



Bryssel den 30 maj 2018
(OR. en)

9259/18

Interinstitutionella ärenden:

2017/0123 (COD)

2017/0122 (COD)

2017/0121 (COD)

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

RAPPORT

från: Rådets generalsekretariat

till: Rådet

Föreg. dok. nr: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306
CODEC 767 + ADD 1-4

Komm. dok. nr: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordningarna (EG) nr 1071/2009 och (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingen inom sektorn

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn

– Lägesrapport

I. INLEDNING

1. Kommissionen antog de tre förslagen den 31 maj 2017 som en del av den första fasen av rörlighetspaketet. Följande huvudpunkter tas upp i de enskilda förslagen:
 - *Tillträde till yrket och marknaden*: skärpta och harmoniserade villkor för etablering av företag och förbättrat samarbete mellan medlemsstaterna mot brevlådeföretag, obligatoriskt tillståndskrav för operatörer som använder lätta kommersiella fordon, översyn och förenkling av cabotagebegränsningar och tillhörande kontrollmekanismer, övergång till elektroniska dokument.
 - *Viloperioder, körtider och färdskrivare*: ökad flexibilitet kring tillämpningen av veckovila för att underlätta för förarna att regelbundet återvända hem, tydlig skyldighet för operatörerna att tillhandahålla och betala lämplig inkvartering utanför förarhytten, skyldighet att registrera gränspassager i färdskrivaren för att underlätta kontroller.
 - *Utstationering av arbetstagare inom vägtransportsektorn och efterlevnad av sociallagstiftning*: förtydligande av tillämpningen av principerna om "utstationering av arbetstagare" genom att en tröskel fastställs för den tid som tillbringas i en medlemsstat (tre dagar per månad vid internationell transport) enligt vilken de nationella reglerna för minimilön och betald årlig semester ska tillämpas, detaljerade checklistor för kontroller i värdmedlemsstaten på grundval av en harmoniserad riskvärderingsmetod, vilka även omfattar arbetstidsdirektivet.
2. Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) utsåg Ismail Ertug (S&D, DE) till föredragande för förslaget om ändring av förordningarna 1071/2009 och 1072/2009, Wim van de Camp (EPP, NL) till föredragande för förslaget om ändring av förordningarna 561/2006 och 165/2014, och Merja Kyllönen (GUE/NGL, FI) till föredragande för förslaget om ändring av direktiv 2006/22/EG och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på utstationering av förare inom vägtransportsektorn. Utskottet planerar att rösta om sina respektive rapporter den 4 juni 2018. Utskottet för sysselsättning och sociala frågor (EMPL) yttrade sig om det första förslaget den 30 april 2018, det andra den 26 april 2018 och det tredje den 4 maj 2018.

3. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog två yttranden om de tre förslagen den 18 januari 2018, och Europeiska regionkommittén ett yttrande om dessa förslag den 1 februari 2018.

II. ARBETET INOM RÅDET

4. Arbetsgruppen för landtransporter studerade förslagen under de föregående ordförandeskapen mellan den 1 juni och den 6 november 2017, vilket resulterade i en lägesrapport¹ som förelades rådet den 5 december 2017.
5. Delegationerna DK och UK lade in reservationer för parlamentsbehandling. En reservation för parlamentsbehandling från PL hävdades nyligen. Flera delegationer vidhåller granskningsreservationer mot delar av texten, särskilt när det gäller användning av informationssystemet för den inre marknaden (IMI) för administrativt samarbete och när det gäller kommissionens befogenheter.
6. Under det bulgariska ordförandeskapet behandlade arbetsgruppen vid 16 tillfällen mellan den 16 januari och den 14 maj 2018 en rad utkast till kompromisstexter från ordförandeskapet avseende dessa förslag. Det är viktigt att notera att alla delegationer är överens om att de tre förslagen hänger så nära samman att framsteg måste ske parallellt. Vissa delegationer anser att kopplingen till förslaget om översyn av direktivet om kombinerad transport² är lika viktig.
7. Betydande framsteg har gjorts med tekniska och politiska frågor. När det gäller förordning 1071/2009 i fråga om tillträde till yrket tar ordförandeskapets kompromissförslag särskilt upp följande punkter:

¹ dok. 14841/17.

² Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (dok. 14213/1/18 REV 1).

- En begränsning av tillståndssystemet för operatörer som använder lätta kommersiella fordon så att det omfattar de operatörer som använder lätta kommersiella fordon på över 2,5 ton vid internationella transporter. Denna anpassning av tillståndskraven åtföljs av en utvidgning, jämfört med förslaget, av de krav som ska uppfyllas för sådant tillstånd: operatörer av lätta kommersiella fordon måste uppfylla alla standardkrav, och en övergångsbestämmelse läggs till vad gäller styrkandet av yrkeskunnande.
 - En förstärkning av vissa av de element som krävs för en faktisk och bestående etablering i en medlemsstat. Dessutom innehåller kompromissen valfria inslag som en medlemsstat kan tillämpa vid bedömningen av denna koppling.
 - Fortsatt användning av differentierade finansiella krav enligt förslaget beroende på vilken kategori av fordon som används, men med viss flexibilitet för högre krav och beroende på vilken metod som används för att visa att detta krav uppfyllts.
 - En minskning av arbetsbördan när det gäller nationella register, samtidigt som förfarandet för administrativt samarbete ytterligare specificeras och standardiseras.
 - En minskning av medlemsstaternas ytterligare rapporteringsskyldigheter i fråga om innehåll och frekvens, vilket gör det möjligt att skicka en samlad rapport om förordningarna nr 1071/2009 och 1072/2009 till kommissionen.
8. Vad gäller förordning 1072/2009 i fråga om tillträde till marknaden tar ordförandeskapets kompromissförslag upp följande punkter:
- Anpassning av tillståndskraven för att utföra internationell godstransport till de nya tillståndskraven för lätta kommersiella fordon på över 2,5 ton. Om differentierade finansiella krav tillämpas för tillträde till yrket måste det framgå av gemenskapstillståndet för fordonet att det endast gäller för lätta kommersiella fordon.
 - Vägledning, i ett skäl, om uppskattningen av tomma containrar eller pallar i samband med efterföljande cabotagetransporter.

- Införande av viss flexibilitet i planeringen och utförandet av vägkontroller när det gäller cabotageregler.
- Anpassning av medlemsstaternas rapportering gentemot kommissionen till deras rapportering enligt förordning nr 1071/2009.

9. Vad gäller förordning nr 561/2006 om viloperioder för förare tar ordförandeskapets kompromissförslag upp följande frågor:

- Begränsning av undantaget för fordon med en högsta vikt på 12 ton, vilka används för icke-kommersiell transport, varvid kommissionen föreslår att viktgränsen avskaffas; ytterligare specificering av den nya definitionen av "icke-kommersiell transport".
- Bevarande av den befintliga flexibilitet som erbjuds när det gäller att ta ut kompensation för en reducerad veckovila i samband med en annan viloperiod på minst nio timmar.
- En viss ökning av flexibiliteten när det gäller att i undantagsfall avvika från reglerna om körtider och viloperioder, när föraren vill nå arbetsgivarens operativa central eller sin bosättningsort.
- Ändring av förteckningen över frivilliga nationella undantag så att den även omfattar avlägsna områden som inte är knutna till fastlandet, och genom att tillåta undantag för fordon som levererar färdigblandad betong, med tanke på den lättfördärliga lasten och det begränsade verksamhetsområdet.
- Undvikande av ytterligare konkurrensfördelar för operatörer från tredjeländer på EU:s territorium genom att lyfta fram behovet av att kommissionen bedömer situationen och därefter föreslår lösningar.

10. Vad gäller förordning nr 165/2014 om färdskrivare tar ordförandeskapets kompromissförslag upp följande frågor:

- Uppdatering av tillämpningsområdet för den unionsrätt som reglerna om färdskrivare är tänkta att stödja genom bättre övervakning av efterlevnaden, och uppdatering av relaterade dataskyddsbestämmelser.
- Skyldighet för kommissionen att anta specificeringar för den andra versionen³ av smarta färdskrivare inom 12 månader efter ändringsaktens ikraftträdande; skyldighet att i nyregistrerade fordon ha denna senaste version ombord.
- Skyldighet att i fordon som kommer att registreras efter det att den andra versionen av smarta färdskrivare har utvecklats använda färdskrivare som tillhandahåller ett gränssnitt till en extern anordning.
- Möjlighet för kvalificerade och auktoriserade kontrolltjänstemän att återplombera färdskrivare efter att ha brutit plomberingen för kontrolländamål.
- Specificering av skyldigheten att föra in uppgifter om gränspassager i färdskrivare som inte gör detta automatiskt; varvid föraren ges möjlighet att vänta till det nästa reguljära stoppet med att fullgöra denna skyldighet.
- Uppgradering av skyldigheterna för förare som använder analoga färdskrivare när det gäller dokumentering av gränspassager och när det gäller perioden för bevarande av uppgifter ombord.

³ Den första versionen av smarta färdskrivare kommer att införas 2019 och har som en central funktion en satellitförbindelse. Den andra versionen skulle möjliggöra automatisk registrering av gränspassager, vilket är en ny funktion som föreslagits av kommissionen.

11. Vad gäller direktiv 2006/22/EG om efterlevnad av sociallagstiftningen och om särskilda bestämmelser för utstationering av förare inom vägtransportsektorn, tar ordförandeskapets kompromissförslag upp följande frågor:
- Bibehållande av konceptet i kommissionens förslag om att införliva kontrollen av efterlevnaden av direktivet om arbetsvillkor i direktivet om efterlevnad av sociallagstiftningen, samtidigt som man skapar större flexibilitet när det gäller hur kontrollerna ska anordnas; förtydligande av vilka regler i det direktivet i allmänhet ska kontrolleras på vägarna.
 - Användning av kommissionens informationssystem för den inre marknaden (IMI) för det administrativa samarbetet.
 - Befogenhet för kommissionen att anta delegerade akter för att uppdatera förteckningen – och relaterade jämförelser – av överträdelser, samt för att uppdatera reglerna om standardutrustning för tillsynsenheter och förteckningarna över vad som omfattas av vägkontroller och kontroller i företagens lokaler.
 - Undvikande av ytterligare konkurrensfördelar för operatörer från tredjeländer på EU:s territorium genom att lyfta fram behovet av att kommissionen bedömer situationen och därefter föreslår lösningar.
12. När det gäller vissa av dessa lösningar vidhåller ett antal delegationer reservationer eller begär ytterligare uppgifter.
13. Den 2 maj 2018 gav Coreper vägledning för det framtida arbetet. Diskussionen bekräftade att delegationerna visserligen är generellt sett eniga om förslagens mål och önskar gå vidare i arbetet men att deras åsikter fortfarande går isär i fråga om hur man på bästa sätt kan uppnå dessa mål. Den 25 maj 2018 förberedde Coreper ärendet för rådet.

III. KVARSTÅENDE FRÅGOR

14. Med hänsyn till kopplingen mellan ärendena, och mot bakgrund av de betydande framsteg som gjorts med de tekniska frågorna är följande punkter de viktigaste för att en samlad kompromiss ska kunna nås om en vägledande ståndpunkt från rådet:

- En övergångsfas för det nya tillståndskravet för lätta kommersiella fordon (förordningarna nr 1071/2009 och nr 1072/2009)
- Cabotageregler (förordning nr 1072/2009)
- Arrangemangen kring veckovila och var denna ska tillbringas (förordning nr 561/2006)
- Hur ofta man har rätt att återvända hem (förordning nr 561/2006)
- Eftermontering av smarta färdskrivare på fordon i trafik (förordning nr 165/2014)
- Särskilda bestämmelser om utstationering av förare, med avseende på omfattning, varaktighet och kontroll (*lex specialis*)

a) En övergångsfas för det nya tillståndskravet för lätta kommersiella fordon (förordningarna nr 1071/2009 och nr 1072/2009)

15. I sitt senaste kompromissförslag föreslår ordförandeskapet att man inom två år efter ikraftträdande av ändringsrättsakten ska fasa in tillståndskraven för operatörer av lätta kommersiella fordon som väger 2,5 ton och används på den internationella marknaden för godstransporter på väg. Detta förslag får stöd av många delegationer medan en stor grupp delegationer begär en längre övergångsperiod.

b) Cabotageregler (förordning nr 1072/2009)

16. För att bryta det dödläge som orsakas av olika bedömningar av effekterna av förenklade cabotageregler föreslår ordförandeskapet i sitt senaste kompromissförslag att de nuvarande reglerna bibehålls och kompletteras med en "mellanperiod" på två dagar mellan tillåtna cykler av cabotagetransporter för att tillhandahålla ett verktyg mot missbruk. Många delegationer ser detta steg som en möjlig utväg och beklagar att den eftersträvade förenklingen därmed inte skulle äga rum, men noterar också att den teknik som används för kontroll kommer att förbättras i framtiden. En stor grupp delegationer vägrar att införa ytterligare begränsningar i de befintliga cabotagereglerna.

c) Arrangemangen kring veckovila och var denna ska tillbringas (förordning nr 561/2006)

17. I sina senaste kompromissförslag föreslår ordförandeskapet att man ställer sig bakom kommissionens förslag att veckovilan ska arrangeras inom en tidsram på fyra veckor (i stället för två som för närvarande), och samtidigt ändrar förslaget på så vis att kompensationen för reducerad veckovila måste tas ut före slutet av fjärde veckan efter den vecka då veckovilan reducerades. Delegationerna är oense om detta tillvägagångssätt.
18. Delegationerna har också delade meningar om ordförandeskapets förslag att tillåta ett undantag från förbudet mot att tillbringa den regelbundna veckovilan i hytten till fordonet förutsatt att godkända trygga och säkra parkeringsplatser används. De delegationer som avvisar ett sådant undantag ställer sig följaktligen inte heller bakom att ge kommissionen befogenhet att fastställa de kriterier som dessa parkeringsplatser skulle behöva uppfylla. Vissa delegationer som stöder tanken om ett undantag har påpekat att det inte finns tillräckligt många särskilda zoner där förarna skulle kunna utnyttja ett sådant undantag. I sitt senaste kompromissförslag har ordförandeskapet föreslagit en text där det specificeras att förare bör kunna ta veckovila i lastbilshytten till dess att ett tillräckligt antal särskilda zoner finns tillgängliga inom EU.

d) Hur ofta man har rätt att återvända hem (förordning nr 561/2006)

19. Delegationerna ställer sig i stort sett bakom ordförandeskapets kompromissförslag om att den plats som operatören skulle ha skyldighet att låta sina förare återvända till bör vara antingen den operativa centralen eller förarens bosättningsort, men har skilda ståndpunkter om regelbundenheten i detta återvändande. Ordförandeskapet har föreslagit var sjätte vecka, jämfört med kommissionens förslag på var tredje vecka. Ett betydande antal delegationer begär en kortare period. Ordförandeskapet har också föreslagit att det bör förtydligas att denna skyldighet inte ska påverka förarnas rätt att välja en annan plats för sin vila. Kontrollen av företagens efterlevnad av denna skyldighet (artikel 8 punkt 8a) ska enligt ordförandeskapets kompromisstext komma att ske i företagets lokaler.

e) Eftermontering av smarta färdskrivare på fordon i trafik (förordning nr 165/2014).

20. Delegationerna ställer sig i princip bakom ordförandeskapets arbete för att främja eftermontering på fordon av smarta färdskrivare. Kommissionen presenterade en studie om de operativa aspekterna av sådan eftermontering. Åsikterna går fortfarande isär om bland annat följande punkter:

- Vilka färdskrivare som bör ingå i den första omgången av eftermontering (fyra år efter antagandet av specifikationerna för version 2 av smarta färdskrivare)
- När den andra omgången bör ske (ordförandeskapet föreslår 7 år efter antagandet av dessa specifikationer)
- Om fordon som redan använder smarta färdskrivare som kommer att införas 2019 också ska vara skyldiga att utföra eftermontering av en mer avancerad version

f) Särskilda bestämmelser om utstationering av förare, med avseende på omfattning, varaktighet och kontroll (*lex specialis*)

21. Med anledning av diskussionen hittills är tillämpningen av bestämmelserna om utstationering av yrkesmässiga lastbilsförare som är verksamma i andra medlemsstater än den där deras företag är etablerat ett stort problem. Delegationerna har delade meningar om tillämpningen av en anståndsperiod för att tillämpa väsentliga utstationeringsregler för fordon som används i internationell godstransport, och om även fordon som används i cabotagetrafik under skärpta förhållanden bör omfattas av en sådan anståndsperiod. Meningsskiljaktigheterna återspeglas även i fråga om beräkningen av en sådan anståndsperiod, särskilt om halva dagar ska räknas och om den regelbundna veckovilan ska tas med i beräkningen. Ordförandeskapets senaste kompromissförslag föreskriver att åtskillnad ska göras mellan den anståndsperiod som ska tillämpas vid internationell godstransport (sju på varandra följande dagar under en kalendermånad) och en kortare anståndsperiod (tre på varandra följande dagar under en kalendermånad) som ska tillämpas när föraren utför cabotagetransporter.
22. Nästan alla delegationer stöder kommissionens förslag om att begränsa dokumentationskraven i riktning mot en sluten förteckning. Ett stort antal delegationer håller inte med om detaljerna i denna förteckning som ändrats av ordförandeskapet, och några av dessa delegationer har också uttryckt betänkligheter i fråga om användningen av IMI-systemet för inlämnande av utstationeringsdeklarationer.
23. De senaste utkasterna till ordförandeskapets kompromissförslag återfinns i addendumen 1–4 till denna rapport.

IV. SLUTSATSER

24. Rådet uppmanas att notera denna lägesrapport för att förbereda ytterligare framsteg med de viktigaste kvarstående frågorna om förslagen i paketet.