



Bryssel den 7 april 2020
(OR. en)

7234/20

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0123(COD)**

**VOTE 13
INF 57
PUBLIC 20
CODEC 261**

NOT

Ärende:

- Omröstningsresultat
- EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009, (EG) nr 1072/2009 och (EU) nr 1024/2012 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom vägtransportsektorn
 - = Antagande av rådets ståndpunkt vid första behandlingen och av rådets motivering
 - = Resultatet av det skriftliga förfarande som avslutades den 7 april 2020

Omröstningsresultatet för lagstiftningsakten återfinns i bilaga 1 till denna not.

Referensdokument:

ST 5115/20 + ADD 1

godkänt av Coreper I den 3 april 2020

Uttalanden och/eller röstmotiveringar återfinns i bilaga 2 till denna not.



General Secretariat of the Council

Institution: **Council of the European Union**
 Session:
 Configuration:
 Item: **2017/0123(COD)** (Document: 5115/20)
 Voting Rule: **qualified majority**
 Subject: **REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector**

Vote	Members	Population (%)
Yes	17	79,21%
No	9	18,23%
Abstain	1	2,56%
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>

UTTALANDEN

Uttalande från Belgien

Belgien har noterat resultaten i Europaparlamentets och rådets preliminära överenskommelse den 11 december om den sociala pelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I.

Belgien välkomnar de väsentligt förbättrade arbetsförhållandena för lastbilschaufförer, i synnerhet tack vare förbudet mot veckovila i förarhytten och tillämpningen av utstationering vid cabotagetransporter. Mer lika villkor bör åstadkommas i framtiden genom integrering av lätta nyttofordon i hela rörlighetspaketets tillämpningsområde, tillbakakörning av lastbilar var åttonde vecka och den ambitiösa tidsplanen för införande av nya smarta färdskrivare som möjliggör bättre efterlevnad av nu gällande och nya regler.

Belgien anser därför att det är ologiskt att ytterligare begränsa tillträdet till marknaden genom att införa en mellanperiod på fyra dagar för cabotage samtidigt som Europeiska unionen ska säkerställa uppåtående social konvergens.

Vi ser mellanperioden som ett handelshinder som strider mot den inre marknadens anda och logistikkedjans effektivitet, eftersom cabotagetransporter gör det möjligt att undvika resor utan last.

Vi beklagar dessutom medtagandet av ett förslag om långtidsutstationering, som varken fanns med i kommissionens förslag eller i de båda medlagstiftarnas överenskommelser och som ännu inte analyserats omsorgsfullt.

Trots paketets positiva sociala inslag kommer Belgien därför att avstå från att rösta om överenskommelsen.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien uttrycker sin djupa oro över att den preliminära överenskommelsen om Rörlighetspaket I strider mot den grundläggande friheten att tillhandahålla tjänster på den inre marknaden, principen om fri rörlighet för arbetstagare och EU:s centrala politik och mål för klimatet.

I synnerhet kravet på att tunga fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka strider mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen fastställde den 11 december 2019 i den nya gröna given. Om denna skyldighet antas blir resultatet en stor ökning av antalet tomkörningar med lastbilar på europeiska vägar och följaktligen en betydande ökning av koldioxidutsläppen från transportsektorn. Denna sektor svarar redan för omkring en fjärdedel av växthusgasutsläppen i EU.

Trots våra insatser för att lyfta fram dessa aspekter, och oavsett vetenskapliga belägg i studier om följderna av en sådan skyldighet för ökningen av tomkörningar och koldioxidutsläpp, saknas medvetenhet om de förväntade följderna av denna bestämmelse, och rationella argument avvisas. Trots att agendan för bättre lagstiftning förutsätter en konsekvensbedömning på EU-nivå av alla sådana åtgärder, har emellertid ingen sådan bedömning redovisats än.

Att fordon ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten är bara ett exempel på de överdrivet restriktiva och diskriminerande åtgärder som föreslås i Rörlighetspaket I. Vi hyser samma oro när det gäller cabotagebegränsningarna i form av en för lång mellanperiod. Denna mellanperiod är en protektionistisk åtgärd som kommer att påverka den inre marknaden ganska negativt. Skyldigheten att köra tillbaka en lastbil kommer liksom begränsningarna av cabotagetransporter enligt beräkningar från välrenommerade forskningsinstitut att generera ytterligare miljontals ton av koldioxidutsläpp per år.

Mycket bekymmersamt är vidare att skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer att missgynna medlemsstater som på grund av sitt geografiska läge får betydande svårigheter att tillhandahålla lastbilstransporttjänster på den inre marknaden, eftersom deras fordon måste köra mycket längre och ta sig förbi naturliga hinder, särskilt när det gäller öar.

Illojal konkurrens från tredjelandsföretag är en annan faktor som inte har åtgärdats på rätt sätt. Detta är särskilt bekymmersamt eftersom den lösning som ska genomföras får långsiktig inverkan inte bara på transportsektorn utan även på EU:s ekonomi som helhet.

Transportsektorn förtjänar en rättvis och stabil rättslig EU-ram som dessutom stimulerar dess utveckling och samtidigt säkerställer realistiska och verkställbara regler. I stället för välavvägda bestämmelser och genuin kompromiss innehåller den preliminära överenskommelsen restriktiva, oproportionerliga och protektionistiska åtgärder.

Rörlighetspaket I är ett ärende som är avgörande både för den europeiska inre marknaden och vägtransportsektorn. Det är i dag mer nödvändigt än någonsin att se till att den inre marknaden och ekonomin i samtliga medlemsstater i EU fortsätter att fungera smidigt och samtidigt agera konsekvent med hänsyn till EU:s övriga politik.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien motsätter sig att subsidiaritets- och proportionalitetsklausulen infördes automatiskt i den antagna politiska överenskommelsen om de tre rättsakterna i Rörlighetspaket I vid juristlingvisternas tekniska granskning av texterna.

Vi är medvetna om att subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna är av största vikt för utövandet av EU:s befogenheter. Ett tillägg av en sådan klausul i detta sena skede av lagstiftningsprocessen är dock inte god praxis i allmänhet, och när det gäller Rörlighetspaket I är det särskilt svårt att acceptera det på grund av den politiska känsligheten vad gäller ärendet som helhet och med hänsyn till de långsiktiga konsekvenserna av de föreslagna bestämmelserna för den europeiska vägtransportsektorns funktion.

Tyvärr visar det också att det skyndsamma förfarandet negativt påverkade kvaliteten på den antagna lagstiftningen. Vi vill dessutom understryka bristen på konsekvensbedömning av vissa centrala bestämmelser i den politiska överenskommelsen. Kommissionen har också konstaterat detta faktum i sitt uttalande som lades fram vid mötet i Coreper I den 20 december 2019, där den bekräftade att vissa bestämmelser inte ingick i kommissionens förslag av den 31 maj 2017 och inte hade varit föremål för någon konsekvensbedömning.

Avsaknaden av en grundlig analys hindrar en ordentlig utvärdering av de bestämmelser som föreslås i de tre lagstiftningsakterna i Rörlighetspaket I vad gäller deras förenlighet med proportionalitetsprincipen.

Uttalande från Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien

Bulgarien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen och Rumänien, som beaktar en aldrig tidigare skådad spridning av coronaviruset covid-19, som redan påverkar och tyvärr kommer att fortsätta att i hög grad påverka vägtransportsektorn, kräver att arbetet med Rörlighetspaket I avbryts tills pandemin är över. Vi röstar därför emot att ärendet antas genom skriftligt förfarande i detta besvärliga tidsskede.

De flesta företag förväntas att avbryta eller stänga sin verksamhet, vilket kommer att leda till en betydande minskning av tillgången på transporttjänster och därför av leveranser av varor, till förfång för de europeiska medborgarna och en smidigt fungerande ekonomi.

Med tanke på vägtransporternas oundgängliga roll vid återhämtningsinsatserna efter covid-19-utbrottet och de omfattande förluster som sektorn drabbats av vid hanteringen av utbrottet, kommer vägtransporterna och ekonomin i EU inte att tåla den onödiga chock som Rörlighetspaket I medför på grund av regleringen. I detta sammanhang måste vi komma ihåg att den stora majoriteten av vägtransportföretagen i Europeiska unionen är små och medelstora företag, som är särskilt utsatta.

Under rådande omständigheter är det varken rimligt eller berättigat att anta Rörlighetspaket I i sin nuvarande form. Vi vill betona att när coronaviruskrisen är över kommer helt andra ekonomiska förutsättningar att gälla, och vi anser att vägtransportsektorn kommer att behöva nya lösningar som tar hänsyn till denna verklighet.

Med tanke på den ovannämnda situationen är vi övertygade om att de lösningar som föreslås i Rörlighetspaket I måste omformas för att kunna ta hänsyn till en ny ekonomisk verklighet. Vi föreslår därför att det fortsatta arbetet med detta ärende upphör tills pandemin är över.

Uttalande från Estland

Estland stöder fullt ut målen i de ursprungliga förslagen om den sociala spelaren och marknadspelaren i Rörlighetspaket I¹, som var avsedda att bana väg för tydliga vägtransportregler. Estland anser att den internationella marknaden för godstransporter på väg i Europeiska unionen måste stämma överens med den inre marknadens allmänna principer, vara öppen för konkurrens och vara effektiv och miljövänlig. Estland anser att ytterligare krav inte får medföra någon orimlig administrativ börda för företagen eller den offentliga sektorns myndigheter, eller strida mot målen för Europeiska unionens klimatpolitik.

Under förhandlingarna om paketet intog Estland en konstruktiv hållning genom att försöka beakta och stödja förslag som skulle förbättra arbetsförhållandena för förare, bekämpa olaglig marknadspraxis och minska de negativa miljöeffekterna. Förhandlingarna ledde dock till en överenskommelse som medför en konkurrensnackdel för estniska transportörer, framför allt genom att vägtransportföretag åläggs att organisera sin fordonsparks verksamhet på ett sådant sätt att det säkerställs att deras fordon körs tillbaka till etableringsmedlemsstaten inom åtta veckor efter avfärden ("skyldighet att köra tillbaka fordonet").

Denna skyldighet ingick inte i det ursprungliga paketet. Den har inte undergått någon konsekvensbedömning, vilket ger skäl till oro vad beträffar dess förhållande till det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning².

Om fordonen måste köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten begränsas också det geografiska verksamhetsområdet för vägtransportföretag i den medlemsstaten, vilket i sig inte är förenligt med målet att säkerställa lika villkor genom Rörlighetspaket I.

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

² Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning,
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

Eftersom skyldigheten medför ett ökat antal tomkörningar och mer koldioxidutsläpp, anser Estland att detta krav strider mot EU:s klimatpolitiska mål och Parisavtalets mål och att det inte är förenligt med Europeiska rådets slutsatser av den 12 december 2019³.

Estland anser dessutom att detta krav är oproportionerligt eftersom överenskommelsen redan innehåller åtgärder för att bekämpa fenomenet med s.k. brevlådeföretag. Skyldigheten att köra tillbaka fordonet kommer potentiellt att skapa incitament för sådana metoder och uppmuntrar dessutom vägtransportföretagen till omlokalisering, vilket leder till färre jobb och lägre skatteintäkter.

I och med att trafikvolymerna potentiellt kan öka på grund av åtgärden, är Estland slutligen oroligt för dess inverkan på trafiksäkerheten.

Estland, som återigen betonar sitt stöd för målen med de ursprungliga förslagen avseende den sociala pelaren och marknadspelaren i rörlighetspaket I, beklagar följaktligen att skyldigheten att köra tillbaka fordon ingår i överenskommelsen. Mot bakgrund av det ovanstående kommer Estland att rösta emot överenskommelsen.

Uttalande från Ungern

Ungern vill åter uttrycka sin djupa oro över de skadliga, marknadssnedvridande och negativa climateffekterna av de olika delarna i det första rörlighetspaketet och uttrycker ett starkt missnöje med bristen på ordentliga och omfattande konsekvensbedömningar, som går stick i stäv med de ursprungliga målen för det första rörlighetspaketet.

³ Avsnitt 1 punkt 5: *All relevant EU-lagstiftning och EU-politik måste vara förenlig med och bidra till uppfyllandet av klimatneutralitetsmålet, samtidigt som hänsyn tas till lika villkor.*
[...]
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/sv/pdf>

Ungern har alltid visat beredskap att bekämpa bedrägeri, missbruk och otillbörliga metoder samt att ta upp de sociala villkoren för förare inom vägtransportsektorn. I samband med att vi tar itu med dessa frågor bör vi undvika fragmentering, protektionism och införandet av orimliga administrativa bördor för de europeiska transportföretag som bedriver verksamhet på ett hederligt sätt på den inre marknaden för vägtransporter. För oss är det icke förhandlingsbart att bevara en välfungerande inre marknad, eftersom denna marknad leder till fler arbetstillfällen och ökad konkurrenskraft för Europa i en tid av ökande globala ekonomiska spänningar.

Med detta paket borde vi därför ha sett till att EU:s framtida rättsliga ram gör det möjligt att utnyttja konkurrensfördelar till deras fulla potential och samtidigt ha slagit vakt om rättvis konkurrens och en tillfredsställande nivå på arbetsvillkoren för förare. Den slutliga överenskommelsen uppnår inte denna balans, och gynnar endast ett tillvägagångssätt som bygger på nationell protektionism och regler för sektorn som inte är verkställbara.

Framför allt är vi övertygade om att särskilda regler för utstationering av förare inom vägtransportsektorn ("lex specialis") utgör en omotiverad begränsning av de grundläggande friheterna och därmed snedvrider konkurrensvillkoren inom EU. Vi noterar att den slutliga överenskommelsen bekräftar våra betänkligheter när det gäller hur man har lyft ut frågan om vägtransporter från ändringen av direktivet om utstationering av arbetstagare [direktiv (EU) 2018/957]. Den delade modell som införts för utstationeringen av förare ingick inte i kommissionens förslag och blev därför inte föremål för någon konsekvensbedömning.

För det andra finner vi det mycket problematiskt att det fullständiga förbudet mot veckovila i förarhytten inte tar hänsyn till bristen på lämpliga rastplatser inom EU med lämplig inkvartering för förare. Ett sådant förbud skulle därför utgöra en unionsrättslig bestämmelse som inte kan verkställas och vars lagenlighet kan ifrågasättas.

För det tredje strider kravet på att fordonet ska köras tillbaka till etableringsmedlemsstaten minst var åttonde vecka mot EU:s ambitiösa klimatmål, som Europeiska kommissionen lade fram den 11 december 2019 i den europeiska gröna given. Om en sådan bestämmelse antas kommer den att leda till ett ökat antal tomkörningar på de europeiska vägarna och följaktligen till ökade koldioxidutsläpp från vägtransportsektorn.

Risken för orättvisa konkurrensfördelar för tredjelandsföretag är en annan faktor som inte beaktas ordentligt i den slutliga överenskommelsen. Dessutom medför den obligatoriska ersättningen av dyra färdskrivare en konkurrensfördel för transportörer från tredjeländer på grund av det osäkra datumet för installationen av smarta färdskrivare i fordon som tillhör företag som omfattas av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Den europeiska vägtransportsektorn, som är en väsentlig del av den europeiska ekonomin, måste moderniseras, både ur ett socialt perspektiv och ett konkurrenskraftsperspektiv. Detta mål kan inte uppnås om man inte fullt ut bevarar den inre marknadens resultat och funktion och agerar på ett ansvarsfullt sätt för att uppnå ambitiösa klimatmål.
