

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(95) 2 endelig udg.
Bruxelles, den 13.02.1995

95/0012 (SYN)

Forslag til

RADETS DIREKTIV

om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

A. BAGGRUND

1. Med direktiv 84/687/EØF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej⁽¹⁾ indførte Rådet en vis harmonisering indenfor anvendelse af udlejningskøretøjer. Direktivet kræver (artikel 8), at Rådet skal foretage en fornyet gennemgang af de restriktive artikler (artikel 3, stk. 2, og artikel 4, stk. 2) på grundlag af en rapport fra Kommissionen, i givet fald ledsaget af forslag.

Kommissionen forelagde rapporten i 1989 og foreslog på grundlag af denne at strege de restriktive bestemmelser i artikel 3, stk. 2, som undtager transport for egen regning fra bestemmelserne i direktivet, og artikel 4, stk. 2, som gav mulighed for at pålægge visse restriktioner i forbindelse med et minimumstidsrum for udlejning.

Rådet ændrede Kommissionens forslag og vedtog et direktiv (90/398/EØF⁽²⁾), hvori ovennævnte restriktioner kun delvis blev streget: bestemmelsen om minimums-udlejningstidsrummet blev streget, men muligheden for at medlemsstaterne kan undtage transport for egen regning med køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 6 tons, blev bibeholdt.

2. Ny EF-lovgivning inden for transport ad landevej har medført en ny markedssituation inden for godstransport:

- Rådet vedtog forordning 881/92/EØF⁽³⁾, som afskaffer alle kvantitative restriktioner, når det drejer sig om vejgodstransport i Fællesskabet.
- Rådet vedtog endvidere forordning 3118/93/EØF⁽⁴⁾, som efter en overgangsperiode medfører en liberalisering af cabotage i landevejstransport for egen og fremmed regning

Siden 1990, da den sidste ændring af direktiv 84/647/EØF om udlejningskøretøjer blev vedtaget, er der således sket store fremskridt på det indre marked for transport ad landevej.

Kommissionen foreslog derfor i sin hvidbog om den fælles transportpolitikks fremtidige udvikling (1992) at indføre yderligere harmonisering for udlejningskøretøjer⁽⁵⁾.

(1) EFT L 335 af 22.12.1984, s. 72.

(2) EFT L 202 af 30.7.1990, s. 46.

(3) EFT L 95 af 9.4.1992, s. 1.

(4) EFT L 279 af 12.11.1993, s. 1.

(5) KOM(92) 494 endelig udg. af 2. december 1992: Den fælles transportpolitikks fremtidige udvikling - en samlet fællesskabsstrategi for bæredygtig udvikling. V, afsnit 337 og 339 samt bilag III, 1a.

B. BEGRUNDELSE FOR INDGREB PÅ EF-PLAN

I. Nærhedsprincippet

a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

Kommissionens forslag skal videreføre påbegyndte harmoniserings- og liberaliseringsfremskridt på fællesskabsplan vedrørende anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej. Således nyder også vejgodstransport godt af de fremskridt, der er opnået ved indførelsen af det indre marked.

b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Handlingen henhører under kompetence, som EF deler med medlemsstaterne (Rom-traktatens artikel 75, stk. 1, litra d)).

c) Hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet)?

Dette direktivs anvendelsesområde berører alle medlemsstaterne. Der findes ganske vist et fællesskabsdirektiv, som foreskriver en minimal harmonisering, men der er stadig forskelle mellem medlemsstaternes lovgivning. Disse begrænsninger forhindrer transportvirksomhederne i at forvalte deres bilpark optimalt.

d) Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne?

Forslagets hovedformål er at muliggøre leje af køretøjer uden fører i en anden medlemsstat end virksomhedens etableringsstat. Dette mål kan kun nås ved en indsats på fællesskabsplan.

Forslaget vedrører dog ikke leje af køretøjer til cabotage, som også først liberaliseres fuldstændigt den 1.7.1998 på grund af de eksisterende forskelle mellem medlemsstaterne, hvad angår afgifter og teknisk kontrol. For at tage hensyn til forskellene på afgiftsområdet giver forslaget medlemsstaterne mulighed for at begrænse varigheden af lejekontrakter for køretøjer til international transport, som lejes i andre medlemsstater end etableringsstaten.

e) Hvilke yderligere konkrete fordele er forbundet med den handling, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv?

Direktivet gør det muligt for virksomhederne at leje køretøjer i en hvilken som helst medlemsstat til godstransport inden for EU og eliminerer enhver forskel mellem transport for fremmed og for egen regning.

Hvis man forholder sig passivt, bevares de kunstige begrænsninger, som påvirker produktionen negativt hos virksomheder inden for vejgodstransport, da de ikke har instrumenter, der er tilstrækkeligt fleksible på et liberaliseret marked.

f) Hvilke handlingsmuligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse osv.)?

Forslaget foreligger som direktiv i overensstemmelse med hidtidig lovgivningspraksis på dette område. Hverken finansiel støtte eller gensidig anerkendelse vil være egnede midler til at nå frem til harmonisering på EF-plan.

Ud over at foretage indholdsmæssige ændringer, benyttes lejligheden til at samle normerne i én tekst.

g) Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne?

Ensartede forskrifter er ikke nødvendige på dette område; direktivet udgør et hensigtsmæssigt instrument, som fastsætter de generelle målsætninger for minimal harmonisering på fællesskabsniveau, men overlader gennemførelsen af disse bestemmelser til medlemsstaterne.

II. Begrundelse for kodificeringen

Kommissionen og Rådet arbejder med et alt for stort antal bestemmelser, som er blevet ændret mange gange og ofte i betydelig grad, så for at gøre EF-lovgivningen enklere og klarere har de besluttet at bruge en sådan arbejdsmetode, at man ved kodificering og omformulering opnår større klarhed og gennemskuelighed. Dette princip bekræftedes på topmødet i Edinburgh.

I forbindelse med de nye ændringer forelægger Kommissionen et forslag til omformning af de gældende direktiver (direktiv 84/647/EØF, ændret ved direktiv 90/398/EØF) om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører-til godstransport ad landevej. Den nye tekst erstatter gældende EF-normer.

III. Økonomiske fordele ved yderligere harmonisering

1. De økonomiske fordele ved yderligere harmonisering af bestemmelserne for anvendelse af udlejningskøretøjer til godstransport ad landevej er:

- transportoperatørerne kan vælge de køretøjer og tjenesteydelser, som bedst tjener deres interesser,
- transportoperatørernes driftsomkostninger nedsættes, enten de arbejder for fremmed eller for egen regning,
- transportoperatørerne kan gøre bedst mulig anvendelse af produktionsfaktorerne og undgår dermed unødvendig blokering af kapital, idet de ikke behøver at investere i køretøjer, som ikke udnyttes fuldt ud.

2. Det er særlig fordelagtigt at leje køretøjer for en kort periode, når det drejer sig om:

- forbigående spidsbelastning o.l.
- sæsonbetinget eller uventet efterspørgsel,
- efterspørgsel i en kort periode efter en særlig type køretøjer,
- erstatning for køretøjer, der ikke er til rådighed på grund af skader, vedligeholdelse eller obligatorisk afprøvning.

Det er desuden fordelagtigt at leje køretøjer i andre medlemsstater, når

- en transportør får en skade på bilen på andre medlemsstaters territorium og skal transportere fragten videre inden for tidsfristen,
- en transportør kan få et læs til tilbageturen, men har behov for et andet køretøj eller et ekstra køretøj til at transportere det.

3. Hertil kommer, at hvis operatører, der arbejder for egen regning, afskæres fra at leje køretøjer, vil mange industrielle afskibere formentlig beslutte at købe deres egne køretøjer. Dermed forsvinder en del af det marked, som for øjeblikket bestrides af operatører, der arbejder for fremmed eller for egen regning. Den nuværende mulighed for at udelukke transporter for egen regning, der udføres med køretøjer med en tilladt totalvægt på over 6 ton, betyder udelukkelse af en vigtig del af transport for egen regning.

C. DEN AKTUELLE SITUATION OG FORSLAGETS MÅLSÆTNING

Den eksisterende EF-lovgivning om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej inden for Fællesskabets grænser (Rådets direktiv 84/647/EØF, ændret ved direktiv 90/398/EØF) indeholder stadig restriktioner på to punkter:

- køretøjerne kan kun lejes i etableringsmedlemsstaten og ikke i en anden medlemsstat
- medlemsstaterne kan fra direktivets anvendelsesområde udelukke transport for egen regning, der udføres med køretøjer med en tilladt totalvægt på over 6 t.

Dette forslag ophæver disse to restriktioner, da:

- det giver frihed til at leje køretøjer i en hvilken som helst medlemsstat til at udføre godstransport mellem medlemsstaterne. Da afgifter på godstransport endnu ikke er tilstrækkeligt harmoniserede og med henblik på at undgå enhver form for forvridding i international transport på grund af afgifter, kan varigheden for lejekontrakter for køretøjer i andre medlemsstater end etableringsstaten begrænses. Kontraktens gyldighed kan dog maksimalt begrænses til to måneder
- der ikke længere skelnes mellem transport for egen og fremmed regning, da de samme betingelser for leje af køretøjer gælder for begge.

Dette forslag omfatter dog ikke leje af køretøjer til cabotage, da der endnu forekommer forskelle mellem medlemsstaterne imellem med hensyn til afgifter og teknisk kontrol. Den 1. juni 1998 liberaliseres cabotagekørsel fuldstændig, og dette spørgsmål vil således blive behandlet i rapporten om gennemførelse af det nye direktiv om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej, som forelægges Rådet før juli 1998.

D. GENNEMGANG AF ARTIKLERNE

Nærværende forslag til direktiv indeholder en række nye elementer sammenlignet med direktiv 84/647/EØF ændret ved direktiv 90/398/EØF og erstatter begge direktiver.

Artikel 1

Artikel 1 definerer "køretøj" og "udlejningskøretøj". Det er samme definition som i artikel 1 i direktiv 84/647/EØF.

Denne artikel definerer også "afgifter på køretøjer" som fastsat i artikel 3 i Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer⁽⁶⁾.

Artikel 2

Til nuværende tidspunkt har en virksomhed kun kunnet leje et køretøj i den medlemsstat, hvori den er etableret, til transport mellem medlemsstaterne. Det foreslås nu, at det skal være muligt at leje et køretøj i en hvilken som helst medlemsstat, ikke kun i etableringsmedlemsstaten, for at opnå den fleksibilitet i forbindelse med bestemmelserne for leje af køretøjer, som er nødvendig i det nuværende liberaliserede transportmarked inden for Fællesskabet.

⁽⁶⁾ EFT L 279 af 12.11.1993, s. 32.

Artikel 2 giver ikke muligheder for, at transportører kan udføre cabotageoperationer med et lejet køretøj. Dette skyldes førnævnte grunde, dvs. manglende harmonisering medlemsstaterne imellem af registreringsafgifter og afgifter på køretøjer. Hvis der gives mulighed for at udføre cabotageoperationer med et lejet køretøj, risikerer man, at transportørerne lejer køretøjer i medlemsstater med lav registreringsafgift og/eller lave afgifter på køretøjer og anvender dem mere eller mindre vedvarende i disse lande til cabotageoperationer.

Artikel 3

Det foreslås at stryge artikel 3, som er en gentagelse af den nye version af artikel 2. Da afgifterne inden for vejtransport ikke er tilstrækkeligt harmoniserede og for at undgå enhver forvridding på grund af afgifter inden for international transport, foreslås en ny artikel 3. For at undgå vedvarende brug af udlejningskøretøjer fastsætter denne artikel, at medlemsstaterne kan begrænse varigheden af en lejekontrakt for køretøjer, der lejes i en anden medlemsstat end lejerens etableringsstat til at udføre international transport. Denne tidsbegrænsning skal være gældende, indtil afgifterne inden for EU harmoniseres yderligere; dette spørgsmål falder ikke inden for dette forslags anvendelsesområde.

Artikel 4

Denne artikel fastsætter, at love og administrative bestemmelser i medlemsstaterne, som fastsætter strengere betingelser, ikke påvirkes. Det er samme bestemmelse som i artikel 4 i direktiv 84/647/EØF i ændret form.

Artikel 5

Den nye artikel 5 berører ikke medlemsstaternes skattelovgivning, idet de lejede køretøjer forbliver underlagt skattereglerne i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret.

Artikel 6

Ingen kommentarer.

Artikel 7

Denne artikel præciserer, at dette forslag er et nyt skridt fremad i arbejdet med en fuldstændig liberalisering inden for leje af køretøjer til godstransport ad landevej.

For at sikre, at arbejdet videreføres, skal Kommissionen forelægge Rådet en rapport om gennemførelse af det nye direktiv før juli 1998. På grundlag af denne rapports konklusioner og markedssituationen, når cabotagekørsel er blevet fuldstændig liberaliseret, vil Kommissionen før juli 1999 forelægge et forslag om yderligere fremskridt inden for liberalisering.

Artikel 8, 9, 10 og 11

Ingen kommentarer.

E. RELEVANS FOR EØS

I henhold til artikel 99 i EØS-aftalen, høres EFTA-landene om forslaget.

FORSLAG TIL RÅDETS DIREKTIV

OM ANVENDELSE AF UDLEJNINGSKØRETØJER UDEN FØRER TIL GODSTRANSPORT AD LANDEVEJ

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

i samarbejde med Europa-Parlamentet⁽²⁾

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

I forbindelse med de nye ændringer og med henblik på større klarhed og gennemskelighed foretages en omformning af Rådets direktiv 84/647/EØF af 19. december 1984 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej⁽⁴⁾;

under hensyntagen til nærhedsprincippet må der handles på EU-niveau med henblik på at ophæve hindringer overalt i EU;

⁽¹⁾ EFT C

⁽²⁾ EFT C

⁽³⁾ EFT C

⁽⁴⁾ EFT L 335 af 22.12.1984, s. 72. Direktivet er ændret ved direktiv 90/398/EØF (EFT L 202 af 31.7.1990, s. 46).

makroøkonomisk set vil anvendelsen af udlejningskøretøjer i visse situationer åbne mulighed for optimal ressourcefordeling og vil samtidig begrænse spild af produktionsfaktorer;

mikroøkonomisk set vil anvendelsen af udlejningskøretøjer til godstransport tilføre tilrettelæggelsen af transporten et element af smidighed og vil således øge virksomhedernes produktivitet;

godstransport i det indre marked bør lettes;

det bør være muligt for en virksomhed at leje et køretøj i en anden medlemsstat end den, hvori den er etableret, med henblik på at udføre internationale godstransportoperationer;

medlemsstaterne må ikke længere undtage transport for egen regning med køretøjer, hvis tilladte totalvægt overstiger 6 tons, fra direktivets anvendelsesområde;

Rådets direktiv 84/647/EØF indeholder restriktive bestemmelser om de to ovennævnte spørgsmål, hvis ophævelse ville muliggøre bedre finansiel administration og nedskære omkostningerne for operatører, der arbejder for egen eller for fremmed regning;

Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer⁽⁵⁾, anfører de "afgifter på køretøjer", som findes i alle medlemsstaterne;

afgifterne i forbindelse med vejtransport er endnu ikke tilstrækkeligt harmoniserede i medlemsstaterne, så for at undgå enhver forvridning inden for international transport på grund af afgifter, må medlemsstaterne have mulighed for - med henblik på at undgå permanent anvendelse af udlejningskøretøjer - i påkommende tilfælde at begrænse varigheden af lejekontrakter for udlejningskøretøjer, der er lejet i en anden medlemsstat end lejerens etableringsstat;

⁽⁵⁾ EFT L 279 af 12.11.93, s. 32.

gennemførelsen af dette direktiv må følge og eventuelt opfølges af nye handlinger på området på grundlag af en rapport, der udarbejdes af Kommissionen -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

I forbindelse med dette direktiv forstås ved:

- Køretøj: et motorkøretøj, en påhængsvogn, en sættevogn eller et vogntog der udelukkende er bestemt til godstransport;
- Udlejningskøretøj: et køretøj, der mod vederlag og i et givet tidsrum stilles til rådighed for en virksomhed, der udfører godstransport ad landevej for fremmed eller for egen regning, på grundlag af en kontrakt indgået med den virksomhed, der stiller køretøjet til rådighed.

84/647/EØF

- afgifter på køretøjer: de afgifter, der defineres i artikel 3 i Rådets direktiv 93/89/EØF.

Artikel 2

Hver medlemsstat tillader på sit område, at der i trafik mellem medlemsstaterne anvendes køretøjer, der er lejet af virksomheder, som er etableret på en ~~anden~~ medlemsstats område, såfremt:

1. køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i ~~den pågældende~~ den medlemsstat, ~~medlemsstat~~ hvor køretøjet er lejet;
2. kontrakten kun vedrører udlejning af et køretøj uden fører og ikke er ledsaget af en kontrakt indgået med samme virksomhed om beskæftigelse af personale til at føre eller ledsage køretøjet;

84/647/EØF

3. Udlejningskøretøjet i hele lejeperioden udelukkende står til rådighed for den virksomhed, der skal benytte det;
4. Udlejningskøretøjet føres af ansatte i den virksomhed som benytter det;
5. overholdelse af ovennævnte betingelser godtgøres ved følgende dokumenter, som skal forefindes i køretøjet:
 - a) lejekontrakten eller et bekræftet uddrag af denne kontrakt, hvori bl. a. er anført udlejerens navn, lejerens navn, lejekontraktens dato og varighed samt kendetegn for køretøjet;
 - b) såfremt det ikke er føreren selv, der har lejet køretøjet, førerens ansættelseskontrakt eller et bekræftet uddrag af denne kontrakt, hvori bl.a. er anført arbejdsgiverens navn, den ansattes navn, ansættelseskontraktens dato og varighed, eller en nylig udstedt lønseddel.

De under litra a) og b) omhandlede dokumenter kan i givet fald erstattes af et tilsvarende dokument, der er udstedt af medlemsstatens kompetente myndigheder.

84/647/EØF

Artikel 3

Medlemsstaterne kan, for at undgå at udlejningskøretøjer anvendes vedvarende, indføre bestemmelser, der begrænser varigheden af lejekontrakter for køretøjer, der lejes i en anden medlemsstat end lejerens etableringsstat med henblik på at udføre international transport. Lejekontrakten kan under ingen omstændigheder begrænses til mindre end to måneder.

Artikel 4

1. Dette direktiv berører ikke sådanne bestemmelser i en medlemsstat, ved hvilke der med hensyn til anvendelse af udlæningskøretøjer er fastsat lempeligere betingelser end de i artikel 2 ~~anførte~~ anførte.

84/647/EØF

Artikel 5

En virksomhed, som lejer et køretøj, skal ikke registrere det i den medlemsstat, hvori han er etableret, eller betale afgifter på dette køretøj i medlemsstaten, som defineret i artikel 1.

Artikel 6

Med forbehold af artikel 2 ~~og~~ berører dette direktiv ikke anvendelsen af ~~reglerne vedrørende~~ nationale og fællesskabsregler vedrørende:

- markedsordningen for godstransport ad landevej for fremmed eller egen regning, herunder navnlig markedsadgang og fastsættelse af kvoter for transportkapaciteten,
- ~~priser~~ og betingelser inden for godstransport ad landevej,
- prisdannelsen for udlejning,
- indførsel af køretøjer,
- betingelserne for adgang til at kunne udleje køretøjer, herunder erhvervsmæssig udlejning.

84/647/EØF
(artikel 5)

- brugsafgifter,

- moms.

Artikel 7

Kommissionen forelægger en rapport for Rådet før juli 1998 om gennemførelse af dette direktiv med henblik på at nå frem til en fuldstændig liberalisering af anvendelse af køretøjer til vejtransport.

På grundlag af konklusionerne i denne rapport og markedssituationen efter eliminering af alle begrænsninger for cabotageoperationer vil Kommissionen før juli 1999 forelægge et ændringsforslag med henblik på at udvide direktivets anvendelsesområde.

Artikel 8

Direktiv 84/647/EØF⁽⁶⁾ ophæves hermed - under forbehold af medlemsstaternes gennemførelsesfrister som angivet i bilag I, B - på gennemførelsesdatoen, der er fastsat i artikel 9.

Henvisninger til det ophævede direktiv betragtes som henvisninger til dette direktiv og læses i henhold til korrelationstabellen i bilag II.

Artikel 9

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 31. december 1996. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager de i stk. 1 nævnte love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

⁽⁶⁾ herunder de bestemmelser, som har ændret det, nemlig: Direktiv 90/398/EØF.

Artikel 10

Dette direktiv træder i kraft 20 dage efter offentliggørelse i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 11

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

84/647/EØF
(artikel 9)

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

DEL A

Ophævede direktiver (artikel 8)

1. Direktiv 84/647/EØF undtagen artikel 6
2. Direktiv 90/398/EØF

DEL B

Frister for gennemførelse i national ret

Direktiv	Sidste frist for gennemførelse
84/647/EØF (EFT L 335 af 22.12.1984, s. 72)	30. juni 1986
90/398/EØF (EFT L 202 af 31.7.1990, s. 46)	31. december 1990

BILAG II

KORRELATIONSTABEL

Dette direktiv

84/647/EEG

Artikel 1

Artikel 1

Artikel 2

Artikel 2

Artikel 3

-

Artikel 4

Artikel 4, stk. 1

Artikel 5

-

Artikel 6

Artikel 5

-

Artikel 6

Artikel 7

-

Artikel 8

-

Artikel 9, stk. 1

Artikel 7

-

Artikel 8

Artikel 9, stk. 2

-

Artikel 10

-

Artikel 11

Artikel 9

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIIG SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER

Forslagets betegnelse: forslag om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Forslaget

1. *Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område og hvad er de vigtigste målsætninger?*

Der er behov for EF-lovgivning med henblik på harmonisering på området for udlejningskøretøjer. I 1981⁽⁷⁾ blev der taget et første skridt frem mod denne harmonisering. I 1990⁽⁸⁾ blev der foretaget yderligere harmonisering, men der findes stadig en række restriktioner. Siden 1993 er markedet for transport ad landevej i Fællesskabet blevet liberaliseret. Der er på et sådant liberaliseret marked behov for større fleksibilitet, hvad angår udlejningskøretøjer: virksomheder, der beskæftiger sig med godstransport ad landevej, skal have de nødvendige instrumenter til at arbejde på dette liberaliserede marked og bør således have mulighed for at leje køretøjer i de medlemsstater, hvor de udfører deres tjenesteydelser, og der bør ikke - som tilfældet er på nuværende tidspunkt - være nogen restriktioner, som skyldes, at der skelnes mellem forskellige kategorier af virksomheder og køretøjer.

Den øgede harmonisering vil øge fleksibiliteten i transportsektoren.

Forslaget indeholder følgende væsentlige punkter:

- køretøjer til godstransport mellem medlemsstaterne kan frit lejes i enhver af medlemsstaterne,
- der skelnes mellem transport for egen regning og transport for fremmed regning; begge underlægges de samme kriterier for leje af køretøjer.

⁽⁷⁾ EFT L 335 af 22.12.1984, s. 72.

⁽⁸⁾ EFT L 202 af 31.7.1990, s. 46.

Virkninger for virksomhederne

2. *Hvem påvirkes af forslaget?*

- **Hvilke virksomhedssektorer?**

Frugtmænd og vejgodstransportører der arbejder for egen regning.

- **Hvor store virksomheder?**

Der skelnes ikke mellem virksomhedernes størrelse hvad angår kontering. Vejgodstransportvirksomheder er dog for 80%'s vedkommende små og mellemstore virksomheder.

- **Er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?**

Der er en relativ stor andel små og mellemstore virksomheder i de sydlige medlemsstater.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

Ingen, det giver dem blot mulighed for at arbejde mere fleksibelt på transportområdet.

4. *Hvilke økonomiske forventninger forventes forslaget at få?*

- **På beskæftigelsen?**

Ingen.

- **For investeringer og oprettelse af nye virksomheder?**

Ingen.

- For virksomhedernes konkurrenceevne?

Større fleksibilitet på området for udlejningskøretøjer forbedrer konkurrenceevnen inden for godstransport ad landevej. En rationalisering af transportkapaciteten øger effektiviteten af godstransport ad landevej, forbedrer produktiviteten for køretøjer og personale, tilpasser forsyning og efterspørgsel efter hinanden og minimerer driftsomkostningerne. Denne fleksibilitet vil også gøre det muligt for små virksomheder at forbedre deres økonomiske administration og reducere deres faste omkostninger ved at leje køretøjer, når deres egne ikke er til rådighed eller usædvanlig efterspørgsel skal imødekommes. Da det interne transportmarked er blevet liberaliseret⁽⁹⁾, vil efterspørgslen på udlejningskøretøjer også blive forøget. Små virksomheder får mulighed for at opfylde forbigående efterspørgsel ved at leje køretøjer.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav)?*

Nej.

Høring

6. *Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter:*

Der blev afholdt et høringsmøde om revision af direktiv 84/647/EØF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej den 6. september 1993. Følgende organisationer var til stede: ECATRA (European Car and Truck Rental Association), IRU (International Road Union - Den Internationale Vejgodstransportorganisation), UNICE (Sammenslutningen af Industri- og Arbejdsgiverorganisationer i Europa) og EUROPEAN TRANSPORT WORKERS UNION.

Alle disse organisationer gik ind for at sløjfe de tilbageværende restriktioner for leje af køretøjer i en anden medlemsstat end virksomhedens etableringsstat. Hvad angår de eksisterende restriktioner for transport for egen regning, anmodede de fleste organisationer om også at sløjfe disse, men de fleste af dem udtrykte alvorlige forbehold med hensyn til at skabe mulighed for at leje køretøjer med fører, da de mente, dette kunne give anledning til problemer i forbindelse med social beskyttelse.

Kommissionen har taget hensyn til de faglige organisationer, der er blevet hørt under udarbejdelse af denne nye retsakt og har derfor koncentreret sit forslag om de punkter, hvor der udløstes en positiv og aktiv indstilling, dvs. om at hæve restriktionerne i forbindelse med transport for egen regning og om muligheden for at leje køretøjer i en anden medlemsstat end i virksomhedens etableringsstat.

⁽⁹⁾ Til godstransport ad landevej: forordning 881/92/EØF og 3118/93/EØF.

ISSN 0254-1459

KOM(95) 2 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

Katalognummer : CB-CO-95-035-DA-C

ISBN 92-77-85300-X

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg