Den Europæiske Unions

Tidende

C 47

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

65. årgang

28. januar 2022

Indhold

III *Forberedende retsakter*

RÅDET

2022/C 47/01 Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 1/2022 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej

Vedtaget af Rådet den 20. december 2021 ([1]) 1

2022/C 47/02 Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 1/2022 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej 7

DA

([1]) EØS-relevant tekst

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING (EU) Nr. 1/2022

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej

Vedtaget af Rådet den 20. december 2021

(EØS-relevant tekst)

(2022/C 47/01)

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 Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF ([4]) fastsætter et minimumsniveau for markedsåbning for så vidt angår anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

(2) Anvendelse af udlejningskøretøjer kan nedbringe omkostningerne for virksomheder, der udfører godstransport for egen regning eller for fremmed regning, og kan på samme tid øge deres driftsmæssige fleksibilitet. Det kan således bidrage til at øge de pågældende virksomheders produktivitet og konkurrenceevne. Eftersom udlejningskøretøjer som regel er nyere end køretøjerne i en gennemsnitlig vognpark, er de desuden gennemsnitlig mere sikre og mindre forurenende.

(3) Direktiv 2006/1/EF gør det ikke muligt for virksomhederne 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 ton i forbindelse med transport 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 medlemsstat, hvor den lejende virksomhed er etableret.

([1]) EUT C 129 af 11.4.2018, s. 71.
([2]) EUT C 176 af 23.5.2018, s. 57.
([3]) Europa-Parlamentets holdning af 15.1.2019 (EUT C 411 af 27.11.2020, s. 258) og Rådets førstebehandlingsholdning af 20.12.2021. Europa-Parlamentets holdning af … [(EUT …)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)]..
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82).

(4) For at virksomhederne i videre omfang skal kunne drage nytte af fordelene ved anvendelse af udlejningskøretøjer, bør det være muligt for dem at anvende køretøjer, der er lejet i enhver medlemsstat, og ikke kun i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. En sådan mulighed vil navnlig gøre det lettere for dem at imødegå kortsigtede, sæsonbestemte eller midlertidige spidsbelastninger eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer, samtidig med at de nødvendige sikkerhedskrav overholdes, og der sikres passende arbejdsvilkår for førerne.

(5) 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, hvis køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med de gældende love, sikkerhedskrav og andre obligatoriske standarder i en medlemsstat, og, såfremt det er et køretøj, hvortil der kræves en bekræftet kopi af fællesskabstilladelsen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 ([5]), hvis det er godkendt til at blive anvendt af den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret i kraft af en sådan bekræftet kopi.

(6) For at forenkle tilvejebringelsen af relevant dokumentation bør medlemsstaterne også anerkende dokumenter i elektronisk form som et middel til at dokumentere overensstemmelse med direktiv 2006/1/EF.

(7) Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt i hele Unionen. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvridninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte påvirker den frie levering af tjenesteydelser inden for leje af køretøjer. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse længden af den tidsperiode, i hvilken virksomheder etableret på deres respektive områder kan anvende et udlejningskøretøj, der er indregistreret eller taget i brug i en anden medlemsstat. Eftersom dette direktiv ikke harmoniserer de nationale afgifter på køretøjer, og køretøjsregistreringsreglerne er knyttet til beskatning af køretøjer, bør medlemsstaterne have mulighed for at kræve, at udlejningskøretøjet indregistreres, forudsat at det tillades, at køretøjet er i brug i mindst 30 dage, inden et sådant krav bliver gældende. Medlemsstaterne bør desuden kunne begrænse antallet af sådanne køretøjer, der lejes af en virksomhed, der er etableret på deres respektive områder. Denne grænse bør ikke være lavere end en vis andel af det antal køretøjer, som virksomheden har til rådighed, beregnet eksklusive køretøjer, der er lejet i en anden medlemsstat, og som ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret.

(8) For at forbedre en medlemsstats håndhævelse af restriktioner på anvendelsen foretaget af en virksomhed, der er etableret på dens område, af udlejningskøretøjer, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, bør den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, kunne kræve, at varigheden af lejekontrakten ikke overskrider den tidsperiode, hvor det er tilladt at anvende det pågældende køretøj. Det er muligt at begrænse gyldigheden af bekræftede kopier af fællesskabstilladelsen udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1072/2009 til den periode, der svarer til lejekontraktens varighed. Det er desuden muligt at anføre udlejningskøretøjets registreringsnummer på disse bekræftede kopier.

(9) Brugen af udlejningskøretøjer bør ikke hæmme overvågningen og kontrollen med lovligheden af den transport, der udføres af virksomheder i andre medlemsstater end den medlemsstat, hvor de er etableret. I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 ([6]) skal nationale elektroniske registre indeholde registreringsnumrene på de køretøjer, som er til rådighed for en transportvirksomhed. Dette bør også omfatte køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret. Forordning (EF) nr. 1071/2009 indeholder også bestemmelser om adgang til data i nationale elektroniske registre for de kompetente myndigheder i andre medlemsstater. De nationale elektroniske registre bør give mulighed for målrettede søgninger med hensyn til køretøjer med registreringsnumre udstedt af andre medlemsstater end etableringsmedlemsstaterne.

(10) For at sikre ensartet opfyldelse af forpligtelsen til at indføre registreringsnummeret på et udlejningskøretøj, der benyttes af en virksomhed, som udfører godstransport ad landevej for fremmed regning, i de nationale elektroniske registre, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser vedrørende mindstekravene til de data, der skal indføres i de nationale elektroniske registre. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([7]).

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

([7]) 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).

(11) For at tillade, at kørsel for egen regning kan foregå mere effektivt, bør medlemsstaterne ikke længere kunne begrænse muligheden for at anvende udlejningskøretøjer til sådan kørsel. For at undgå mulige beskatningsproblemer bør muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer til transport for egen regning imidlertid bibeholdes for køretøjer, der er indregistreret uden for den medlemsstat, hvor den virksomhed, som anvender dem, er etableret.

(12) Kommissionen bør overvåge gennemførelsen og virkningerne af direktiv 2006/1/EF og udarbejde en rapport senest fire år efter datoen for gennemførelse af nærværende direktiv. Denne rapport bør tage behørigt hensyn til nærværende direktivs indvirkning på trafiksikkerheden, på miljøet ved ændringer i vognparkernes alder og typesammensætning og på skatteindtægterne, navnlig for så vidt angår begrundelsen for de restriktioner, der er fastsat i nærværende direktiv. Rapporten bør også vurdere, om gennemførelsen af nærværende direktiv har ført til vanskeligheder med hensyn til håndhævelsen, herunder håndhævelse af cabotagereglerne. Kommissionen bør overveje behovet for en fremtidig indsats på dette område i lyset af denne rapport.

(13) Målene for dette direktiv kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af vejtransportens grænseoverskridende karakter og de spørgsmål, som det er hensigten, at dette direktiv skal tage hånd om, 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, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(14) Direktiv 2006/1/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

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:

»1. 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 en medlemsstat og, hvis det er relevant, anvendes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 (*) og (EF) nr. 1072/2009 (**)

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).«

b) Indledningen i stk. 2 affattes således:

»2. Overholdelse af de i stk. 1, litra a)-d), omhandlede betingelser godtgøres ved fremvisning af følgende dokumenter på papir eller i elektronisk form, som skal forefindes i køretøjet:«.

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 dem, der gælder for anvendelse af køretøjer, der ejes af disse virksomheder, 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 vejtransportvirksomheden er etableret:

a) begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjet på sit område, forudsat at det tillades, at den samme vejtransportvirksomhed anvender udlejningskøretøjet i mindst to på hinanden følgende måneder i et givet kalenderår; i dette tilfælde kan medlemsstaten kræve, at lejekontrakten ikke løber længere end den frist, der er fastsat af den pågældende medlemsstat

b) kræve, at udlejningskøretøjet registreres i overensstemmelse med dens nationale indregistreringsregler efter mindst 30 dage; i dette tilfælde kan medlemsstaten kræve, at lejekontrakten ikke løber længere end den periode, hvor køretøjerne har været i brug forud for kravet om indregistrering

c) begrænse antallet af udlejningskøretøjer, der kan anvendes af en virksomhed, forudsat at minimumsantallet af tilladte køretøjer er mindst 25 % af godskøretøjerne i den vognpark, som er til rådighed for virksomheden i henhold til artikel 5, stk. 1, litra g), i forordning (EF) nr. 1071/2009 enten den 31. december i det år, der går forud for anvendelsen af udlejningskøretøjet eller den dag, hvor virksomheden begynder at anvende udlejningskøretøjet, hvilket fastsættes af medlemsstaten; hvis en virksomhed har en samlet vognpark, der består af mere end ét men mindre end fire køretøjer, er det tilladt at anvende mindst ét sådant køretøj; minimumsantallet i henhold til dette litra vedrører godskøretøjerne i den vognpark, som er til rådighed for virksomheden på grundlag af de køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i den pågældende medlemsstat

d) begrænse anvendelsen af sådanne køretøjer til kørsel for egen regning.«

3) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 3a*

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at registreringsnummeret på et udlejningskøretøj, der benyttes af en virksomhed, som udfører godstransport ad landevej for fremmed regning, indføres i det nationale elektroniske register, der er omhandlet i artikel 16 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder samarbejder tæt, yder hinanden hurtig gensidig bistand og giver hinanden alle relevante oplysninger med henblik på at lette gennemførelsen og håndhævelsen af dette direktiv. Hver medlemsstat udpeger med henblik herpå et nationalt kontaktpunkt med ansvar for udveksling af oplysninger med de andre medlemsstater.

3. Den udveksling af oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, foregår gennem det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU), som angivet ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480 (*).

4. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der gives i henhold til denne artikel, kun anvendes i forbindelse med den eller de sager, der ligger til grund for anmodningen. Enhver behandling af personoplysninger udføres udelukkende med henblik på at overholde dette direktiv og skal overholde Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (**).

5. Gensidigt administrativt samarbejde og gensidig bistand ydes vederlagsfrit.

6. En anmodning om oplysninger udelukker ikke de kompetente myndigheder fra i overensstemmelse med den relevante EU-ret og nationale ret at træffe foranstaltninger til at undersøge og forebygge påståede overtrædelser af regler, som følger af gennemførelsen af dette direktiv.

7. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at behandlingen af de i denne artikels stk. 1 omhandlede data opfylder kravene til de i artikel 16, stk. 2, litra g), i forordning (EF) nr. 1071/2009 omhandlede oplysninger som angivet i nævnte forordnings artikel 16, stk. 2, tredje og femte afsnit, og artikel 16, stk. 3 og 4.

8. Senest 14 måneder efter vedtagelsen af en gennemførelsesretsakt om indførelse af en fælles formel til beregning af risikoklassificering som omhandlet i artikel 9, stk. 1, andet afsnit, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF (***) vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastlægger mindstekravene vedrørende de data, der skal indføres i de nationale elektroniske registre for at gøre det muligt at sammenkoble registrene, og fastsætter de funktionaliteter, der er nødvendige for, at de kompetente myndigheder har adgang til disse oplysninger i forbindelse med vejkontroller. Disse mindstekrav og funktionaliteter skal stemme overens med de krav og funktionaliteter, der fastsættes i henhold til artikel 16, stk. 6, i forordning (EF) nr. 1071/2009. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. dette direktivs artikel 5b, stk. 2.

9. Medlemsstaterne sikrer, at de kompetente myndigheder har adgang til de i stk. 1 omhandlede data i forbindelse med vejkontroller.

(*) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/480 af 1. april 2016 om fælles regler for sammenkobling af nationale elektroniske registre om vejtransportvirksomheder og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1213/2010 (EUT L 87 af 2.4.2016, s. 4).

(**) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

(***) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014 samt direktiv 2002/15/EF med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35).«

4) Følgende artikler indsættes:

»*Artikel 5a*

Senest den … [*fire år efter den dato, der er nævnt i artikel 2, stk. 1, i dette ændringsdirektiv*] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Denne rapport skal indeholde oplysninger om anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. Rapporten skal lægge særlig vægt på indvirkningen på trafiksikkerheden, på miljøet, på afgiftsindtægter og på håndhævelsen af cabotagereglerne 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 (*). Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (**).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

(**) 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 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den … [*14 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden*]. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse foranstaltninger skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder 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 …, den …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
…	…
Formand	*Formand*

Rådets begrundelse: Rådets førstebehandlingsholdning (EU) nr. 1/2022 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej

(2022/C 47/02)

I. INDLEDNING

1. Europa-Kommissionen forelagde Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag den 1. juni 2017 som en del af første mobilitetspakke.

2. Forslaget ændrer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF ([1]) med sigte på at udvide markedsadgangen til udlejningskøretøjer til godstransport og gøre reglerne mindre komplekse.

3. Europa-Parlamentet udpegede i ottende valgperiode Transport- og Turismeudvalget (TRAN) til kompetent udvalg. TRAN-udvalget udpegede Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) til ordfører og stemte om hendes betænkning den 24. maj 2018. Europa-Parlamentet fastlagde sin førstebehandlingsholdning med 15 ændringer den 15. januar 2019 ([2]).

4. TRAN-udvalget bekræftede i niende valgperiode ordføreren og besluttede den 24. september 2019 at indlede uformelle politiske triloger på grundlag af førstebehandlingsholdningen.

5. I Rådet indledte Landtransportgruppen sit arbejde den 1. juni 2017. Den 13. juni 2017 gennemgik gruppen konsekvensanalysen. Delegationerne anerkendte den forventede positive indvirkning på adgangen til markedet for udlejningskøretøjer, men flere fremhævede, at der var behov for at undersøge de mulige negative virkninger nærmere. Disse betænkeligheder vedrørte mulig skattemæssig udhuling og kontrollerbarhed vedrørende de resterende restriktioner for kørsel med udlejningskøretøjer og vedrørende cabotagekørsel. Nogle delegationer var ikke overbevist af argumentet om, at et mere effektivt marked for leje af køretøjer vil have en samlet positiv indvirkning på miljøet.

6. Rådet (transport, telekommunikation og energi) udvekslede første gang synspunkter om forslaget den 5. december 2017 på grundlag af en statusrapport ([3]).

7. Efter yderligere arbejde på flere niveauer mellem 2018 og 2021 nåede Rådet til enighed om en generel indstilling den 3. juni 2021 ([4]).

8. Mellem juli og oktober 2021 fandt forhandlinger sted mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen som facilitator med henblik på at nå til enighed om forslaget. Forhandlerne nåede den 26. oktober 2021 til foreløbig enighed om en kompromistekst, som efterfølgende blev analyseret og godkendt af De Faste Repræsentanters Komité den 12. november 2021 ([5]).

9. Rådet har under sit arbejde taget hensyn til udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg af 6. december 2017 ([6]) og udtalelsen fra Regionsudvalget af 1. februar 2018 ([7]).

10. Under hensyntagen til den foreløbige enighed mellem medlovgiverne og efter jurist-lingvisternes gennemgang af teksten vedtog Rådet sin førstebehandlingsholdning til forslaget den 20. december 2021.

II. FORMÅL

11. 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 denne medlemsstat, og tillige giver den mulighed for at forbyde anvendelse af udlejningskøretøjer med en tilladt totalmasse på mere end seks ton i forbindelse med kørsel for egen regning

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82).
([2]) EUT C 411 af 27.11.2020, s. 258.
([3]) Jf. ST 14841/17.
([4]) ST 9398/21.
([5]) ST 13377/21.
([6]) EUT C 129 af 11.4.2018, s. 71.
([7]) EUT C 176 af 23.5.2018, s. 57.

— for så vidt angår virksomheder, der er etableret i en anden medlemsstat, er begrænset til udlejning af køretøjer, der er indregistreret i samme medlemsstat, med henblik på kørsel mellem medlemsstaterne.

12. 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.

III. GENNEMGANG AF RÅDETS FØRSTEBEHANDLINGSHOLDNING

A. Generelt

13. På grundlag af Kommissionens forslag har Parlamentet og Rådet ført forhandlinger med henblik på at indgå en aftale på tidspunktet for Rådets førstebehandlingsholdning. Teksten i udkastet til Rådets holdning afspejler til fulde det kompromis, som de to medlovgivere er nået frem til.

14. Parlamentets førstebehandlingsholdning faldt sammen med flertallet af synspunkter i Rådets forhandlinger på det pågældende tidspunkt, i henhold til hvilken der var behov for en yderligere lovgivningsindsats for at styrke kontrolbestemmelserne og for at have beskyttelsesforanstaltninger på plads for at forebygge, at en markedsliberalisering primært bruges til at undgå nationale køretøjsafgifter. Rådets generelle indstilling, som der blev opnået enighed om mere end to år efter Parlamentets førstebehandlingsholdning, bekræftede denne parallelle vurdering og afspejlede for så vidt angår kontrolbestemmelserne ydermere færdiggørelsen af de andre lovgivningsinitiativer om markedsåbning i første mobilitetspakke.

15. Den kompromistekst, der er afspejlet i Rådets førstebehandlingsholdning, indeholder følgende centrale elementer:

a) *Sondring mellem udenlandske selskabers adgang til markedet for udlejningskøretøjer og egne selskabers adgang*

16. Det gældende direktiv og Kommissionens forslag giver dybest set samme ret til at leje køretøjer for selskaber, som er etableret der, hvor en medlemsstat foretager regulering (artikel 3), som til selskaber, der er etableret i en anden medlemsstat end den, som foretager regulering (artikel 2). Imidlertid foretrak både Parlamentet (ændringsforslag 3, 4 og 9) og Rådet at skelne mellem disse tilfælde. I tilfælde af at selskabet er etableret i en anden medlemsstat, og udlejningskøretøjet er behørigt indregistreret i en hvilken som helst medlemsstat, bør markedsadgang ikke begrænses af en medlemsstat, hvor selskabet ikke er etableret. Dette bør også være udgangspunktet for et selskab, der er etableret i medlemsstaten. For selskabets anvendelse af køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, bør den medlemsstat, hvor selskabet er etableret, dog have visse beskyttelsesforanstaltninger til rådighed, som giver mulighed for en begrænsning.

b) *Muligheder for at begrænse adgang til udlejningskøretøjer for selskaber, der er etableret i medlemsstaten*

17. Under hensyntagen til enigheden om at sondre mellem de forskellige tilfælde, fokuserede forhandlingerne på omfanget af beskyttelsesforanstaltningerne til begrænsning af adgangen til udlejningskøretøjer for at undgå skattemæssige forvridninger (Parlamentets ændringsforslag 4 og 11, Rådets generelle indstilling artikel 3, stk. 2, i det ændrede direktiv).

18. Hvad angår et kompromis om muligheden for at begrænse varigheden af lejekontrakten for et køretøj, der er indregistreret i en anden medlemsstat, konvergerede institutionernes holdninger. Kompromiset sikrer, at hvis en medlemsstat træffer foranstaltninger, må lejekontrakten altid omfatte mindst to på hinanden følgende måneder i et kalenderår. Der er mulighed for at kræve, at en kontrakt ikke må vare længere end 30 dage, hvis kravet følger af medlemsstaternes regler for indregistrering af køretøjer.

19. For så vidt angår muligheden for at begrænse andelen af køretøjer, der er indregistreret i en anden medlemsstat, i forhold til landets egen vognpark, der benyttes til vejtransport, foretrak begge institutioner en garanteret minimumsandel på 25 %. Den aftalte tekst tilføjer tekniske detaljer til Parlamentets ændringsforslag.

20. Endelig skulle der findes en løsning vedrørende de valgfri begrænsninger af brugen af udlejningskøretøjer til kørsel for egen regning (Parlamentets ændringsforslag 28 og 34, Rådets generelle indstilling artikel 3, stk. 2, litra c), i det ændrede direktiv). Parlamentets holdning var bredere i den forstand, at begrænsningen også ville have gjaldt køretøjer indregistreret i den medlemsstat, hvor selskabet er registreret, og Rådets holdning var bredere i den forstand, at den ikke sondrede i forhold til køretøjets vægt. Kommissionen var villig til at acceptere en beskyttelsesforanstaltning, som var i overensstemmelse med logikken i de andre beskyttelsesforanstaltninger, men insisterede på at ophæve en regel, som gjorde det muligt generelt at fritage kørsel for egen regning. Til slut accepterede Parlamentet Rådets holdning i denne henseende.

c) *Overvågning og kontrol*

21. Under hensyntagen til, at de gældende regler ikke giver nogen frihed til at leje et køretøj, der ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor selskabet er etableret, var spørgsmålet om overvågning og kontrol af brugen af udlejningskøretøjer, navnlig i forbindelse med de eksisterende markedsrestriktioner for cabotagekørsel ([8]), af stor betydning for kompromiset.

22. Parlamentets holdning omfattede en stram kontrolramme (ændringsforslag 5 og 12), som hovedsagelig adskilte sig fra Rådets holdning for så vidt angår brugen af samarbejdskanaler mellem medlemsstaterne. Kompromiset bestod i at tilpasse samarbejdsmekanismen på en mere beskrivende måde end i Rådets holdning til samarbejdsreglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 ([9]), som blev moderniseret ved første mobilitetspakke. For at undgå en uforholdsmæssig stor administrativ byrde accepterede Parlamentet, at oplysninger om udlejningskøretøjer ikke skal meddeles hver gang et køretøj lejes, så længe oplysningerne er til rådighed og tilgængelige i den medlemsstat, der gennemfører vejkontroller (ny artikel 3a og 5b).

d) *Gennemførelse og evaluering af politikken*

23. Ved kompromiset fastsættes en gennemførelsesfrist (artikel 2 i det ændrede direktiv), som vil være tæt på gennemførelsen af nye kontrolbestemmelser i første mobilitetspakke, som forventes gennemført i august 2023.

24. Kommissionens rapporteringsforpligtelse vedrørende gennemførelsen og virkningerne af direktivet (Parlamentets ændringsforslag 7 og 13, ny artikel 5a i det ændrede direktiv) blev revideret ved at lade holdningerne konvergere med hensyn til rapportens tidsplan og forventede emner.

B. **Andre elementer i Rådets holdning**

25. Rådet accepterede omformulerede ændringsforslag fra Parlamentet (betragtning 2 og 4 fra Parlamentets ændringsforslag 1 og 6). Følgende øvrige elementer, som Rådet tilføjede til Kommissionens forslag, blev medtaget i den endelige tekst til Rådets holdning:

— en betragtning (betragtning 8) og tilknyttede dele af artikel 3, stk. 2, henviser til kontrolforanstaltninger i tilfælde af, at en medlemsstat har begrænset en lejekontrakts varighed for selskaber, der er etaberet på dens område

— i overensstemmelse med anden nyere EU-lovgivning ([10]) skal medlemsstaterne acceptere fremvisning af dokumenter i elektronisk form, som føreren skal sørge for forefindes i køretøjet (betragtning 6 og artikel 2, stk. 2, i det ændrede direktiv).

IV. **KONKLUSION**

26. Rådets holdning fastholder de vigtigste mål i Europa-Kommissionens forslag og afspejler til fulde det kompromis, der blev opnået enighed om under de uformelle forhandlinger mellem Rådet og Europa-Parlamentet med støtte fra Europa-Kommissionen.

27. Dette kompromis blev bekræftet ved skrivelse fra formanden for Europa-Parlamentets TRAN-udvalg stilet til formandskabet og dateret den 16. november 2021. Det blev efterfølgende vedtaget af Rådet (miljø) på samlingen den 20. december 2021 som en førstebehandlingsholdning.

([8]) Jf. artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

([9]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

([10]) Jf. f.eks. artikel 8, stk. 4a, i forordning (EF) nr. 1072/2009 og artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

ISSN 1977-0871 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2393 (papirudgave)

Den Europæiske Unions Publikationskontor
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA