Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg

[COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD)]

(2018/C 129/11)

Föredragande: **Brian CURTIS**

Remiss	Europaparlamentet, 15.6.2017
	Europeiska unionens råd, 12.6.2017
Rättslig grund	Artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Antagande av facksektionen	22.11.2017
Antagande vid plenarsessionen	6.12.2017
Plenarsession nr	530
Resultat av omröstningen	121/0/1
(för/emot/nedlagda röster)	

1. **Slutsatser och rekommendationer**

Slutsatser

1.1 EESK välkomnar detta ytterligare steg i arbetet med att undanröja några av de återstående hindren för en effektiv och rättvis inre marknad inom den europeiska sektorn för godstransporter på väg. I detta fall handlar ändringsdirektivet om att underlätta bästa möjliga användning av fordonsparkerna i hela Europa, framför allt under säsongstoppar, och uppnå ett minimum av liberalisering. Undanröjandet av restriktioner för användningen av godsfordon för egen räkning är ett steg åt rätt håll.

1.2 Kommittén anser fortfarande att det vore bättre att utforma transportlagstiftning som förordningar än som direktiv – eftersom det senare medger större skillnader i tolkningen och strängheten i tillämpningen mellan medlemsstaterna. Vi medger dock att detta korta direktiv uppnår sina mål och att det, i detta fall, hade varit oproportionerligt att omvandla det till en förordning.

Rekommendationer

1.3 För att stävja tillväxten i antalet brevlådeföretag anser EESK att alla medlemsstater bör enas om och på ett effektivt sätt genomföra de åtgärder som föreslås för att stärka förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att undanröja oseriösa brevlådeföretag. Resultaten bör övervakas noggrant och ingå i rapporten om detta ändringsdirektivs effektivitet.

1.4 För att avskräcka transportföretag från att dra fördel av lägre skatter för fordonsregistrering i andra medlemsstater bör ytterligare åtgärder vidtas om det under utvärderingsperioden visar sig att de är nödvändiga, t.ex. ett tak för hur stor andel av ett transportföretags fordonspark som tillfälligt får överföras till ett besläktat företag i en annan medlemsstat.

1.5 Kommittén noterar att olagliga cabotagetransporter fortsätter att vara ett betydande problem inom transportsektorn trots att alltmer effektiva uppspårningsmetoder tillämpas. Det finns en viss risk för att genomförandet av åtgärderna i detta direktiv gör det svårare att upptäcka dem. Därför skulle ytterligare krav för att säkra en spårbar koppling mellan företag och fordon kunna införas.

2. **Inledning**

2.1 Detta ändringsdirektiv läggs fram som en del av paketet ”Europa på väg”, en vittomspännande uppsättning initiativ som syftar till att göra trafiken säkrare; uppmuntra smarta vägavgifter; minska koldioxidutsläppen, luftföroreningarna och trafikstockningarna, minska byråkratin för företagen, bekämpa olaglig anställning och säkerställa lämpliga villkor och viloperioder för arbetstagarna.

2.2 Det behandlar vissa ännu olösta frågor som uppstår i samband med att användningen av hyrda godsfordon på den inre marknaden liberaliseras. Olika medlemsstater har fortfarande olika regler och bestämmelser. Denna fråga togs för första gången upp 1984 ([1]) och i 2006 års direktiv ([2]) gjordes sedan en homogenisering. Även efter införlivandet av ändringsdirektivet kommer det i många medlemsstater dock att finnas kvar en rad restriktioner.

2.3 Den viktigaste frågan som tas upp i förslaget till ändring är transportföretagens önskan att kunna flytta runt fordonsparken i EU beroende på den lokala efterfrågan. Möjligheterna att göra detta kringskärs för närvarande av restriktioner i nationell lagstiftning och i tillämpningen av bestämmelser och operativa krav (icke-bindande lagstiftning).

2.4 Å ena sidan hävdar transportföretagen att den nuvarande situationen hämmar en effektiv användning av de europeiska fordonsparkerna. Å andra sidan befarar transportarbetarnas fackföreningar att förslaget ytterligare kommer att försvaga den viktiga länken mellan ett transportföretag och dess tillgångar och minska medlemsstaternas möjligheter att kontrollera den verkliga karaktären hos de transportföretag som är registrerade på deras territorium och upprätthålla lagstiftningens efterlevnad. Medlemsstaterna själva saknar en enhetlig strategi för att hantera denna fråga, och en liten minoritet förespråkar fortsatt status quo.

2.5 Dessutom befarar regeringarna i vissa medlemsstater ett inkomstbortfall om fordon registrerade i ett land har sin operativa bas i ett annat. Som ett exempel kan nämnas att skatterna på tunga godsfordon varierar från ungefär 500 euro per fordon i Lettland till nästan 5 000 euro i Irland ([3]).

2.6 I tidigare yttranden på transportområdet ([4]) har kommittén hävdat att den bör stödja en omvandling från ett direktiv till en förordning så att skillnaderna i tolkningen och i strängheten i tillämpningen mellan medlemsstaterna minskar. Enligt kommittén är detta fortfarande en allmängiltig princip men den är medveten om att en fullständig omarbetning av direktivet i detta fall skulle vara oproportionerligt. Kommittén noterar också att direktivet som rättslig form visserligen ger medlemsstaterna större flexibilitet i samband med införlivande och genomförande men samtidigt med större sannolikhet kommer att ge upphov till fortsatta avvikelser och skillnader mellan medlemsstaterna i fråga om tolkningen.

3. **Sammanfattning av kommissionens meddelande**

3.1 Efter omfattande översyn, samråd och analys lägger kommissionen i sitt dokument fram förslag till ändringar i 2006 års direktiv. Direktivet har gjort det möjligt för medlemsstaterna att begränsa användningen av hyrda godsfordon med en bruttovikt på över sex ton till transporter för egen räkning. Det har också gett tillåtelse att begränsa användningen av ett fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget är registrerat.

3.2 Förslagen till ändringar, som kommer att fördjupa och stärka den inre marknaden, innebär att man tar bort möjligheten att begränsa användningen av alla hyrda fordon för transporter för egen räkning. Tanken är dessutom att användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat ska vara tillåten i minst fyra månader för att göra det möjligt för ett företag att klara tillfälliga eller säsongsbundna efterfrågetoppar och/eller ersätta defekta eller skadade fordon. De medlemsstater som har mer liberala system (t.ex. Belgien, Tjeckien, Estland och Sverige) ska kunna behålla dessa.

3.3 Man har valt en period på fyra månader för att undvika eventuella snedvridningar i intäkterna med tanke på de betydande skillnaderna i medlemsstaternas beskattning av vägfordon.

([1]) Direktiv 84/647/EEG.
([2]) Direktiv 90/398/EEG; direktiv 2006/1/EG.
([3]) Efterhandsutvärdering av direktiv 2006/1/EG, slutrapport, januari 2016.
([4]) EUT C 34, 2.2.2017, s. 176.

3.4 Förslaget är tänkt att säkerställa lika tillgång till marknaden för hyrda fordon för transportföretag i hela EU och en enhetlig rättslig ram som gör det möjligt för transportföretag att verka så effektivt som möjligt. Eftersom hyrda fordon ofta är nyare skulle en annan fördel kunna vara att det leder till förbättrad säkerhet och mindre föroreningar.

3.5 Kommissionen ska inom fem år lägga fram en rapport om genomförandet av dessa ändringar och denna skulle kunna ligga till grund för ytterligare åtgärder.

4. **Allmänna kommentarer**

4.1 EESK välkomnar avsikterna bakom detta ändringsdirektiv som är ett ytterligare steg i arbetet med att undanröja några av de återstående hindren för en effektiv och rättvis inre marknad inom den europeiska sektorn för godstransporter på väg. I detta fall handlar ändringsdirektivet om att underlätta bästa möjliga användning av fordonsparkerna i hela Europa, framför allt under säsongstoppar, och uppnå ett minimum av liberalisering. Undanröjandet av restriktioner för användningen av godsfordon för egen räkning är ett steg åt rätt håll.

4.2 Kommittén anser fortfarande att det vore bättre att utforma transportlagstiftning som förordningar än som direktiv – eftersom det senare medger större skillnader i tolkningen och strängheten i tillämpningen mellan medlemsstaterna. Vi medger dock att detta korta direktiv uppnår sina mål och att det, i detta fall, hade varit oproportionerligt att omvandla det till en förordning.

4.3 Kommittén vill dock framföra vissa invändningar när det gäller eventuella konsekvenser. Dessa kan delas in i två kategorier. Den första rör framväxten av brevlådeföretag, medan den andra har att göra med möjligheten för ett transportföretag att utföra olagliga cabotagetransporter utan att upptäckas. Dessa problem beskrivs i korthet nedan.

5. **Särskilda kommentarer**

5.1 Kommersiella fordon av alla slag är dyra tillgångar och det händer allt oftare att transportföretagen hyr dem av leasingföretag. För att transporterna ska bli så effektiva som möjligt måste utbudet av fordon motsvara efterfrågan på dem. Efterfrågan varierar inte bara beroende på säsong utan också på geografiskt område, t.ex. inom jordbruksproduktionen och turismen. För att värna om de operativa normerna, säkerhetskraven och förarnas arbetsvillkor är det viktigt att transportföretagen har tillgångar och direkta stödinfrastruktur i det land där verksamheten bedrivs.

5.2 Brevlådeföretag är företag som grundats i ett EU-land där de inte har någon (eller endast begränsad) ekonomisk verksamhet i syfte att dra nytta av ett system med lägre skatter, löner osv. Om dessa företag över huvud taget har någon lokal stödinfrastruktur så är denna begränsad, de ger upphov till illojala konkurrensförhållanden och kan också exploatera sina arbetstagare.

5.3 Den utmaning som dessa företag utgör har noterats på andra håll i rörlighetspaketet och åtgärder har lagts fram ([5]) för att ta itu med detta problem. Kommittén inser att det främsta syftet med detta ändringsdirektiv inte är att ta itu med brevlådeföretagen men befarar att det kan göra det lättare för dem att växa och verka. Vi anser därför att alla medlemsstater bör enas om och på ett effektivt sätt genomföra de åtgärder som föreslås för att stärka förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att undanröja oseriösa brevlådeföretag. Resultaten bör övervakas noggrant och ingå i rapporten om effektiviteten i detta ändringsdirektiv.

5.4 Åtgärderna skulle dock inte omfatta transportföretag som drar fördel av lägre skatter för fordonsregistrering i andra medlemsstater. Om företagen får verka i en annan medlemsstat under en period av fyra månader, kan det tänkas att de flyttar runt fordonen mellan olika länder för att kringgå denna restriktion.

5.5 Det verkar finnas teoretiska skäl till denna oro, även om förflyttningarna skulle kräva logistiskt komplicerade arrangemang. Utvärderingsperioden kommer att visa huruvida detta potentiella kryphål utnyttjas. Om detta är fallet föreslår kommittén att ytterligare åtgärder vidtas för att komplettera fyramånadersgränsen, t.ex. ett tak för hur stor andel av ett transportföretags fordonspark som får överföras till ett besläktat företag i en annan medlemsstat.

([5]) COM(2017) 281 final om ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 och förordning (EG) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn.

5.6 Kommittén hyser också viss oro för att olagliga cabotagetransporter kan komma att underlättas. Cabotage innebär transporter av varor mot ersättning för annans räkning i en medlemsstat med ett fordon som tillhör ett utlandsetablerat transportföretag som är registrerat i en annan medlemsstat. (Ett företag som utför transporter med godsfordon och har en internationell standardlicens har av gemenskapen fått tillstånd att endast utföra upp till tre cabotageuppdrag på sju dagar i värdmedlemsstaten. Uppdragen måste gälla varor som transporteras från en medlemsstat till värdmedlemsstaten.) På en inre marknad som kännetecknas av full konkurrens skulle det naturligtvis inte behövas några restriktiva regler, men detta mål är ännu inte uppnått. Att upphäva restriktionerna för hyrda fordon skulle göra det mycket lättare för ett transportföretag att ägna sig åt cabotage på permanent basis (olagligt cabotage) genom att helt enkelt hyra fordon som är registrerade i den medlemsstat där företaget har ett intresse av att bedriva detta slags verksamhet.

5.7 För att förhindra detta rekommenderar kommittén att man överväger ett antal krav för att konsolidera och säkra en spårbar koppling mellan företag och fordon. Det bör handla om följande:

— Registreringsskyltarna på alla de fordon som ett transportföretag använder ska anmälas till de nationella elektroniska registren.

— Vägkontrollorganen ska vid kontroller utmed vägarna och på företagen i realtid ha tillgång till de nationella elektroniska registren.

— Överträdelser av direktivet om hyrda fordon ska tas med i förteckningen över kategorier av överträdelser som leder till förlust av gott anseende.

Bryssel den 6 december 2017.

Georges DASSIS
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande