

Rådets motivering: Rådets ståndpunkt (EU) nr 1/2022 vid första behandlingen inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg

(2022/C 47/02)

I. INLEDNING

1. Europeiska kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet det ovannämnda förslaget den 1 juni 2017 som en del av det första mobilitetspaketet.
2. Genom förslaget ändras Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG ⁽¹⁾, i syfte att utöka marknadstillträdet för hyrda godsfordon och göra reglerna mindre komplicerade.
3. Under den åttonde valperioden utsåg Europaparlamentet utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott. Detta utskott utsåg Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, PT) till föredragande och röstade om hennes betänkande den 24 maj 2018. Europaparlamentet antog sin ståndpunkt, med 15 ändringsförslag, vid första behandlingen den 15 januari 2019 ⁽²⁾.
4. Under den nionde valperioden bekräftade utskottet för transport och turism föredraganden och beslutade, den 24 september 2019, att inleda informella politiska trepartsmöten på grundval av ståndpunkten vid första behandlingen.
5. I rådet inledde arbetsgruppen för landtransporter sitt arbete den 1 juni 2017. Den 13 juni 2017 analyserade arbetsgruppen konsekvensbedömningen. Delegationerna konstaterade att positiva konsekvenser kunde förväntas för hyrda fordons spridning på marknaden, samtidigt som flera av dem framhöll att eventuella negativa konsekvenser behövde analyseras ytterligare. Farhågorna rörde en eventuell urholkning av skattebasen samt kontrollerbarheten vad gäller de då kvarvarande begränsningarna av användningen av hyrda fordon samt cabotage-transporter. Vissa delegationer var inte övertygade av argumentet att en effektivare marknad för fordonsuthyrning skulle ha en övervägande positiv inverkan på miljön.
6. Rådet (transport, telekommunikation och energi) diskuterade förslaget för första gången den 5 december 2017, med utgångspunkt i en lägesrapport ⁽³⁾.
7. Efter ytterligare arbete på olika nivåer mellan 2018 och 2021 nådde rådet en allmän riktlinje den 3 juni 2021 ⁽⁴⁾.
8. Förhandlingar mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen (som medlare) ägde rum mellan juli och oktober 2021 i syfte att nå en överenskommelse om förslaget. Den 26 oktober 2021 enades förhandlarna preliminärt om en kompromistext, som därefter analyserades och godkändes av Coreper den 12 november 2021 ⁽⁵⁾.
9. I sitt arbete har rådet beaktat Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 6 december 2017 ⁽⁶⁾ och Regionkommitténs yttrande av den 1 februari 2018 ⁽⁷⁾.
10. Med anledning av medlagstiftarnas preliminära överenskommelse, och efter juristlingvisternas granskning, antog rådet sin ståndpunkt vid första behandlingen av förslaget den 20 december 2021.

II. SYFTE

11. Genom direktiv 2006/1/EG kodifieras tidigare bestämmelser och en miniminivå fastställs för marknadsöppning för användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg mellan medlemsstater, både för företag som är etablerade på deras territorier och för företag som är etablerade i en annan medlemsstat. Emellertid gäller följande enligt direktivet:
 - En medlemsstat får begränsa användningen av hyrda fordon för företag som är etablerade på dess territorium till dem som är registrerade i den medlemsstaten; dessutom får den möjlighet att förbjuda användningen av hyrda fordon med en högsta tillåten bruttovikt på över sex ton för transporter bedrivna för egen räkning.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (EUT L 33, 4.2.2006, s. 82).

⁽²⁾ EUT C 411, 27.11.2020, s. 258.

⁽³⁾ Se ST 14841/17.

⁽⁴⁾ Se ST 9398/21.

⁽⁵⁾ Se ST 13377/21.

⁽⁶⁾ EUT C 129, 11.4.2018, s. 71.

⁽⁷⁾ EUT C 176, 23.5.2018, s. 57.

— Direktivet är med avseende på företag som är etablerade i en annan medlemsstat begränsat till att omfatta hyra av fordon som är registrerade i samma medlemsstat för trafik mellan medlemsstater.

12. Kommissionen föreslår en ändring av direktiv 2006/1/EG framför allt för att avlägsna befintliga begränsningar och för att fastställa en tydlig och enhetlig rättslig ram som ger transportföretag i hela EU lika tillträde till marknaden för hyrda fordon.

III. ANALYS AV RÅDETS STÅNDPUNKT VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

A. Allmänt

13. På grundval av kommissionens förslag har parlamentet och rådet fört förhandlingar i syfte att nå en överenskommelse i samband med rådets ståndpunkt vid första behandlingen. Utkastet till rådets ståndpunkt återspeglar till fullo den kompromiss som nåddes av de båda medlagstiftarna.

14. Parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen stämde överens med majoritetens åsikt vid rådets överläggningar vid den tidpunkten, dvs. att ytterligare lagstiftningsinsatser krävdes för att stärka kontrollbestämmelserna och få skyddsåtgärder på plats i syfte att hindra att en liberalisering av marknaden främst utnyttjas för att undvika nationell fordonsbeskattning. I rådets allmänna riktlinje, som man enades om mer än två år efter parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, bekräftades denna parallella bedömning och det reflekterades dessutom, vad gäller kontrollbestämmelser, över slutförandet av de andra lagstiftningsinitiativen om marknadsöppning i det första mobilitetspaketet.

15. Den kompromiss som återspeglas i rådets ståndpunkt vid första behandlingen innehåller följande centrala inslag:

a) *Skillnad mellan utländska företags tillträde till marknaden för hyrda fordon och egna företags tillträde*

16. Genom det nuvarande direktivet och kommissionens förslag beviljas företag som är etablerade i regleringsmedlemsstaten (artikel 3) samma rätt till hyra av fordon som företag som är etablerade i en annan medlemsstat än regleringsmedlemsstaten (artikel 2). Både parlamentet (ändringsförslagen 3, 4 och 9) och rådet förordade dock att skillnad görs mellan dessa fall. Om företaget är etablerat i en annan medlemsstat och det hyrda fordonet är registrerat i vederbörlig ordning i vilken medlemsstat som helst bör marknadstillträdet inte begränsas av en medlemsstat där företaget inte är etablerat. Detta bör också vara utgångspunkten om ett företag är etablerat i medlemsstaten. Den medlemsstat där företaget är registrerat bör dock ha vissa skyddsåtgärder till sitt förfogande som möjliggör en begränsning av företagets användning av fordon som är registrerade i en annan medlemsstat.

b) *Möjligheter att begränsa tillträdet till hyrda fordon för företag som är etablerade i medlemsstaten*

17. Angående denna överenskommelse om att skilja på dessa fall inriktades förhandlingarna på räckvidden för skyddsåtgärderna för begränsning av tillträdet till hyrda fordon för att undvika skattemässiga snedvridningar (parlamentets ändringsförslag 4 och 11; rådets allmänna riktlinje – artikel 3.2 i ändringsdirektivet).

18. Vad gäller möjligheten att begränsa längden på hyreskontraktet för ett fordon som är registrerat i en annan medlemsstat stämde institutionernas ståndpunkter överens och en kompromiss kunde uppnås. Genom kompromissen garanteras att om åtgärder vidtas av en medlemsstat får hyreskontraktet alltid täcka minst två på varandra följande månader under ett kalenderår. En möjlighet att kräva att ett kontrakt inte får löpa längre än 30 dagar finns om detta krav följer av medlemsstaternas bestämmelser för fordonsregistrering.

19. Rörande möjligheten att begränsa andelen fordon som är registrerade i en annan medlemsstat jämfört med den inhemska fordonspark som utför vägtransporter förespråkades en garanterad minimiandel på 25 % i båda institutionernas ståndpunkter. Genom den överenskomna texten läggs tekniska detaljer till jämfört med parlamentets ändringsförslag.

20. Slutligen behövde man hitta en lösning för frivilliga begränsningar för användning av hyrda fordon vid transporter bedrivna för egen räkning (parlamentets ändringsförslag 28 och 34; rådets allmänna riktlinje – artikel 3.2 c i ändringsdirektivet). Parlamentets ståndpunkt var bredare i så måtto att begränsningen även skulle ha gällt för fordon som är registrerade i den medlemsstat där företaget är registrerat. Rådets ståndpunkt var i sin tur bredare i så måtto att ingen åtskillnad gjordes med anledning av fordonets vikt. Kommissionen ställde sig öppen för att godta en skyddsåtgärd i linje med logiken för andra skyddsåtgärder, men insisterade på att avskaffa en regel som tillåter undantag för transporter bedrivna för egen räkning rent generellt. Slutligen godtog parlamentet rådets ståndpunkt i detta avseende.

c) *Övervakning och kontroll*

21. Med tanke på att de nuvarande reglerna inte medger någon frihet att hyra ett fordon som inte är registrerat i den medlemsstat där företaget är etablerat var frågan om övervakning och kontroll av användningen av hyrda fordon, särskilt när det gäller befintliga marknadsbegränsningar för cabotagetransporter ⁽⁸⁾, mycket viktig i kompromissen.
22. Parlamentets ståndpunkt innehöll en strikt kontrollram (ändringsförslagen 5 och 12), som skilde sig åt från rådets ståndpunkt främst genom användningen av samarbetskanaler mellan medlemsstaterna. Kompromissen gick ut på att anpassa samarbetsmekanismen, på ett mer specificerat sätt än i rådets ståndpunkt, till samarbetsreglerna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 ⁽⁹⁾, vilka hade moderniserats genom det första mobilitetspaketet. För att undvika en oproportionerlig administrativ börda godtog parlamentet att uppgifter om hyrda fordon inte behöver anmälas varje gång ett fordon hyrs, så länge dessa uppgifter finns tillgängliga och är åtkomliga i den medlemsstat som utför kontroller i samband med vägkontroller (nya artiklarna 3a och 5b).

d) *Införlivande och utvärdering av politiken*

23. I kompromissen föreskrivs en tidsfrist för införlivande (artikel 2 i ändringsdirektivet), som kommer att ligga nära genomförandet av nya kontrollbestämmelser i det första mobilitetspaketet, förväntade att genomföras senast i augusti 2023.
24. Kommissionens skyldighet att rapportera om genomförandet och konsekvenserna av direktivet (parlamentets ändringsförslag 7 och 13; ny artikel 5a i ändringsdirektivet) reviderades genom att ståndpunkterna jämkades samman vad gäller tidsfristen och rapportens förväntade ämnesområden.

B. Övriga delar i rådets ståndpunkt

25. Rådet godtog parlamentets omformulerade ändringsförslag (skälen 2 och 4, från parlamentets ändringsförslag 1 och 6). Följande övriga delar, som rådet har lagt till i kommissionens förslag, har införts i rådets slutliga ståndpunkt:
- Ett skäl (skäl 8) och de delar av artikel 3.2 som hör samman med det hänvisar till kontrollmetoder om en medlemsstat har begränsat längden på ett hyreskontrakt som tecknas av företag som är etablerade på dess territorium.
 - I linje med annan nyligen antagen EU-lagstiftning ⁽¹⁰⁾ måste medlemsstaterna godta uppvisande i elektroniskt format av de dokument som föraren är skyldig att medföra (skäl 6, artikel 2.2 i ändringsdirektivet).

IV. SLUTSATS

26. Rådets ståndpunkt bibehåller de huvudsakliga syftena med Europeiska kommissionens förslag och återspeglar fullt ut den kompromiss som med Europeiska kommissionens stöd nåddes i de informella förhandlingarna mellan rådet och Europaparlamentet.
27. Kompromissen bekräftades genom en skrivelse av den 16 november 2021 från ordföranden för Europaparlamentets utskott för transport och turism till ordförandeskapet. Därefter godkändes den av rådet (miljö) den 20 december 2021 som ståndpunkt vid första behandlingen.

⁽⁸⁾ Se artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽¹⁰⁾ Se till exempel artikel 8.4a i förordning (EG) nr 1072/2009 och artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).