

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

KOM(95) 2 slutliga
Bryssel, den 13.02.1995

95/ 0012(SYN)

Förslag till

RÅDSDIREKTIV

om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg

(framlagt av kommissionen)

FÖRKLARANDE MEMORANDUM

A. BAKGRUND

1. Genom direktiv 84/467/EEG om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg¹ införde rådet en viss harmoniseringsnivå på området för användning av hyrda fordon för godstransporter på väg. I direktivet (artikel 8) föreskrivs att rådet skall ompröva direktivets restriktiva artiklar 3.2 och 4.2 på grundval av en rapport från kommissionen, vid behov åtföljd av förslag.

Kommissionen presenterade denna rapport 1989 och föreslog på grundval av rapporten ett upphävande av de restriktiva bestämmelserna i artikel 3.2, vilka undantar transporter som bedrivs för egen räkning från direktivets räckvidd, och artikel 4.2, vilka ger möjlighet att införa vissa restriktioner beträffande en minimitid för användning av hyrda fordon.

Rådet ändrade kommissionens förslag och antog ett direktiv (90/398/EEG²) som bara delvis upphävde ovannämnda restriktioner; bestämmelsen om minimitiden för användning av hyrda fordon upphävdes, men möjligheten för medlemsstaterna att undanta transporter som bedrivs för egen räkning med en total tillåten vikt i lastat tillstånd på mer än 6 ton från direktivets räckvidd bibehölls.

2. Ny gemenskapslagstiftning på området för vägtransporter har gett upphov till en ny marknadssituation för godstransporter:

- Rådet har antagit förordning 881/92/EEG³ genom vilken alla kvantitativa restriktioner med avseende på vägtransporter inom gemenskapen avskaffas.
- Rådet har dessutom antagit förordning 3118/93/EEG⁴ som efter en övergångsperiod leder till en liberalisering från och med den 1 juli 1998 av cabotage för vägtransporter som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning.

Sedan 1990, när den senaste ändringen av direktiv 84/647/EEG om hyrda fordon antogs, har viktiga framsteg gjorts vad gäller förverkligandet av den inre marknaden för vägtransporter.

¹ EGT nr L 335, 22.12.1984, s. 72.

² EGT nr L 202, 31.07.1990, s. 46.

³ EGT nr L 95, 9.4.1992, s. 1.

⁴ EGT nr L 279, 12.11.1993, s. 1.

Mot bakgrund av detta föreslog rådet i sin vitbok om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken (1992) att ytterligare harmonisering genomförs på området för hyrda fordon.⁵

B. MOTIV FÖR ÅTGÄRDER PÅ GEMENSKAPSNIVÅ

I. Subsidiaritet

- a) Vilka är målen för de föreslagna åtgärderna i förhållande till gemenskapens förpliktelser?

Kommissionens förslag syftar till att fullfölja den harmoniserings- och liberaliseringsprocess som påbörjats på gemenskapsnivå vad gäller användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg. Förslaget speglar därigenom de framsteg som gjorts vad gäller upprättandet av en gemensam marknad för vägtransporter.

- b) Har gemenskapen ensam behörighet för de planerade åtgärderna, eller delas behörigheten med medlemsstaterna?

Åtgärderna omfattas av en delad behörighet (artikel 75.1 d i Romfördraget).

- c) Vilken gemenskapsdimension har frågan (till exempel, hur många medlemsstater berörs och vilken lösning har använts hittills)?

Detta direktivs räckvidd omfattar alla medlemsstater. Trots att det finns ett gemenskapsdirektiv som redan föreskriver en lägsta harmoniseringsnivå, kvarstår skillnader mellan medlemsstaternas respektive lagstiftning. Lagstiftningens restriktioner tillåter inte en förbättrad förvaltning av transportföretagens fordonsparker.

- d) Vilken är den effektivaste lösningen med hänsyn till de medel som står till gemenskapens och medlemsstaternas förfogande?

Det huvudsakliga syftet med förslaget är att tillåta hyra av fordon utan förare i en annan medlemsstat än den där transportören är etablerad. Det är uppenbart att detta syfte endast kan nås genom åtgärder på gemenskapsnivå.

⁵ Com(92) 494 slutlig, 2 december 1992: Den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken; En helhetssyn på skapandet av en gemenskapsram för hållbar rörlighet. V, punkt 337 och 339 samt bilaga III, 1a.

Förslaget behandlar emellertid inte användningen av hyrda fordon för cabotageverksamhet, vilken kommer att vara fullständigt liberaliserad först från och med den 1.7.1998, på grund av de olikheter som fortfarande finns mellan medlemsstaterna på områdena för beskattning och teknisk kontroll. För att ta hänsyn till olikheterna på beskattningsområdet ger förslaget medlemsstaterna möjlighet att begränsa giltigheten hos kontrakt för hyra av fordon för internationell transportverksamhet i en annan medlemsstat än den där hyrestagaren är etablerad.

- e) Vilket faktiskt mervärde kommer de åtgärder som kommissionen föreslår att ge, och vilken kostnad skulle uppstå om inga åtgärder vidtas?

Direktivet kommer att göra det möjligt för företag att hyra fordon i vilken medlemsstat som helst för godstransporter inom gemenskapen samt kommer att eliminera all skillnad i behandling mellan transporter som bedrivs för egen räkning och sådana som bedrivs yrkesmässigt.

Om inga åtgärder vidtas kommer artificiella hinder att finnas kvar som kommer att ha en negativ inverkan på produktiviteten i företag som sysslar med godstransporter på väg, eftersom de medel och den flexibilitet som är nödvändiga i en liberaliserad omgivning kommer att saknas.

- f) Vilken typ av åtgärder kan gemenskapen använda sig av (rekommendation, ekonomiskt stöd, förordning, ömsesidigt erkännande etc.)?

Förslaget är utformat som ett direktiv, vilket följer tidigare lagstiftningspraxis på detta område. Varken ekonomiskt stöd eller ömsesidigt erkännande skulle vara tillräckliga åtgärder för att nå målet med harmonisering på gemenskapsnivå.

Vid samma tillfälle kommer gemenskapsbestämmelserna att omarbetas till en enda text.

- g) Är det nödvändigt med en enhetlig förordning, eller är det tillräckligt med ett direktiv som ger de allmänna målen men låter medlemsstaterna själva utforma genomförandebestämmelser?

På detta område är en enhetlig förordning inte nödvändig; ett direktiv är ett lämpligt rättsligt instrument som ger de allmänna målen för den lägsta harmoniseringsnivå som skall uppnås inom gemenskapen men lämnar genomförandet av bestämmelserna till medlemsstaterna.

II. Motiv för konsolidering

När det gäller gemenskapsrättens förenkling och genomblickbarhet måste parlamentet, kommissionen och rådet behandla ett alltför stort antal bestämmelser, som har ändrats vid flera tillfällen och ofta i stor omfattning, och de har därför enhälligt erkänt behovet av att tillämpa en viss arbetsmetod för att genom konsolidering och omarbetning uppnå större klarhet och genomblickbarhet. I slutsatserna från Europeiska rådets möte i Edinburgh bekräftades detta behov.

När ytterligare ändringar görs lägger kommissionen fram ett förslag till omarbetning av de gällande direktiven (direktiv 84/647/EEG ändrat genom direktiv 90/398/EEG) om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg till en enda text. Den nya texten kommer att ersätta befintliga gemenskapsbestämmelser.

III. Ekonomiska fördelar med en ytterligare harmonisering

1. De ekonomiska argumenten för harmonisering och liberalisering av användningen av hyrda fordon för godstransporter på väg är följande:
 - Transportörerna ges möjlighet att välja de fordon och tjänster som är bäst anpassade till deras behov.
 - Driftskostnaderna kan sänkas, både för transportörer som bedriver transporter yrkesmässigt och för egen räkning.
 - Transportörerna ges möjlighet att utnyttja produktionsfaktorerna på bästa möjliga sätt, och onödigt bindande av kapital undviks, eftersom det inte är nödvändigt att investera i fordon som skulle bli underutnyttjade.

2. Korttidshyra av fordon är särskilt lämpligt vid
 - tillfälliga toppar eller ökningar i efterfrågan,
 - säsongsbetonad eller oväntad efterfrågan,
 - kortvarig efterfrågan på särskilda typer av fordon,
 - ersättning av fordon som inte kan användas p.g.a. maskinhaverier, underhåll eller obligatoriska trafikduglighetstester.

Hyra i andra medlemsstater är särskilt lämpligt när

 - en transportör råkar ut för ett maskinhaveri på en annan medlemsstats territorium och måste leverera lasten vid en avtalad tidpunkt,
 - en transportör kan få en last för sin returresa men behöver ett annat eller ett ytterligare fordon för att transportera den.

3. Om transportörer som bedriver transporter för egen räkning inte skulle tillåtas hyra fordon är det dessutom troligt att många avsändare inom industrin skulle bestämma sig för att köpa egen fordonspark. Detta skulle innebära att en del av den marknad som för närvarande upptas av transportörer som bedriver transporter yrkesmässigt skulle försvinna. Den nuvarande möjligheten att undanta transporter bedrivna för egen räkning med fordon med en total tillåten vikt i lästat tillstånd på mer än 6 ton leder till att en viktig del av marknaden för transporter bedrivna för egen räkning undantas.

C. AKTUELL SITUATION OCH SYFTE MED FÖRSLAGET

Den gällande gemenskapslagstiftningen om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg inom gemenskapen (rådets direktiv 84/647/EEG ändrat genom direktiv 90/398/EEG) innehåller fortfarande restriktioner på två punkter:

- Fordonen kan endast hyras i den medlemsstat där transportören är etablerad.
- Medlemsstaterna får undanta transporter bedrivna för egen räkning med fordon med en total tillåten vikt i lastat tillstånd på mer än 6 ton från direktivets bestämmelser.

Detta förslag upphäver dessa två bestämmelser på följande sätt:

- Det inför rättighet att hyra fordon i vilken medlemsstat som helst för godstransporter mellan medlemsstater. Mot bakgrund av att vägtransportbeskattningen inte har harmoniserats i tillräcklig utsträckning och för att undvika skattemässig snedvridning på området för internationella vägtransporter, kan giltigheten hos kontrakt för hyra av fordon i andra medlemsstater än den där hyrestagaren är etablerad begränsas. Den period som begränsar hyreskontraktets maximala giltighetstid bör emellertid inte överstiga två månader.
- Ingen åtskillnad görs mellan transporter för egen räkning och yrkesmässigt bedrivna transporter; båda typerna omfattas av samma kriterier för hyra av fordon.

Detta förslag behandlar emellertid inte användning av hyrda fordon för cabotageverksamhet, på grund av de olikheter som fortfarande finns mellan medlemsstaterna på områdena för beskattning och teknisk kontroll. Med hänsyn till liberaliseringen av vägcabotage från och med den 1.7.1998 kommer denna fråga att vara ett av de ämnen som skall behandlas i den rapport om genomförandet av det nya direktivet om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg som kommissionen skall förelägga rådet före juli 1998.

D. ARTIKLARNAS

Detta förslag till direktiv innehåller ett antal nya element jämfört med direktiv 84/647/EEG, ändrat genom direktiv 90/398/EEG, och bör ersätta båda direktiven.

Artikel 1

I artikel 1 definieras "fordon" och "hyrt fordon". Dessa definitioner är desamma som i artikel 1 i direktiv 84/647/EEG.

I denna artikel föreskrivs också att med "fordonsskatter" de skatter skall avses som beskrivs i artikel 3 i rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer.⁶

Artikel 2

Hittills har ett företag endast kunnat hyra ett fordon i den medlemsstat där det är etablerat för att bedriva transporter mellan medlemsstater. Nu föreslås att det skall bli möjligt att hyra ett fordon i vilken medlemsstat som helst, inte bara i den medlemsstat där transportören är etablerad, i syfte att ge bestämmelserna om hyrda fordon den flexibilitet som krävs på den liberaliserade marknaden för vägtransporter inom gemenskapen.

I artikel 2 ges ingen möjlighet för transportörerna att bedriva cabotageverksamhet med ett hyrt fordon. Som tidigare förklarats motiveras denna begränsning å ena sidan av det faktum att trots de initiativ som redan tagits på gemenskapsnivå för att säkerställa harmonisering på lång sikt, viktiga skillnader finns kvar mellan medlemsstaterna på beskattningsområdet och på området för teknisk kontroll av fordon. Å andra sidan kommer fullständig liberalisering av vägcabotage att ske först från och med 1.7.1998, efter en övergångsperiod.

Artikel 3

Det föreslås att den gamla artikel 3, som överlappade den nuvarande versionen av artikel 2, skall utgå. Med beaktande av den otillräckliga harmoniseringen av vägtransportbeskattning och i syfte att undvika skattemässig snedvridning mellan internationella transportverksamheter, föreslås att det införs en ny artikel 3. Genom denna artikel ges medlemsstaterna möjlighet att, för att undvika att hyrda fordon används på permanent basis, begränsa giltigheten hos hyreskontrakt för fordon som hyrs för att bedriva internationell transportverksamhet i en annan medlemsstat än den där hyrestagaren är etablerad. Denna tidsbegränsning bör bibehållas tills dess att skatterna och storleken på skatterna bättre har harmoniserats inom Europeiska unionen; denna fråga faller emellertid utanför ramen för detta förslag.

Artikel 4

I denna artikel föreskrivs att bestämmelserna i medlemsstater som antagit mindre restriktiva villkor inte skall påverkas. Denna bestämmelse är densamma som i artikel 4 i direktiv 84/647/EEG i dess ändrade lydelse.

⁶ EGT nr L 279, 12.11.1993, s. 32.

Artikel 5

I den nya artikel 5 fastställs att direktivet inte skall påverka den gällande skattelagstiftningen i medlemsstaterna, eftersom de hyrda fordonen omfattas av de nationella skattebestämmelser som tillämpas i den medlemsstat där de är registrerade.

Artikel 6

Denna artikel behöver inte kommenteras.

Artikel 7

I artikel 7 fastställs att detta förslag är ännu ett steg framåt i ett helhetsperspektiv vad gäller fullständig liberalisering på området för hyra av fordon för godstransporter på väg.

För att se till att processen fortskrider måste kommissionen utarbeta en rapport om genomförandet av det nya direktivet före juli 1998. På grundval av slutsatserna i denna rapport och mot bakgrund av marknadssituationen när en effektiv liberalisering av cabotage har genomförts, kommer kommissionen att före juli 1999 lägga fram ett förslag om att driva liberaliseringsprocessen ännu längre.

Artiklarna 8, 9, 10 och 11

Dessa artiklar behöver inte kommenteras.

E. RELEVANS FÖR EES

I enlighet med artikel 99 i EES-avtalet har samråd om förslaget ägt rum med EFTA-länderna.

FÖRSLAG TILL
RÅDSDIREKTIV

OM ANVÄNDNING AV HYRDA FORDON UTAN FÖRARE FÖR GODSTRANSPORTER
PÅ VÄG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR -

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

i samarbete med Europaparlamentet²,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³, och

med beaktande av följande:

För att öka klarheten och förenkla användningen bör rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg⁴, omarbetas samtidigt som ytterligare ändringar görs.

I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör åtgärder vidtas på unionsnivå, så att hinder kan undanröjas inom hela gemenskapen.

¹ EGT nr C ...

² EGT nr C ...

³ EGT nr C ...

⁴ EGT nr L 335, 22.12.1984, s. 72. Direktivet är ändrat genom direktiv 90/398/EEG (EGT nr L 202, 31.7.1990, s. 46).

Ur makroekonomisk synvinkel innebär användning av hyrda fordon i vissa situationer optimalt utnyttjande av resurser genom att oekonomisk användning av produktionsfaktorer begränsas.

Ur mikroekonomisk synvinkel tillför denna möjlighet transportväsendet ett mått av flexibilitet och höjer därmed produktiviteten hos berörda företag.

Godstransporter inom den inre marknaden bör underlättas.

Det bör vara möjligt för ett företag att hyra ett fordon i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat för att bedriva internationell transportverksamhet.

Medlemsstaterna bör inte längre tillåtas att undanta transporter som bedrivs för egen räkning med fordon med en total tillåten vikt i lastat tillstånd på mer än sex ton från direktivets räckvidd.

Direktiv 84/647/EEG innehåller restriktiva bestämmelser på de två punkter som nämns ovan, och ett avskaffande av dessa skulle tillåta en bättre ekonomisk styrning och minska kostnaderna för transportörer som bedriver transporter för egen räkning eller yrkesmässigt.

I rådets direktiv 93/89/EEG av den 25 oktober 1993 om medlemsstaternas tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer⁵ förtecknas de "fordonsskatter" som tillämpas i alla medlemsstater.

⁵ EGT nr L 279, 12.11.1993, s. 32.

Vägtransportbeskattningen har ännu inte harmoniserats i tillräcklig utsträckning, och för att undvika skattemässig snedvridning på området för internationella vägtransporter är det för närvarande lämpligt att ge medlemsstaterna möjlighet att, under förhållanden som motiveras av kravet på att undvika användning av hyrda fordon på permanent basis, i viss mån begränsa giltigheten hos hyreskontrakt för fordon som hyrs i en annan medlemsstat än den där hyrestagaren är etablerad.

Tillämpningen av detta direktiv bör övervakas genom en rapport som kommissionen avger, och alla framtida åtgärder på detta område bör övervägas mot bakgrund av denna rapport.

ANTAGIT DETTA DIREKTIV:

Artikel 1

I detta direktiv avses med

- *fordon*: ett motorfordon, en släpvagn, en påhängsvagn eller en fordonskombination, avsedd uteslutande för varutransporter,
- *hyrt fordon*: ett fordon, som mot ersättning och för en bestämd tid i enlighet med ett kontrakt, ställs till förfogande för ett företag som bedriver godstransporter på väg som yrkesmässig trafik eller för egen räkning,
- *fordonsskatter*: de skatter som avses i artikel 3 i direktiv 93/89/EEG.

84/647/EEG

Artikel 2

Varje medlemsstat skall för trafik mellan medlemsstater tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är etablerade på en medlemsstats territorium, under följande förutsättningar:

84/647/EEG

1. Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där det hyrts.
2. Kontraktet avser endast hyra av fordon utan förare och är inte förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.

3. Det hyrda fordonet står uteslutande till företagets förfogande under hyreskontraktets giltighetstid.
4. Det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det.
5. Att ovanstående villkor är uppfyllda skall framgå av följande dokument, som skall medfölja fordonet:
 - a) Hyreskontraktet eller ett bestyrkt utdrag ur detta kontrakt, med uppgift särskilt om uthyrarens namn, hyrestagarens namn, dagen för kontraktets undertecknande, kontraktets giltighetstid och vilket fordon kontraktet avser.
 - b) Om föraren inte är den person som hyr fordonet, förarens anställningsavtal eller ett bestyrkt utdrag ur detta avtal, med uppgift särskilt om arbetsgivarens namn, den anställdes namn, dagen för avtalets undertecknande, avtalets giltighetstid eller ett aktuellt lönebesked.

84/647/EEG

Vid behov får de dokument som anges i a och b ersättas med en likvärdig handling, utfärdad av de behöriga myndigheterna i medlemsstaten.

ARTIKEL 3

Under förhållanden som motiveras av kravet på att undvika användning av hyrda fordon på permanent basis, kan medlemsstaterna införa bestämmelser som begränsar giltighetstiden hos hyreskontrakt för fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där hyrestagaren är etablerad för att bedriva internationell transportverksamhet. Den period som begränsar hyreskontraktens maximala giltighetstid får inte i något fall överstiga två månader.

Artikel 4

1. Detta direktiv skall inte påverka föreskrifterna i en medlemsstat som antagit mindre restriktiva villkor för användning av hyrda fordon än de som anges i artikel 2.

84/647/EEG

ARTIKEL 5

Det företag som hyr ett fordon är inte förpliktat att registrera det i den medlemsstat där företaget är etablerat, och därmed inte heller att betala "fordonsskatter" enligt definitionen i artikel 1 för fordonet.

ARTIKEL 6

Utan att artikel 2 påverkas skall detta direktiv inte påverka tillämpningen av nationella bestämmelser och gemenskapsbestämmelser om

- marknaden för godstransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning och därvid särskilt tillträde till marknaden samt, i synnerhet, inskränkningar genom kvoteringar avseende vägkapaciteter,
- villkor för godstransporter på väg,
- hyresprisbildning,
- fordonsimport,
- villkor som reglerar rätten att bedriva verksamhet som uthyrare av fordon för godstransporter på väg,
- trafikavgifter,
- mervärdesskatter.

84/647/EEG
(artikel 5)

ARTIKEL 7

I syfte att uppnå fullständig liberalisering av användningen av fordon för vägtransporter, skall kommissionen före den 1 juli 1998 avlägga rapport till rådet om tillämpningen av detta direktiv.

På grundval av slutsatserna i denna rapport och mot bakgrund av marknadssituationen efter det att alla kvoteringsavseende cabotage har avskaffats, kommer kommissionen att före juli 1999 lägga fram ett förslag till ändring som innebär att direktivets räckvidd utökas.

ARTIKEL 8

Direktiv 84/647/EEG⁶ skall upphöra att gälla från och med dagen för detta direktivs ikraftträdande enligt artikel 9, utan att det påverkar förpliktelsen för medlemsstaterna vad gäller de tidsfrister för överföring till nationell lagstiftning som fastställs i del B i bilaga 1.

Hänvisningar till det upphävda direktivet skall betraktas som hänvisningar till det här direktivet och skall läsas i enlighet med den jämförelsetabell som visas i bilaga 2.

⁶ Även omfattande bestämmelser om ändring av det direktivet, dvs. direktiv 90/398/EEG.

ARTIKEL 9

Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 1996. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

ARTIKEL 10

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning.

ARTIKEL 11

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

84/647/EEG

(artikel 9)

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA 1

DEL A**Upphävda direktiv (enligt artikel 8)**

1. Direktiv 84/647/EEG utom artikel 6
2. Direktiv 90/398/EEG

DEL B**Tidsfrister för överföring till nationell lagstiftning**

Direktiv	Tidsfrist för överföring
84/647/EEG (EGT nr L 335, 22.12.1984, s. 72)	30 juni 1986
90/398/EEG (EGT nr L 202, 31.7.1990, s. 46)	31 december 1990

BILAGA 2

JÄMFÖRELSETABELLDetta direktivDirektiv 84/647/EEG

Artikel 1

Artikel 1

Artikel 2

Artikel 2

Artikel 3

-

Artikel 4

Artikel 4.1

Artikel 5

-

Artikel 6

Artikel 5

-

Artikel 6

Artikel 7

-

Artikel 8

-

Artikel 9.1

Artikel 7

-

Artikel 8

Artikel 9.2

-

Artikel 10

-

Artikel 11

Artikel 9

KONSEKVENSBEDÖMNING

FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR FÖRETAG, SÄRSKILT FÖR SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

Förslagets titel

Förslag om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg.

Förslag

1. Mot bakgrund av subsidiaritetsprincipen, varför är gemenskapslagstiftning nödvändig på detta område och vilka är dess huvudsakliga syften?

Gemenskapslagstiftning är nödvändig för att harmonisera bestämmelserna på området för hyrda fordon. 1984⁷ togs ett första steg mot denna harmonisering. 1990⁸ genomfördes ytterligare harmonisering, men ett antal restriktioner finns fortfarande kvar. Marknaden för vägtransporter inom gemenskapen är liberaliserad sedan 1993. På en sådan liberaliserad marknad krävs mer flexibilitet vad gäller bestämmelserna för hyra av fordon; de företag som är verksamma på området för vägtransporter bör förfoga över de medel som är nödvändiga för att bedriva verksamhet på denna liberaliserade marknad och bör alltså ha möjlighet att hyra fordon i den medlemsstat där de tillhandahåller sina tjänster, och inga restriktioner grundade på åtskillnad mellan de olika kategorierna av företag och fordon bör finnas, vilket fortfarande är fallet för närvarande.

Denna ytterligare harmonisering kommer att öka flexibiliteten inom transportsektorn.

Förslaget har följande huvudsakliga egenskaper:

- Det inför rättighet att hyra fordon i vilken medlemsstat som helst i syfte att bedriva godstransporter mellan medlemsstaterna.
- Ingen åtskillnad görs mellan transporter som bedrivs för egen räkning och sådana som bedrivs yrkesmässigt; båda typerna omfattas av samma kriterier för hyra av fordon.

⁷ EGT nr L 335, 22.12.1984, s. 72.

⁸ EGT nr L 202, 31.7.1990, s. 46.

Konsekvenser för företagen

2. Vem kommer att beröras av förslaget?

- Vilken bransch?

Direktivet påverkar i första hand sektorn för yrkesmässigt bedrivna vägtransporter.

- Små eller stora företag?

Förslaget påverkar alla företag på samma sätt, oavsett företagens storlek. Ca 80 % av vägtransportföretagen hör dock till kategorin små eller medelstora företag.

- Är sådana företag koncentrerade till något särskilt geografiskt område inom gemenskapen?

Andelen små och medelstora företag är relativt hög i de sydliga medlemsstaterna.

3. Vilka åtgärder måste företagen vidta för att följa förslaget?

Inga särskilda åtgärder. Förslaget syftar bara till att ge företagen möjlighet att tillhandahålla sina transporttjänster på ett mer flexibelt sätt.

4. Vilka ekonomiska effekter kan förslaget väntas ge?

- på sysselsättningen?

Inga.

på investeringar och bildandet av nya företag?

Inga.

- på företagens konkurrenskraft?

Mer flexibla bestämmelser på området för hyrda fordon kommer att öka konkurrenskraften för vägtransporter. Rationaliseringen av transportkapaciteten kommer att öka effektiviteten i vägtransportsektorn, förbättra produktiviteten hos fordon och personal, anpassa utbudet till efterfrågan och minimera kostnaden för all verksamhet. Denna flexibilitet kommer också att göra det möjligt för små transportföretag att förbättra den ekonomiska styrningen och minska de fasta kostnaderna genom att hyra fordon när de egna fordonen inte går att använda eller när efterfrågan är osedvanligt stor. Dessutom kommer efterfrågan på hyrda fordon att öka nu när den inre transportmarknaden i stor utsträckning har liberaliserats.⁹ Små företag kommer att ha möjlighet att möta tillfälligt ökad efterfrågan genom att hyra fordon.

⁹ Vad gäller vägtransporter: förordning 881/92/EEG och 3118/93/EEG

5. Innehåller förslaget några bestämmelser som syftar till att ta hänsyn till den särskilda situationen för små och medelstora företag (lägre eller annorlunda krav)?

Nej.

Samråd

6. Förteckning över de organisationer med vilka samråd har skett om förslaget och sammanfattning av deras viktigaste synpunkter

Ett möte för samråd om ändring av direktiv 84/647/EEG om användning av hyrda fordon utan förare för godstransporter på väg ägde rum den 6 september 1993. Följande organisationer var närvarande: ECATRA (European Car and Truck Rental Association), IRU (International Road Union), UNICE och EUROPEAN TRANSPORT WORKERS UNION.

Alla dessa organisationer var för ett upphävande av de kvarvarande restriktionerna på hyra av fordon i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat. Vad gäller de befintliga restriktionerna på transporter som bedrivs för egen räkning, begärde en majoritet av organisationerna att också dessa skulle avskaffas. De flesta av dessa organisationer har emellertid allvarliga invändningar mot möjligheten att hyra fordon med förare, vilken, enligt deras åsikt, skulle orsaka problem på området för social trygghet.

Kommissionen har tagit hänsyn till synpunkterna från de yrkesorganisationer med vilka samråd har skett vid utarbetandet av den nya lagtexten och har därför koncentrerat sitt förslag på de punkter där det fanns en vilja att vidta åtgärder, dvs. avskaffandet av restriktioner på transporter för egen räkning och möjligheten att hyra ett fordon i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat.

KOM(95) 2 slutlig

DOKUMENT

SV

07

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

ISBN 92-77-85309-3

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg