterne af det indre marked og dets funktion, og uden at der handles ansvarligt for at opfylde ambitiøse klimamål.