

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej

(COM(2017) 282 final — 2017/0113 (COD))

(2018/C 129/11)

Ordfører: **Brian CURTIS**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 15.6.2017
	Rådet for Den Europæiske Union, 12.6.2017
Retsgrundlag	Artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	22.11.2017
Vedtaget på plenarforsamlingen	6.12.2017
Plenarforsamling nr.	530
Resultat af afstemningen	121/0/1
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

Konklusioner

1.1. EØSU bifalder dette yderligere skridt henimod at fjerne nogle af de resterende hindringer for et effektivt og retfærdigt indre marked i den europæiske vejgodstransportsektor. Ændringsdirektivet har til formål at fremme den bedst mulige udnyttelse af vognparker i hele Europa, navnlig i højsæsoner, og opnå et minimumsniveau af liberalisering. Fjernelsen af restriktioner for anvendelse af godskøretøjer for egen regning er et fremskridt.

1.2. Udvalget er fortsat af den opfattelse, at lovgivning om transportspørgsmål ville være bedre udformet som en forordning snarere end et direktiv — sidstnævnte åbner op for meget forskellige fortolkninger og forskellige grader af håndhævelse på tværs af medlemsstaterne. Det erkendes dog, at målene i dette korte direktiv opfyldes, og at en ændring til en forordning i dette tilfælde ville have været uforholdsmæssig.

Anbefalinger

1.3. Med henblik på at forhindre en stigning af skuffeselskaber opfordrer EØSU på det kraftigste til, at der opnås enighed om de foreslåede foranstaltninger til styrkelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 for at undgå, at der oprettes uretmæssige skuffeselskaber, og til at foranstaltningerne gennemføres effektivt af alle medlemsstater. Der bør holdes nøje øje med gennemførelsens resultater, og disse bør indgå i rapporten om ændringsdirektivets effektivitet.

1.4. For at afskrække operatører fra at udnytte lavere beskatning af køretøjer i visse medlemsstater bør der træffes yderligere foranstaltninger i tilfælde af, at en analyse i evalueringsperioden viser, at sådanne foranstaltninger er nødvendige. Der kunne f.eks. være tale om et loft over den andel af en operatørs vognpark, der midlertidigt kan overføres til en operatør i en anden medlemsstat.

1.5. EØSU påpeger, at selv om der anvendes stadig mere effektive sporingsmetoder, er ulovlig cabotagekørsel fortsat et stort problem i vejgodstransportsektoren. Der er en vis risiko for, at sporing vanskeliggøres med gennemførelsen af foranstaltningerne i dette direktiv. Derfor kunne der indføres yderligere krav, som sikrer en sporbar forbindelse mellem køretøjet og virksomheden.

2. Indledning

2.1. Dette ændringsdirektiv fremlægges som led i pakken om *Et mobilt Europa*, som er en lang række initiativer, der har til formål at forbedre trafikssikkerheden, fremme en intelligent brug af vejafgifter, reducere CO₂-udledning, luftforurening og trængsel samt begrænse administrative byrder for virksomhederne, bekæmpe illegal beskæftigelse og sikre de rette arbejdsforhold og hviletider for arbejdstagerne.

2.2. Direktivet beskæftiger sig med nogle af de uafklarede spørgsmål med hensyn til liberalisering af brugen af udlejningskøretøjer til godstransport i det indre marked. Afvigende regler og forskrifter eksisterer fortsat mellem medlemsstaterne, hvilket der første gang blev taget hånd om i 1984 ⁽¹⁾, og efterfølgende homogenisering blev indført med direktivet fra 2006 ⁽²⁾. Men selv efter gennemførelsen af ændringsdirektivet vil en række begrænsninger fortsat gælde i mange medlemsstater.

2.3. Den største bekymring, som fremgår af dette ændringsdirektiv, er operatørernes ønske om at flytte vognparker rundt i EU for at imødekomme lokale behov. Muligheden for at gøre dette er i øjeblikket besværliggjort af national lovgivning, måden hvorpå regler og forskrifter håndhæves og operationelle krav («soft law»).

2.4. På den ene side hævder operatører, at den nuværende situation begrænser en effektiv anvendelse af de europæiske vognparker. På den anden side er transportforbundene bekymrede for, at forslaget yderligere vil svække den afgørende forbindelse mellem operatørerne og deres aktiver og mindske medlemsstaternes kontrol- og håndhævelsesmuligheder i forbindelse med den reelle karakter af de operatører, som er registreret i deres område. Medlemsstaterne har ikke en fælles tilgang til dette emne, men et lille mindretal mener, at status quo bør fortsætte.

2.5. Desuden er regeringerne i nogle medlemsstater bekymrede for tab af indtægter, hvis køretøjerne er registreret i ét land, men opererer i et andet. F.eks. svinger afgiftssatserne på tunge godskøretøjer fra ca. 500 EUR pr. køretøj i Letland til næsten 5 000 EUR i Irland ⁽³⁾.

2.6. I tidligere transportudtalelser ⁽⁴⁾ har udvalget anført, at EØSU bør støtte et skift fra et direktiv til en forordning for at mindske forskellene med hensyn til fortolkning og grad af håndhævelse medlemsstaterne imellem. Udvalget mener, at dette stadig er et gældende princip, men erkender, at en fuldstændig omarbejdelse af direktivet i dette tilfælde ville være uforholdsmæssig. Udvalget bemærker endvidere, at mens den retlige form af et direktiv giver medlemsstaterne større fleksibilitet hvad angår gennemførelse og håndhævelse, er der samtidig større risiko for fortsatte uregelmæssigheder og forskellig fortolkning i medlemsstaterne.

3. Resumé af Kommissionens meddelelse

3.1. Efter omfattende evalueringer, høringer og analyser foretaget af Kommissionen fremlægges dette forslag til ændringer af direktivet fra 2006. Dette direktiv gav medlemsstaterne ret til at begrænse brugen af lejede lastvogne med en totalvægt på over seks ton for operatører, der arbejder for egen regning, og tillod også at begrænse brugen af et køretøj, der lejes i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden, som har lejet køretøjet, er etableret.

3.2. De foreslåede ændringer, som vil udbygge og styrke det indre marked, fjerner muligheden for at begrænse anvendelsen af alle udlejningskøretøjer for egen regning. Derudover skal anvendelsen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat tillades i mindst fire måneder for at sætte virksomhederne i stand til at imødekomme midlertidig eller sæsonbestemt høj efterspørgsel og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer. Medlemsstater med mere frie ordninger (f.eks. Belgien, Den Tjekkiske Republik, Estland og Sverige) bør kunne opretholde sådanne ordninger.

3.3. En periode på fire måneder er blevet valgt for at undgå eventuelle indtægtsforvridninger på grund af de betydelige forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til beskattning af køretøjer.

⁽¹⁾ Direktiv 84/647/EØF.

⁽²⁾ Direktiv 90/398/EØF, direktiv 2006/1/EF.

⁽³⁾ Efterfølgende evaluering af direktiv 2006/1/EF endelig rapport, januar 2016.

⁽⁴⁾ EUT C 34 af 2.2.2017, s. 176.

3.4. Forslaget bør sikre lige adgang for transportoperatører i hele EU til markedet for udlejningskøretøjer og give en ensartet lovgivningsmæssig ramme, der sikrer større effektivitet for transportoperatørerne. En anden fordel kunne være en forbedring af sikkerheden og lavere forurening, eftersom udlejningskøretøjer normalt er nyere.

3.5. En rapport om gennemførelsen af disse ændringer vil blive udarbejdet af Kommissionen inden for fem år og kunne danne grundlag for yderligere foranstaltninger.

4. Generelle bemærkninger

4.1. EØSU bifalder hensigterne bag dette ændringsdirektiv — et yderligere skridt henimod at fjerne nogle af de resterende hindringer for et effektivt og retfærdigt indre marked i den europæiske vejgodstransportsektor. Ændringsdirektivet har til formål at fremme den bedst mulige udnyttelse af vognparker i hele Europa, navnlig i højsæsoner, og opnå et minimumsniveau af liberalisering. Fjernelsen af restriktioner for anvendelse af godskøretøjer for egen regning er et fremskridt.

4.2. Udvalget er fortsat af den opfattelse, at lovgivning om transportspørgsmål ville være bedre udformet som en forordning snarere end et direktiv — sidstnævnte åbner op for meget forskellige fortolkninger og forskellige grader af håndhævelse på tværs af medlemsstaterne. Det erkendes dog, at målene i dette korte direktiv opfyldes, og at en ændring til en forordning i dette tilfælde ville have været uforholdsmæssig.

4.3. EØSU vil dog gerne give udtryk for visse forbehold med hensyn til eventuelle følgevirkninger, som kan inddeles i to grupper. Den første vedrører væksten i antallet af skuffeselskaber, mens den anden vedrører muligheden for, at en operatør udfører ulovlig cabotagekørsel uden at blive opdaget. Disse problemstillinger beskrives nedenfor.

5. Særlige bemærkninger

5.1. Alle typer kommercielle køretøjer er dyre aktiver og leveres i stigende grad til transportoperatørerne af leasingselskaber. For at maksimere effektiviteten af transporter bør tilgængeligheden af køretøjer svare til efterspørgslen. Denne er ikke kun sæsonbetinget, men varierer også geografisk, f.eks. inden for landbrugsproduktion og turisme. For at kunne opretholde driftsstandarter, sikkerhedskrav og chaufførernes arbejdsvilkår er det imidlertid vigtigt, at operatørerne har aktiver og direkte støtteinfrastruktur i det land, hvor de udfører deres aktiviteter.

5.2. Skuffeselskaber er enheder etableret i et EU-land, hvor de ikke (eller i mindre grad) har økonomiske aktiviteter for at udnytte systemer med lavere skatter, løn osv. Sådanne virksomheder har ingen eller en begrænset lokal støtteinfrastruktur, skaber uretfærdige konkurrencemæssige situationer og kan også udnytte deres arbejdstagere.

5.3. Den udfordring, som sådanne virksomheder udgør, er anerkendt andre steder i mobilitetspakken, og der er foreslået foranstaltninger⁽⁵⁾, som tager hånd om problemet. EØSU erkender, at håndtering af skuffeselskaber ikke er dette ændringsdirektivs direkte ansvar, men udvalget er bekymret for, at direktivet kan lette skuffeselskabernes vækst og drift. Derfor opfordrer EØSU til, at der opnås enighed om de foreslåede foranstaltninger til styrkelse af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 for at undgå, at der oprettes uretmæssige skuffeselskaber, og at de gennemføres effektivt af alle medlemsstater. Der bør holdes nøje øje med gennemførelsens resultater, og disse bør indgå i rapporten om ændringsdirektivets effektivitet.

5.4. Foranstaltningerne ville imidlertid ikke vedrøre operatører, der drager fordel af lavere beskatning af køretøjer i visse medlemsstater. Med en fire måneders periode, hvor driften er tilladt i en anden medlemsstat, er det tænkeligt, at operatører skifter køretøjer rundt mellem landene for at komme uden om denne begrænsning.

5.5. En sådan bekymring synes at have en vis teoretisk begrundelse, selv om de nødvendige ordninger ville være komplekse logistisk set. Evalueringsperioden vil vise, hvorvidt dette mulige smuthul vil blive udnyttet. I dette tilfælde foreslår EØSU, at yderligere foranstaltninger skal supplere de fire måneders begrænsning, f.eks. et loft over den del af en vognpark, der ejes af en operatør og kan overdrages til en operatør i en anden medlemsstat.

⁽⁵⁾ COM(2017) 281 final om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009 og forordning (EF) nr. 1072/2009 med henblik på at tilpasse dem til udviklingen i sektoren.

5.6. Udvalget nærer også en vis bekymring for, at ulovlig cabotagekørsel muligvis bliver lettere. Cabotagekørsel er godstransport for fremmed regning i en medlemsstat med et køretøj, der tilhører en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed, som er registreret i en anden medlemsstat. (En godstransportoperatør med en almindelig international tilladelse har kun fællesskabstilladelse til at udføre op til tre cabotagekørsler i løbet af syv dage i værtsmedlemsstaten. Kørslen skal følge en rute, hvor godset bliver transporteret fra en medlemsstat til værtsmedlemsstaten). I et indre marked med fuld konkurrence ville restriktive regler naturligvis være unødvendige, men dette forbliver en utopi. En ophævelse af restriktionerne for udlejningskøretøjer ville gøre det meget lettere for transportvirksomheder at udføre regelmæssig cabotagekørsel (ulovlig cabotagekørsel) ved meget simpelt at leje køretøjer, som er registreret i medlemsstaten, hvor transportvirksomheden har interesse i at udføre denne form for aktivitet.

5.7. For at undgå dette anbefaler udvalget, at en række krav, som sikrer og styrker en sporbar forbindelse mellem køretøjet og virksomheden, tages i betragtning. Disse bør omfatte:

- obligatorisk angivelse af nummerplader i de nationale elektroniske registre for alle køretøjer, der benyttes af en transportvirksomhed
- realtidsadgang til nationale elektroniske registre for vejinspektorater under vejkontrol og kontrol af virksomheder
- tilføjelse af overtrædelser, der vedrører direktivet for udlejningskøretøjer, til listen over kategorier af overtrædelser, der fører til, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet.

Bruxelles, den 6. december 2017.

Georges DASSIS
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
