



## Ändring av direktiv om användning av 2016/17:FPM105 hyrda fordon för godstransporter på väg

---

Näringsdepartementet

2017-07-05

### Dokumentbeteckning

KOM(2017) 282

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.

### Sammanfattning

Förslaget innehåller vissa ändringar i direktivet om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.

Dagens direktiv stadgar att ett hyrt fordon ska kunna användas av en företagare på samma villkor som fordon som ägs av företaget. Direktivet stadgar även att en medlemsstat, för trafik mellan medlemsstater, ska tillåta användning av fordon på sitt territorium, som är hyrda av företag som är registrerade på en annan medlemsstats territorium, och fordonet är hyrt i den medlemsstat där företaget är registrerat. Direktivet innehåller en möjlighet för medlemsstater att begränsa användningen av hyrda fordon för transporter bedrivna för egen räkning<sup>1</sup> med fordon med en total vikt i lastat tillstånd på mer än 6 ton.

Förslaget innebär att användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är etablerat ska vara tillåten i minst fyra månader. Vidare ska möjligheten att begränsa användningen av hyrda fordon för transporter för egen räkning tas bort.

Syftet med förslaget är att säkerställa lika tillgång för transportföretag i hela EU till marknaden för hyrda fordon. Detta ska säkerställa en enhetlig rättslig

---

<sup>1</sup> Det vill säga om fordonet används i det aktuella företagets egen verksamhet och inte för att utföra tjänster åt någon annan.

ram i hela EU och göra det möjligt för transportföretag att utföra sina transportverksamheter så effektivt som möjligt. Förslaget att ett fordon ska få hyras i vilket medlemsstat som helst under minst fyra månader syftar till att göra det möjligt för företag att klara tillfälliga eller säsongsbundna efterfrågetoppar eller ersätta defekta eller skadade fordon. Eftersom hyrda fordon ofta är nyare, säkrare och mindre förorenande, minskar förslaget de negativa externa effekterna av transporter på väg.

Bedömningen är att Sverige idag lever upp till såväl nuvarande som föreslagna regler och regeringen är preliminärt positiv till förslagen.

## 1 Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Direktiv 2006/1/EG innehåller de regler som styr användningen av fordon hyrda för godstransporter på väg. Bestämmelserna har varit oförändrade i mer än 25 år.

Förslaget är i linje med kommissionens prioritering att skapa en djupare och mer rättvis inre marknad. Det ligger också i linje med de mål för den gemensamma transportpolitiken som beskrivs i 2011 års vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM (2011) 144 slutlig av den 28.3.2011). Förslaget är en del av kommissionens program för bättre lagstiftning (Regulatory Fitness Programme) som syftar till att minska den administrativa bördan för företag och att klargöra den rättsliga ramen. Kommissionens förslag är också ett av flera inom vägtransportområdet som alla syftar till att göra den rättsliga ramen för vägtransportsektorn i EU rustad för framtiden. Förslaget har tagits fram i samråd med berörda parter och experter och presenterades den 31 maj 2017.

### 1.2 Förslagets innehåll

Förslaget innebär att medlemsstaterna på sitt territorium måste tillåta användningen av fordon som hyrts och är registrerade i ett annat medlemsland. För att undvika skattemässiga snedvridningar får dock medlemsstaterna begränsa användningen av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den där det företag som hyr dem är etablerat till fyra månader av ett kalenderår.

Förslaget innebär också att möjligheten för en medlemsstat att inte tillåta användning av hyrda fordon, om transporter bedrivs för ett företags egen räkning och med en total vikt i lastat tillstånd på mer än 6 ton, ska tas bort.

Dagens direktiv innebär bland annat att ett hyrt fordon ska kunna användas av ett svenskt företag på samma villkor som fordon som ägs av företaget självt. Användningen av hyrda fordon i godstrafiken har inte reglerats specifikt i svensk rätt, och i Sverige kan företag bruka såväl egna som hyrda fordon i sin verksamhet.

Enligt förslaget ska ett företag under minst fyra månader av ett kalenderår tillåtas hyra fordon utomlands och använda dessa i sin verksamhet på samma villkor som ett inhemskt fordon, utan krav på till exempel att fordonet ska registreras i användarlandet.

Transportstyrelsen tillåter hyrda utländska fordon i transportverksamhet upp till ett år och förslaget får därmed sannolikt ingen praktisk effekt för Sverige. Dock kan en ändring av reglerna om undantag för registrering av fordon i lagen om vägtrafikregister (2001:558) krävas, såväl i förhållande till nuvarande praxis som i förhållande till en eventuell ändring av direktivet.

Förslaget innebär vidare att möjligheten för en medlemsstat att förbjuda transporter som bedrivs för egen räkning med hyrda fordon med en total vikt i lastat tillstånd på mer än 6 ton tas bort. Förslaget har i denna del ingen effekt på det svenska regelverket eftersom Sverige inte utnyttjar detta undantag.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Sverige bedöms leva upp till kraven i dagens direktiv och i praktiken även de ändringar av direktivet som föreslås. Därför har inte några statsfinansiella eller samhällsekonomiska effekter på nationell nivå identifierats med anledning av förslaget.

I kommissionens konsekvensanalys, SWD (2017) 196 final bedöms ändringarnas totala ekonomiska nytta uppgå till cirka 240 miljoner euro fram till år 2030.

Enligt kommissionen kommer de föreslagna ändringarna att leda till närmare 5 000 extra arbetstillfällen, varav 2900 i uthyrnings- och leasingsektorn och 1700 i vägtransportföretag. Kommissionen redogör inte för någon analys av effekter ur ett jämställdhetsperspektiv. Andelen kvinnor som arbetar inom vägtransportsektorn är låg och regeringens bedömning är att förslaget inte kommer att påverka det förhållandet. Förslaget kommer troligen inte heller påverka jämställdheten mellan de kvinnor och män som redan är verksamma inom sektorn. Trafiksäkerheten kommer enligt kommissionens bedömning att förbättras något, eftersom förslaget kommer att öka användningen av nyare och bättre underhållna fordon. En positiv, om än begränsad, miljöpåverkan förutses.

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Bedömningen är att Sverige idag lever upp till såväl nuvarande som föreslagna regler och regeringen är preliminärt positiv till förslagen.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas positioner avseende förslaget är ännu inte kända.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentets ståndpunkter avseende förslaget är ännu inte kända.

### 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Kommissionens förslag remitterades av Regeringskansliet den 2 juni med sista svarsdatum den 31 augusti 2017. Därutöver erbjöds remissinstanserna att lämna preliminära synpunkter senast den 16 juni och *Svenska Transportarbetarförbundet* och *Transportföretagen* har utnyttjat denna möjlighet.

*Svenska Transportarbetareförbundet* är skeptiskt till att det finns behov att ändra reglerna så som kommissionen föreslår, och är oroligt över konsekvenserna. Enligt förbundet finns det redan en överetablering inom åkeribranschen och därför finns det inte behov att hyra fordon från andra länder för att klara av efterfrågetoppar. Vidare befarar man att förslaget kan leda till ökad skatteplanering där fordon hyrs från det landet som har lägsta fordonskatter vilket orsakar skattemässiga snedvridningar.

*Transportföretagen* anser att förslaget möjliggör mer flexibelt bruk av hyrda lastbilar. Detta förbättrar bl. a. möjligheterna att tillgodose plötsliga behov av kapacitetsökning. Möjligheten för medlemsstaterna att begränsa uthyrningstiden till fyra månader för att förebygga utnyttjande av skattedifferenser som konkurrensmedel förefaller enligt *Transportföretagen* vara rimlig.

## 3 Förslagets förutsättningar

### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Rådet beslutar med kvalificerad majoritet i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

Kommissionen hänvisar till att bara EU kan skapa ett enhetligt regelverk avseende den inre marknaden för vägtransporter. Det nuvarande ”lapptäcket” av nationella regler kan bara hanteras genom åtgärder på EU-nivå. Vidare anser kommissionen, att förslaget inte går utöver vad som behövs för att ta hand om de problem som identifierats. Förslaget består endast av ett fåtal specifika ändringar som berör vägtransport- och fordonsuthyrningssektorerna.

Regeringens bedömning är att förslaget är i överensstämmelse med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Det skulle inte gå att uppnå lika tillgång till marknaden för hyrda fordon för vägtransportföretag i hela EU med enbart nationell lagstiftning. Förslaget sträcker sig inte längre än en skyldighet för medlemsstaterna att tillåta inhyring av fordon i mer än fyra månader per kalenderår och kan därmed inte anses vara mer ingripande än nödvändigt givet det bakomliggande syftet.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Näringsdepartementet har skickat förslaget på remiss med begäran om svar senast den 31 augusti 2017. Förhandlingar kommer att inledas i rådsarbetsgruppen för landtransporter den 6 juli 2017 och bedöms fortsätta under hösten.