

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

Dato 27. juni 2017
J. nr. 2017-3664

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet).

KOM (2017) 282

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.

Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at skabe et ensartet regelsæt for brug af lejede køretøjer til godstransport samt at skabe lige vilkår for godskørsel på landevejene i EU.

Med forslaget gives virksomhederne mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU. Medlemsstaterne kan begrænse brugen af det lejede køretøj inden for deres respektive område, dog ikke under en minimumsperiode på 4 måneder i et givet kalenderår. Endelig afskaffes medlemsstaternes mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer til virksomheder, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons.

Danmark er generelt skeptisk over for Kommissionens forslag til ændring af udlejningsdirektivet.

Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af et reduceret provenu fra bil- og transportrelaterede afgifter i Danmark som følge af udflagning af dele af bestanden af køretøjer.

Det vurderes, at forslaget muligvis kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder.



2. Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt ”Kommissionen”) har ved KOM-nr. 282 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Forslaget er oversendt til Rådet den 7. juni 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse ”*Et mobilt Europa*”, der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.

3. Formål og indhold

Det gældende direktiv fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede køretøjer på det indre marked.

Det overordnede formål med ændringsdirektivet er at skabe et ensartet og klart regelsæt for brug af lejede køretøjer i EU, der sikrer virksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Forslaget skal skabe lige vilkår for gods-kørsel ad landevejene i EU og gøre det muligt for transportvirksomhederne at udføre deres transportaktiviteter på den mest effektive måde. Eftersom at udlejningskøretøjer normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenede, reducerer forslaget desuden de negative sociale og miljømæssige påvirkninger fra transporten.

En evaluering af udlejningsdirektivet i perioden 2015-2016, en ekstern undersøgelse, målrettede interviews i 2015 og en offentlig høring i 2016 viste, at direktivet kunne være mere effektivt med hensyn til realiseringen af direktivets formål, hvis det ikke gav medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til godstransport i visse markedssegmenter og under visse betingelser.

Det foreslås at give virksomhederne mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU.

Endvidere foreslås det, at medlemsstaterne - inden for deres respektive område - kan begrænse brugen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat, dog ikke un-



der en minimumsperiode på 4 måneder i et givet kalenderår. Minimumsperioden skal sætte virksomhederne i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer. Medlemsstaternes mulighed for at begrænse brugen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden er etableret, til fire måneder, anføres at være nødvendig for at undgå eventuelle forvridninger på grund af de betydelige indbyrdes forskelle med hensyn til beskatning af motorkøretøjer.

Desuden foreslås medlemsstaternes mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer til virksomheder, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, afskaffet.

Endelig foreslås det, at gennemførelsen og virkningerne af ændringsdirektivet skal vurderes i en rapport udarbejdet af Kommissionen, som skal vedrøre anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

I forbindelse med ændringsdirektivet bemærkes det, at Kommissionen som en del af vejpakken foreslår, at der i forordning nr. 1071/2009/EF (adgang til vejtransporterhvervet) vedtages en regel om, at medlemsstaterne er forpligtet til at oplyse nummerpladen på alle køretøjer, der er til rådighed for en transportvirksomhed i deres respektive nationale elektroniske registre. Denne regel kan være til stor hjælp for kontrollen med efterlevelsen af enhver tidsmæssig begrænsning for brug af udlejningskøretøjer.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse, og tidspunktet for Europa-Parlamentets behandling kendes endnu ikke. Forslaget er henvist til Transport og Turismeudvalget (TRAN).

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b. Kommissionen anfører endvidere, at medlemsstaterne ikke uden en indsats fra EU vil sørge for de lige vilkår, der er nødvendige for det indre markedes funktion. Direktivets nugældende regler, som giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer under visse betingelser, kræver en ændring af direktivet, som alene kan finde sted og løses på EU-niveau. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre en ensartet retslig ramme i det stadig mere integrerede indre marked for levering af tjenesteydelser inden for vejtransport.



Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering af, at indsatsen kræver en fælleseuropæisk tilgang.

6. Gældende dansk ret

Udlejningsdirektivet af 18. januar 2006 ses ikke at være gennemført inden for det erhvervstransportretlige og skatteretlige område i Danmark. Det vurderes dog, at de gældende danske regler på det skatteretlige område er i fuld overensstemmelse med det nuværende direktiv. For så vidt angår det transportretlige område, igangsættes der de fornødne foranstaltninger til at bringe gældende ret i overensstemmelse med det gældende direktiv.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Uanset, om forslaget vedtages eller ej, kræves det, at udlejningsdirektivet implementeres i dansk ret. Endvidere vil der være behov for ændring af lovbeholdning nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, bekendtgørelse nr. 1373 af 26. november 2015 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1315 af 9. december 2014 om registrering af køretøjer.

Idet direktivet ikke er implementeret, skal det i den sammenhæng bemærkes, at totaleffekten ved forslaget ift. gældende dansk ret er væsentligt større, end den marginale ændring mellem det gældende direktiv og forslaget.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det forventes, at forslaget vil medføre et reduceret provenu i Danmark fra ejer- og vægtafgift samt registreringsafgift af motorkøretøjer og fra vejbenyttelsesafgift fra tunge godskøretøjer. Det skyldes, at danske virksomheder og personer må forventes at lease og leje køretøjer i de medlemsstater, hvor det er mest favorabelt (dvs. danske virksomheder "flager" ud).

I det omfang, udenlandske virksomheder benytter sig af muligheden for at leje danske indregistrerede køretøjer, vil det have en positiv statsfinansiell konsekvens (dvs. udenlandske virksomheder flager "ind" i DK). Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på prisen ift. andre EU-lande, hvorfor effekten forventes at være begrænset.

Kommissionen har vurderet, at transportvirksomhedernes og virksomhedernes øgede produktivitet i forbindelse med brugen af udlejningskøretøjer kan føre til ekstra indtægter for de nationale myndigheder i form af øget provenu fra sel-



skabsbeskatningen. Hvis produktivetsgevinster og lavere omkostninger overvælttes i transportpriserne og videre i varepriserne, må provenugevinsten herfra forventes at blive begrænset. Hvis produktivetsgevinsterne omvendt indebærer, at lønningerne i den private sektor stiger, vil det som følge af reguleringsmekanismer i forhold til lønstigningstakten i den private sektor i Danmark indebære højere offentlige udgifter til offentlige lønninger og overførselsindkomster. Samlet set vurderes det, at en højere produktivitet i den private sektor er omtrent neutralt for de offentlige finanser i Danmark.

Samfundsmæssige konsekvenser

Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget forventes dog ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil kunne medføre omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder ved anvendelse af udlejningskøretøjer i de EU-medlemsstater, hvor det er mest favorabelt.

Anvendelse af udlejningskøretøjer kan øge transportvirksomhedernes driftsmæssige fleksibilitet. Det kan således bidrage til en forøgelse af de pågældende virksomheders produktivitet og konkurrenceevne.

I det omfang, det er attraktivt for udenlandske virksomheder at benytte sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, kan forslaget have en positiv effekt for udlejningsbranchen, der får adgang til et større markedsgrundlag.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Kontrol i Danmark med danske og udenlandske lejede køretøjer

Det vurderes, at muligheden for at leje et køretøj i en anden medlemsstat vil have konsekvenser for kontrollen i Danmark med både *i)* dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder, og *ii)* udenlandsk indregistrerede køretøjer lejet af danske virksomheder. Det gælder særligt politiets kontrol med cabotagekørsel.

Politiet vil ikke på baggrund af nummerpladerne kunne tyde, om kørslen i Danmark foretages af en dansk eller udenlandsk virksomhed, hvilket kan gøre deres kontrol mere besværlig.

Politiets udfordringer bliver, at vognmandsvirksomheder fra andre medlemsstater kan leje køretøjer i Danmark og vil dermed kunne udføre cabotagekørsel



i Danmark med køretøjer med danske nummerplader, hvilket gør cabotagekørsel vanskeligere at spotte.

Samtidig vil danske vognmandsvirksomheder, der kører i Danmark med køretøjer på udenlandske nummerplader lejet i en anden EU-medlemsstat, kunne opleve at blive stoppet i politiets cabotagekontrol, men hvor der ikke vil være tale om cabotagekørsel.

Miljø

Det vurderes, at forslaget vil have mindre positive miljømæssige konsekvenser i Danmark grundet lavere emissioner pga. højere brændstofeffektivitet, idet udlejningskøretøjer ofte er nyere og mindre forurenede.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for høringssvar den 16. juni 2017. Der er modtaget høringssvar fra DTL, ITD, Dansk Industri og Dansk Erhverv.

DTL

Det er oplagt, at det er nyttigt at have en vis fleksibilitet til nødsituationer, det vil sige muligheden for at leje en erstatningsbil i udlandet, hvis eget køretøj bryder sammen, men DTL er bekymrede for andre konsekvenser af en yderligere åbning for brug af lejede køretøjer:

For det første er der allerede store problemer med postkassevirksomheder, og en tvungen liberalisering for lejede køretøjer fra andre lande kan skabe en situation, hvor der er endnu mindre mulighed for lovregulering, hvor der ikke er sammenfald mellem land/registreringsland for transportvirksomheden, køretøjet, føreren og transportaktiviteten.

For det andet bør man – i stedet for at indføre separate regler for lejede lastbiler – søge en harmonisering af reglerne for nationale køretøjsregistreringer. I sidste ende må det være et spørgsmål om, i hvor lang tid skattemyndighederne accepterer brug af køretøjer uden registrering.

I Danmark er det i dag ikke tilladt for en dansk vognmandsvirksomhed at benytte et udlejningskøretøj fra et andet EU-land, og som udgangspunkt skal virksomheden være registreret som ejer/bruger af køretøjet (fx ved leasing). Det er kun muligt at korttidsleje en lastbil til godskørsel for fremmed regning i max 8 uger, og det er et krav, at der skal være en særlig årsag til leje af lastbil, fx et havari af den lastbil, som erstattes.



Hvis det muliggøres i Danmark at korttidsleje lastbiler i et andet EU-land, vil dette formentligt gøre adgangen til erhvervet lettere, hvilket alt andet lige kan medføre mere ulige konkurrence og social dumping.

Desuden er der af kontrolmæssige hensyn i Danmark et krav om virksomheds navn på siden af lastbilen og cvr.nr for varebiler op til 4 tons.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen giver mulighed for begrænsning til 4 måneders leje, og vi skal henvise til den indledende betragtning nr. 5:

”Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvridninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser inden for billeje. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse den tidsperiode, hvori et køretøj, der er lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, kan anvendes inden for deres respektive områder.”

DTL skal konkludere, at vi er bekymret for, at problemerne med især postkas-sevirksomheder vil opveje eventuelle fordele ved forbedret fleksibilitet og mulighed for billeje, og DTL vil som udgangspunkt fraråde liberaliseringen af udlejningsområdet for lastbiler, medmindre risikoen for ulige konkurrence og social dumping hindres med initiativer fra øvrige del af Kommissionens mobilitetspakke.

ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter forslagets overordnede mål om mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendig i forbindelse med sæsonud-sving, ved ekstra opgaver eller i forbindelse med havari eller defekter på egne køretøjer.

ITD er også positive over for fjernelse af begrænsninger omkring anvendelsen af udlejningskøretøjer i forbindelse med firmakørsel og anden kørsel for egen regning.



ITD lægger særligt vægt på, at det ved anvendelse af lejede køretøjer til gods-transport for fremmed regning forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheden er etableret.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog hvis ønsket.

Dansk Industri

DI Transport kan støtte det overordnede formål med direktivforslaget i form af mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendigt ved ekstra opgaver, eller når egne køretøjer er på værksted mv.

DI Transport kan støtte at fjerne muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 2 om anvendelse af udlejningskøretøjer anvendt til godkørsel for fremmed regning, så er DI Transport umiddelbart positive over for at tillade brugen i fire måneder inden for et kalenderår.

Det forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheder, der lejer et køretøj, er etableret. DI Transport bemærker, at køretøjer, der er til rådighed for en tilladelsesindehaver skal opføres i de nationale registre, jf. forslag til ændring af forordning 1071/2009 (KOM(2017) 281).

På den baggrund er det DI Transports vurdering, at det fortsat vil det være muligt for politiet at håndhæve f.eks. cabotagereglerne.

Dansk Erhverv

Vi støtter, at det skal være muligt at løse situationer, hvor det for eksempel på grund af nedbrud af en lastbil er nødvendigt at fremskaffe en ny hurtigt. Dette gælder både i national - som international trafik.

Så længe de nationale afgifter og generelle udgiftsniveauer ikke er harmoniserede, vil der dog være forskel på udlejningspriserne også på lastbiler. Da lastbiler er et mobilt produkt, kan forslaget derfor medføre afgiftsmæssig spekulation i leje af lastbiler i ét EU-land til brug i andre EU-lande.

I det omfang dette bliver konsekvensen, er Dansk Erhverv skeptisk over for forslaget.



9. Generelle forventninger til andre landes holdning

Der er på dette tidligere tidspunkt ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

Danmark er i januar 2017 indgået i ”Vejtransportalliancen”, som udgør et samarbejde mellem ni ligesindede lande (AT, BE, DK, DE, FR, IT, LU, SE og NO) om fremtidens europæiske vejtransportpolitik, herunder Kommissionens vejpakke.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslagets intention om at skabe et ensartet og klart regelsæt i EU, men er skeptisk over for forslagets indhold grundet muligt tab af provenu og vanskeligere håndhævelse af cabotagekørsel.

Regeringen vil derfor i forhandlingerne arbejde for, at Kommissionens initiativer udmøntes i enkle og klare regler, som det er muligt at håndhæve i medlemsstaterne samt at sikre statens provenu fra bilafgifter. For at begrænse statens provenutab vil det bl.a. være af væsentlig betydning at sikre en afgrænsning af forslagets anvendelsesområde for køretøjernes størrelse, da det kan begrænse udflagningen.

11. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 2. juni 2017, som en del af en samlet orientering om Europa-Kommissionen initiativer på vejtransportområdet (vejpakken). Der blev oversendt samlenotat om vejpakken den 24. maj 2017.