



Bruxelles, den 31.5.2017
SWD(2017) 197 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til
godstransport ad landevej**

{COM(2017) 282 final}
{SWD(2017) 196 final}
{SWD(2017) 198 final}
{SWD(2017) 199 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af et forslag til direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF Om anvendelse af køretøjer uden fører til godstransport ad landevej
A. Behov for handling
Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det en problemstilling på EU-plan?
<p>1) I nogle EU-medlemsstater kan virksomheder, der arbejder for egen regning (dvs. virksomheder, der transporterer deres egne varer), ikke anvende lejede lastbiler over 6 tons, og kan derfor ikke drage nytte af de dermed forbundne fordele (i form af fleksibilitet, produktivitet og kapitalfordeling).</p> <p>2) Markederne for udlejning af køretøjer i EU-medlemsstater med restriktioner er fortsat underudviklede, hvilket fører til højere priser og færre valgmuligheder for dem, der ikke er omfattet af restriktionerne.</p> <p>3) Muligheden for EU's medlemslande til at forbyde anvendelsen af køretøjer lejet i en anden EU-medlemsstat fører til et kludetæppe af restriktioner. Den deraf resulterende manglende retssikkerhed afholder vognmænd fra at leje et køretøj i en anden EU-medlemsstat.</p> <p>4) Virksomheder, der er aktive indenfor køretøjsudlejning, og transportvirksomheder kan ikke sikre den bedst mulige udnyttelse af deres flåde (f.eks. ved at flytte deres biler rundt for at imødegå midlertidige spidsbelastninger)</p>
Hvad skal der opnås?
<ul style="list-style-type: none"> - Yderligere integration af – og skabelse af lige vilkår for – godskørsel på landevejene i EU - Skabelse af et ensartet regelsæt for brug af lejede køretøjer - Lade transportvirksomheder i hele EU løse deres opgaver på den mest effektive måde. - Støtte en reduktion af de negative sociale og miljømæssige påvirkninger fra transporten.
Hvad er merværdien ved tiltag på EU-plan (nærhedsprincippet)?
Vejtransport er i stigende grad international. Ensartede konkurrencevilkår på det indre marked for vejgodstransport og billeje, kan kun opnås ved en indsats på EU-plan. EU-medlemsstaterne kan ikke nå frem til ensartede løsninger.
B. Løsninger
Hvilke forskellige muligheder er der for at nå målene? Foretrækkes én løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?
<p>Løsningsmodel 0: Udstedelse af henstillinger og retningslinjer for anvendelse af direktivet i EU-medlemsstaterne og fremme af en fælles tilgang til begrænsninger i anvendelsen af lejede lastbiler.</p> <p>Løsningsmodel 1: Målrettede lovændringer.</p> <p>1a: Muliggøre anvendelse af lejede lastbiler til kørsel for egen regning i hele EU.</p> <p>1b: Tillade anvendelse af godstransportkøretøjer lejet i et andet EU-medlemsland i tre til fire måneder.</p> <p>1c: Kombinere løsningsmodel 1a og 1b.</p> <p>Løsningsmodel 2: Anvendelse af de samme regler for brug af lejede køretøjer, som er gældende m.h.t. anvendelse af køretøjer ejet af operatører (eller i det mindste ikke mere restriktive regler, eftersom leje af køretøjer ikke bør stilles ugunstigt)</p> <p>Løsningsmodel 1c er den mest effektive løsning. Den skaber de største økonomiske fordele med relativt lave omkostninger. Den er bedre end løsningsmodel 2, da den giver ensartede regler i hele EU omkring anvendelse af køretøjer lejet i en anden EU-medlemsstat indenfor et givet tidsrum.</p>
Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?

<p>Transportoperatørerne og biludlejningsindustrien støtter indførelse af ensartede regler for vejtransportmarkedet i EU. Nogle offentlige myndigheder og fagforeningsrepræsentanter frygter større konkurrencemæssigt pres som følge af ophævelsen af restriktioner for operatører, der arbejder for egen regning, samt øgede vanskeligheder forbundet med at håndhæve vejtransportlovgivningen ved at tillade anvendelse af køretøjer lejet i et andet EU-land.</p>
<p>C. Den foretrukne løsnings virkninger</p>
<p>Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?</p>
<p>Fjernelse af restriktioner for anvendelse af lejede lastbiler til transport for egen regning (som i dag kun anvendes i Grækenland, Italien, Spanien og Portugal) bør inden 2030 kunne skabe omkring 75 mio. EUR i årlige omkostningsbesparelser for transportører, der arbejder for egen regning i disse lande. Endvidere kan anvendelse af udlejningskøretøjer i et andet EU-medlemsland i tre til fire måneder medføre omkostningsbesparelser på ca. 83 mio. EUR. Løsningsmodel 1c vil derfor kunne medføre en reduktion af driftsudgifter på i alt 158 mio. EUR pr. år. Dertil kommer, at rentabiliteten i sektoren for køretøjsudlejning forventes at udvise en stigning på 81 mio. EUR, hvilket giver en samlet økonomisk gevinst på ca. 240 mio. EUR årligt fra 2030.</p> <p>Løsningsmodel 1c vil føre til næsten 5 000 ekstra arbejdspladser, 2 900 i biludlejningssektoren og 1 700 i vejtransporterhvervet. Trafiksikkerheden bør kunne forbedres lidt, efterhånden som nyere og bedre vedligeholdte køretøjer anvendes.</p> <p>De miljømæssige påvirkninger er positive (lavere emissioner pga. højere brændstoffektivitet) selvom dette ikke er væsentligt p.g.a. sektorens relativt lille størrelse.</p>
<p>Hvilke omkostninger er forbundet med den foretrukne løsning (om nogen, eller de vigtigste)?</p>
<p>Eftersom den foretrukne valgmulighed fjerner begrænsninger for anvendelse af udlejningskøretøjer, vil overholdelsesomkostningerne for operatører være lavere. De nationale myndigheder vil kunne blive udsat for nogle ekstra håndhævelsesomkostninger for at forhindre deres virksomheder i at udflage hele flåden til lavskattelande og leje den tilbage derfra. Brugen af de nuværende håndhævelsessystemer såsom det europæiske register over vejtransportvirksomheder (ERRU) bør kunne begrænse de ekstra omkostninger.</p> <p>Der er blevet rejst frygt for eventuelle negative konsekvenser for arbejdsvilkårene som følge af det forventede større konkurrencepres på mere åbne markeder og pga. en frygtet stigning i den ulovlige konkurrence fra operatører, der arbejder for egen regning (en frygt, der ikke deles af nogen fra et land uden restriktioner). At tillade anvendelsen af køretøjer lejet i et andet EU-land vil kunne gøre håndhævelse af lovgivninger vanskeligere.</p>
<p>Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?</p>
<p>Muliggørelse af anvendelse af udlejningskøretøjer, f.eks. ved at tillade midlertidige grænseoverskridende lejeaftaler, kan hjælpe virksomheder i vejtransportsektoren (som hovedsagelig er SMV'er), reducere omkostninger og øge deres fleksibilitet og produktivitet. Det samme gælder for SMV'er blandt de operatører, der arbejder for egen regning, og for hvem det i øjeblikket er forbudt at bruge lejede lastbiler. Biludlejningssektoren udgøres også hovedsageligt af SMV'er, der vil kunne øge deres produktivitet.</p>
<p>Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?</p>
<p>Grundet den gennemsnitligt højere udnyttelsesgrad af udlejningskøretøjer, desto flere udlejede køretøjer der anvendes, desto færre køretøjer vil være nødvendige for at udføre transportopgaver. Løsningsmodel 1c forventes at medføre et underskud på 18 mio. EUR i bilafgifter i hele EU. Samtidig forventes transportvirksomhedernes og virksomhedernes øgede produktivitet i forbindelse med brugen af udlejningskøretøjer at føre til 67 mio. EUR i ekstra indtægter i form af selskabsskat. Så alt i alt, bør der være yderligere netto skatteindtægter på ca. 49 mio. EUR.</p> <p>Begrænsede håndhævelsesomkostninger kan forekomme for at forhindre, operatører i at udflage hele deres flåde til lavskattelande og derefter at leje den tilbage via fornyede korttidskontrakter (se ovenfor).</p>
<p>Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?</p>
<p>Nej.</p>

Proportionalitet?

Den foretrukne løsning overskrider ikke, hvad der er nødvendigt for at opnå målsætningerne for initiativet.

D. Opfølgning**Hvornår vil politikken blive revideret?**

Der er indsat en revisionsklausul, hvorefter Kommissionen vil forelægge en rapport om gennemførelsen og virkningerne af direktivet senest fem år efter udløbet af overgangsperioden.