



Bruxelles, den 21. maj 2019
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

TRANS 349
CODEC 1113

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	9140/19
Komm. dok. nr.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej – Situationsrapport

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde i maj 2017 sit forslag om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej. Forslaget er en del af den første mobilitetspakke og hænger sammen med den foreslåede revision af reglerne om adgang til vejtransporterhvervet og adgang til markedet for vejgodstransport (forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009).
2. Direktiv 2006/1/EF kodificerer tidligere regler og fastsætter et mindsteniveau for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne, både for virksomheder, der er etableret på deres område, og virksomheder, der er etableret i andre medlemsstater.

Dog gælder det, at direktivet:

- åbner mulighed for, at en medlemsstat for virksomheder, der er etableret på dens område, begrænser anvendelse af udlejningskøretøjer til dem, der er registreret i medlemsstaten, og tillige åbner mulighed for at forbyde anvendelse af udlejningskøretøjer med en tilladt totalmasse på mere end seks tons i forbindelse med kørsel for egen regning
 - for så vidt angår virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, er begrænset til udlejning af køretøjer, der er registreret i samme medlemsstat, med henblik på kørsel mellem medlemsstaterne.
3. Kommissionen foreslår at ændre direktiv 2006/1/EF primært for at fjerne de nuværende restriktioner og indføre en tydelig og ensartet lovramme, der giver transportvirksomheder i hele EU lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer.

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

4. Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) udpegede Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT) til ordfører. TRAN stemte om hendes betænkning den 24. maj 2018, og Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsaftale, som indeholder 15 ændringsforslag, den 15. januar 2019¹.
5. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget vedtog deres udtalelser henholdsvis den 6. december 2017 og den 1. februar 2018.

III. ARBEJDET I RÅDET

6. Kommissionen fremlagde sit forslag tillige med konsekvensanalysen for Landtransportgruppen den 1. og den 21. juni 2017. Gruppen holdt møde den 7. juli, den 11. oktober og den 6. november 2017 under det estiske formandskab og den 26. februar, den 20. marts og den 24. april 2018 under det bulgarske formandskab for at gennemgå forslaget i detaljer og drøfte formandskabskompromiser. Et første forsøg på at nå frem til en generel indstilling på TTE-Rådets samling den 7. juni 2018 lykkedes ikke.

¹ Jf. dok. 5386/19.

7. Landtransportgruppen vendte tilbage til forslaget under det rumænske formandskab, henholdsvis den 14., 21. og 28. januar, den 4. april og den 2. maj 2019, for at drøfte et kompromis fra formandskabet. Den seneste udgave findes i bilaget hertil. De fleste delegationer anerkendte generelt, at der er gjort gode fremskridt med forslaget, og nogle af dem understregede, at vedtagelsen af en generel indstilling vil gøre det muligt at behandle denne sag parallelt med de relaterede sager i den første mobilitetspakke, når forhandlingerne med Europa-Parlamentet indledes. To delegationer fastholdt deres uændrede negative vurdering af forslaget. Kommissionen opretholdt et generelt forbehold med hensyn til forhandlingsresultaterne.
8. Mange delegationer var fortsat betænkelige ved forslagets indvirkning på indtægterne fra motorkøretøjsafgifter, men de fleste delegationer anerkendte, at formandskabets kompromis gør det muligt for medlemsstaterne at begrænse risikoen i vidt omfang (artikel 1, nr. 2) – om nyaffattelse af direktivets artikel 3 – og betragtning 3 og 4). Én delegation mente, at de nationale regler for registrering af køretøjer kan blive udhulet, hvis der indføres mere frihed i forbindelse med anvendelse af udlejningskøretøjer, og en anden delegation havde behov for at gennemgå forslaget yderligere i betragtning af nyligt vedtagne nationale love.
9. For så vidt angår anvendelse af udlejningskøretøjer på tværs af grænserne for virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat (artikel 1, nr. 1) – om ændring af direktivets artikel 2 – og betragtning 4a), kunne de fleste delegationer acceptere øget fleksibilitet. Mange delegationer understregede betydningen af effektive kontrolforanstaltninger i dette tilfælde, særlig for at overvåge cabotagekørsel. I denne henseende forekom det de fleste delegationer rimeligt at anvende ERRU²-systemet (artikel 1, nr. 2a) – om indsættelse af en ny artikel 3a i direktivet – og betragtning 5b og 5c), selv om nogle delegationer fandt det for byrdefuldt eller ikke tilstrækkeligt effektivt. Flere delegationer understregede, at der vil blive foretaget en mere fuldstændig ajourføring af ERRU-systemet, når ændringerne til forordning (EF) nr. 1071/2009 i mobilitetspakke I er vedtaget, og gik ind for en koordineret tidsplan for de respektive ajourføringer.

² Det europæiske register over vejtransportvirksomheder, som er et system til at sikre sammenkobling af de nationale elektroniske registre i overensstemmelse med artikel 16, stk. 5 og 6, i forordning (EF) nr. 1071/2009.

10. De Faste Repræsentanternes Komité drøftede kompromiset den 15. maj 2019. På den ene side udtrykte mange delegationer støtte til kompromiset trods visse resterende risici, f.eks. vedrørende afgiftsindtægter og kontrol med vejtransport, der udføres i andre medlemsstater. På den anden side udtrykte et betydeligt antal delegationer tvivl om, hvorvidt det er muligt at nå frem til en generel indstilling allerede i juni 2019. Nogle delegationer tog negativt undersøgelsesforbehold med hensyn til omfanget af Kommissionens evalueringsforpligtelse vedrørende afgiftsindtægter (artikel 1, nr. 3) – ny artikel 5a i direktivet). Formandskabet konkluderede efter mødet, at en situationsrapport vil være det bedste grundlag for en drøftelse i Rådet.

IV. KONKLUSIONER

11. Formandskabet mener, at de gode fremskridt, der er gjort, har ført til en yderligere reduktion af medlemsstaternes betænkeligheder, samtidig med at kernen i Kommissionens mål bevares.
- a) For at undgå utilsigtede bivirkninger kan medlemsstaterne begrænse deres egne virksomheders mulighed for at leje køretøjer, der er registreret i andre medlemsstater, til 30 dage pr. kalenderår og/eller til 25 % af vognparken. Med denne korte minimumsperiode bør det være muligt at værne om nationale regler for registrering af køretøjer og undgå udhuling af afgiftsgrundlaget. En mulighed for at begrænse leje af lette erhvervskøretøjer i forbindelse med kørsel for egen regning udgør endnu en sikkerhedsforanstaltning. For at sikre en omfattende overvågning af indvirkningen på afgiftsindtægter kan Kommissionens evalueringsrapport udvides til også at omfatte dette aspekt.
- b) For at sikre, at udlejningskøretøjer, der anvendes af virksomheder, som er etableret i en anden medlemsstat, ikke misbruges til at omgå markedsadgangsreglerne, skal køretøjer have en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen, når dette er foreskrevet i forordning (EF) nr. 1072/2009. Desuden vil medlemsstaterne have adgang til oplysninger om udlejningskøretøjers registreringsnummer gennem EU's grænseflade for nationale elektroniske registre, ERRU. Eftersom ERRU-systemet i forordning (EF) nr. 1071/2009 (artikel 16)³ vil blive revideret, omfatter kompromiset en forpligtelse til at tilføje oplysninger om udlejningskøretøjers registreringsnummer i det nationale register.

³ Jf. generel indstilling til forslaget vedrørende forordning (EF) nr. 1071/2009, dok. 15084/18, s. 16.

12. Formandskabet noterer sig, at mange delegationer har understreget sammenhængen med de vigtigste sager i den første mobilitetspakke. Denne sammenhæng rummer to aspekter: for det første teknisk set behovet for at forbedre informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne for at styrke overvågningen og kontrollen og for det andet den generelle politiske debat om markedsadgang og restriktionerne herfor. Europa-Parlamentet har fastlagt førstebehandlingsholdninger vedrørende alle de berørte sager. Rådet har fastlagt en generel indstilling til tre forslag i den første mobilitetspakke⁴, men endnu ikke til forslaget om udlejningskøretøjer. Formandskabet noterer sig også, at delegationerne generelt anerkender denne sammenhængs betydning, men at de har tilkendegivet forskellige holdninger om en passende tidsplan for denne sags videre gang, enten parallelt med de andre sager eller som et efterfølgende skridt.
13. I lyset af ovenstående opfordres De Faste Repræsentanters Komité og Rådet til at notere sig de fremskridt, der er gjort i sagen.

⁴ Jf. dok. 15084/18.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport
ad landevej

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF⁷ fastsætter et mindsteniveau for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (kodificeret udgave) (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82).

- (2) Anvendelse af udlejningskøretøjer kan nedbringe omkostningerne for virksomheder, der udfører godstransport for egen regning eller for fremmed regning, og på samme tid øge deres driftsmæssige fleksibilitet. Den kan således bidrage til en forøgelse af de pågældende virksomheders produktivitet og konkurrenceevne. Eftersom udlejningskøretøjer som regel er nyere end køretøjerne i en gennemsnitlig vognpark, er de desuden mere sikre og mindre forurenende.
- (3) Direktiv 2006/1/EF gør det ikke muligt for virksomheder at drage fuld nytte af fordelene ved at anvende udlejningskøretøjer. Direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse de på deres respektive områder etablerede virksomheders anvendelse af udlejningskøretøjer med en tilladt totalvægt på over seks tons i forbindelse med kørsel for egen regning. Endvidere har medlemsstaterne ikke pligt til at tillade anvendelse af et udlejningskøretøj på deres respektive områder, hvis køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret.
- (4) For at virksomheder skal kunne drage nytte af fordelene ved anvendelse af udlejningskøretøjer, skal det være muligt for dem at anvende køretøjer, der er lejet i enhver medlemsstat, og ikke kun i den medlemsstat, hvor de er etableret. Dette vil gøre det lettere for virksomheder at imødegå især kortsigtede, sæsonbestemte eller midlertidige spidsbelastninger eller at udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.
- (4a) Medlemsstaterne bør ikke have lov til at begrænse anvendelsen på deres respektive områder af et køretøj, der lejes af en virksomhed, som er etableret på en anden medlemsstats område, forudsat at køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en medlemsstat, og hvis det er et køretøj, der kræver en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009, godkendt til at blive anvendt af den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, i kraft af denne bekræftede kopi.

(5) Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå beskatningsmæssige forvridninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser inden for billeje.

Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse længden af den periode, i hvilken en virksomhed etableret på deres respektive område kan anvende et udlejningskøretøj, der er indregistreret eller taget i brug i en anden medlemsstat. De bør desuden kunne begrænse antallet af sådanne køretøjer, der lejes af en virksomhed, som er etableret på deres respektive område.

(5a) For at forbedre håndhævelsen af en restriktion for anvendelse af et udlejningskøretøj, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den virksomhed, der lejer køretøjet, er etableret, bør en medlemsstat kunne kræve, at varigheden af lejekontrakten ikke overskrider varigheden af fristen for anvendelse af det pågældende køretøj. Desuden kan gyldigheden af bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009 begrænses til den periode, der svarer til lejekontraktens varighed. Endvidere kan udlejningskøretøjets registreringsnummer anføres på disse bekræftede kopier.

(5b) Brugen af udlejningskøretøjer bør ikke hæmme overvågningen og kontrollen med lovligheden af de aktiviteter, der udføres af operatører i andre medlemsstater end den medlemsstat, hvor de er etableret. Ifølge forordning (EF) nr. 1071/2009 skal operatører underrette myndighederne i den medlemsstat, hvor de er etableret, om registreringsnummeret på alle motorkøretøjer til deres rådighed, således at disse oplysninger kan indføres i det nationale elektroniske register. Forordningen indeholder bestemmelser om adgang til data i nationale elektroniske registre for myndighederne i andre medlemsstater; de nationale elektroniske registre skal give mulighed for målrettede søgninger med hensyn til køretøjer med et registreringsnummer udstedt af andre medlemsstater end etableringsmedlemsstaten.

- (5c) For at sikre, at forpligtelsen til at oplyse et udlejningskøretøjs registreringsnummer i det nationale elektroniske register opfyldes på en ensartet måde, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende mindstekravene til de data, der skal indføres i det nationale elektroniske register. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁸.
- (6) For at muliggøre, at kørsel for egen regning foregår mere effektivt, bør medlemsstaterne ikke længere kunne begrænse muligheden for at anvende udlejningskøretøjer til denne form for kørsel. Imidlertid bør medlemsstaterne for at undgå mulige beskatningsproblemer kunne begrænse anvendelsen af et køretøj med en tilladt totalmasse på højst 3,5 tons til kørsel for egen regning, hvis det er registreret uden for den medlemsstat, hvor den virksomhed, som anvender det, er etableret.
- (7) Gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv bør overvåges af Kommissionen og dokumenteres i en rapport. Denne rapport bør navnlig have fokus på, om dette direktiv har resulteret i anvendelse af ældre eller bestemte typer af køretøjer og dermed har haft en virkning på trafiksikkerheden, og om det har medført vanskeligheder med hensyn til håndhævelse, herunder håndhævelse af cabotagereglerne. En eventuel fremtidig indsats på dette område bør ses i lyset af denne rapport.
- (8) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af vejtransportens grænseoverskridende karakter og de problemer, som det er hensigten, at dette direktiv skal løse, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (9) Direktiv 2006/1/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Artikel 1

I direktiv 2006/1/EF foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1 foretages følgende ændringer:

i) Indledningen affattes således:

"Hver medlemsstat tillader på sit område anvendelse af køretøjer lejet af virksomheder, som er etableret på en anden medlemsstats område, såfremt:"

ii) Litra a) affattes således:

"a) køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i enhver medlemsstat og anvendes i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1071/2009 og (EF) nr. 1072/2009 i den medlemsstat, hvor den virksomhed, som anvender det, er etableret, hvis det er relevant".

2) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at virksomheder etableret på deres respektive områder kan anvende udlejningskøretøjer til godstransport ad landevej på samme betingelser som køretøjer, der ejes af dem, såfremt betingelserne i artikel 2 er opfyldt.
2. Hvis et udlejningskøretøj er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, kan den medlemsstat, hvor en virksomhed er etableret:
 - a) begrænse brugen af udlejningskøretøjet på sit respektive område, forudsat at den tillader, at den samme virksomhed anvender udlejningskøretøjet i mindst 30 på hinanden følgende dage i et givet kalenderår; i dette tilfælde kan det kræves, at lejekontrakten ikke løber længere end den frist, der er fastsat af medlemsstaten

- b) begrænse antallet af udlejningskøretøjer, der kan anvendes af en virksomhed, forudsat at den tillader anvendelse af et minimumsantal af køretøjer. Dette minimumsantal er mindst 25 % af godskøretøjerne i den vognpark, der ejes af virksomheden den 31. december i det år, der går forud for anmodningen om bemyndigelse til at benytte udlejningskøretøjet. I tilfælde af en virksomhed, der har en samlet vognpark bestående af mere end ét men mindre end fire køretøjer, er det tilladt at anvende mindst ét sådant udlejningskøretøj
- c) begrænse anvendelsen af et sådant køretøj med en tilladt totalmasse på højst 3,5 tons til kørsel for egen regning."

2a) Følgende indsættes som artikel 3a:

"Artikel 3a

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at oplysningerne om et udlejningskøretøjs registreringsnummer indføres i det nationale elektroniske register, der er omhandlet i artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter mindstekravene til de data, der skal indføres i det nationale elektroniske register. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 5b, stk. 2."

3) Følgende indsættes som artikel 5a og 5b:

"Artikel 5a

Senest den ... [OP: Indsæt den dato, hvor der er forløbet fem år efter fristen for gennemførelse af direktivet] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Rapporten skal indeholde oplysninger om anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor den virksomhed, der lejer køretøjet, er etableret. Rapporten skal også undersøge indvirkningen på trafiksikkerheden[, på afgiftsindtægter] og på håndhævelsen af cabotagereglene i henhold til forordning (EF) nr. 1072/2009. På grundlag af denne rapport vurderer Kommissionen, hvorvidt det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger.

Artikel 5b

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 42, stk. 1, i Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011."

Artikel 2

3. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... [OP: Indsæt datoen beregnet som [24] måneder efter ikrafttrædelsen]. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand