



Bruxelles, den 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej¹ fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede lastvogne på det indre marked. Dermed er det målet at i) sikre optimal ressourceudnyttelse ved at begrænse den uøkonomiske brug af produktionsfaktorer (fx kapital bundet til underudnyttede køretøjer) og ii) øge fleksibiliteten og produktiviteten af de involverede virksomheder. Alle mål vedrører anvendelsen af udlejningskøretøjer.

Direktivet giver imidlertid samtidig medlemsstaterne ret til at begrænse brugen af lejede lastvogne med en totalvægt på over 6 tons for operatører, der arbejder for egen regning. Det tillader også at begrænse brugen af et køretøj, som har været lejet i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden, som har lejet køretøjet, er etableret.

Disse restriktioner begrænser direktivets effektivitet. Endvidere medfører de en unødvendig byrde for virksomhederne og et kludetæppe af regler, der skaber forvirring blandt operatørerne. At mindske byrden for virksomhederne og tydeliggøre regelsættet er et kernemål for EU's program for målrettet og effektiv regulering (REFIT), som nærværende forslag er et led i.

Det foreslås derfor at fjerne muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning. Derudover skal anvendelse af et køretøj lejet i en anden medlemsstat tillades i mindst fire måneder, for at 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, synes nødvendig for at undgå eventuelle forvridninger på grund af de betydelige indbyrdes forskelle med hensyn til beskatning af motorkøretøjer.

Samlet set sikrer forslaget transportvirksomheder i EU lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Det sikrer også et ensartet regelsæt i hele EU, og gør det muligt for transportvirksomhederne at udføre deres transportaktiviteter på den mest effektive måde. Eftersom udlejningskøretøjer normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenende, reducerer forslaget de negative virkninger ved vejtransport.

Dette forslag er et af flere forslag på vejtransportområdet, som Kommissionen agter at vedtage i 2017 for at gøre de lovgivningsmæssige rammebetingelser på transportområdet i EU klar til fremtiden.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Lejede lastvogne er anført i begge forordninger (EF) nr. 1071/2009² og (EF) nr. 1072/2009³ i forbindelse med stabile betingelser for etablering af en transportvirksomhed (hvilket er en af betingelserne for adgang til vejtransporterhvervet) og inden for fællesskabstilladelsens regelsæt, hvor en bekræftet genpart heraf skal stilles til rådighed for indehaveren af tilladelsen

¹ EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82.

² EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

³ EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72.

for hvert lejet køretøj. I denne forstand er driften af udlejningskøretøjer relevant for adgang til det internationale marked for vejgodstransport. Begge forordninger og direktivet udgør den retlige ramme indenfor hvilken vejgodstransportsektoren fungerer i EU. Håndhævelsen af bestemmelserne i disse tre retsakter er tæt forbundet. For så vidt angår håndhævelse af den foreslåede (valgfri) tidsbegrænsning, hvorved anvendelsen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, kan begrænses til fire måneder, er ændringsforslaget til forordning (EF) nr. 1071/2009 relevant. I henhold til dette forslag vil medlemsstaterne være forpligtet til at oplyse nummerpladen på alle køretøjer, der til rådighed for en transportoperatør, i deres respektive nationale elektroniske registre. En sådan regel bør være til stor hjælp for kontrollen med efterlevelse af enhver tidsmæssig begrænsning som omhandlet ovenfor.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er helt i tråd med Kommissionens ønske om at skabe et stærkere og mere retfærdigt indre marked. Det indre marked for transportydelser, der benytter lejede lastvogne, og biludlejning og leasing vil blive styrket. Det er også i overensstemmelse med målene for den fælles transportpolitik som beskrevet i hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - Mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"⁴ fra 2011. Forslaget reducerer ligeledes de administrative byrder, der pålægges virksomhederne, og klarlægger de juridiske rammer - hvilke begge er mål i EU's REFIT program.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette direktiv er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Unionen deler kompetence med medlemsstaterne med henblik på at regulere på transportområdet i henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF.

Vejtransport er i stigende grad international. Andelen af international vejgodstransport i den samlede vejgodstransport, i hvad der nu er EU-28, er steget fra ca. 28 % i 2000 til næsten 36 % i 2014⁵. Kun EU kan foranstalte en ensartet retslig ramme i det stadig mere integrerede indre marked for levering af tjenesteydelser indenfor vejtransport. Uden et EU-indgreb vil medlemsstaterne ikke sørge for de lige vilkår, der er nødvendige for det indre markeds funktion. Det nuværende kludetæppe af nationale regler kan kun overvindes gennem en indsats på EU-plan. En ensartet lovramme vil reducere omkostninger til overholdelse og håndhævelse i hele EU. Da direktivet i øjeblikket giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer under visse betingelser, vil en begrænsning af medlemsstaternes adgang til at indføre restriktioner på brugen af udlejningskøretøjer kræve en ændring af direktivet, som kun kan finde sted på EU-niveau.

- **Proportionalitetsprincippet**

Som nævnt i afsnit 7.4 i konsekvensanalysen, overskrider forslaget ikke, hvad der kræves for at løse de indkredsede problemer. Forslaget indeholder alene nogle målrettede ændringer af

⁴ KOM(2011) 144 endelig af 28.3.2011.

⁵ Se "EU transport in figures". Statistical Pocketbook 2016, Tabel 2.2.4b og 2.2.4c, der er tilgængelig online på http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

direktivet, som skal forbedre lovgivningsrammen for vejgodstransportsektoren samt billeje- og leasingsektoren i EU.

- **Valg af retsakt**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er et direktiv, bør den foreslåede ændringsretsakt principielt være udformet på samme måde.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene i forbindelse med den efterfølgende evaluering af direktiv 2006/1/EF er blevet vedtaget sammen med forslaget⁶. En ekstern undersøgelse blev gennemført i 2015-16. Den endelige rapport er offentliggjort på Kommissionens hjemmeside⁷.

De vigtigste resultater af den efterfølgende evaluering var, at direktiv 2006/1/EF kunne være mere effektivt i forhold til målopnåelse, hvis det ikke gav medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til godstransport i visse markedssegmenter og under visse betingelser. Restriktioner for grænseoverskridende leje af godskøretøjer forhindrer virksomheder i at optimere udnyttelsen af deres vognparker ved at flytte deres køretøjer til de steder, hvor der er mest brug for dem. Desuden er restriktioner for anvendelse af lejede lastvogne til godstransport også medvirkende til at nedsætte effektiviteten af direktiv 2006/1/EF, idet de øger omkostningerne for både transportvirksomheder og biludlejnings-/leasingsselskaber på grund af øgede implementerings- og håndhævelsesomkostninger for offentlige myndigheder. I mangel af begrænsninger har disse omkostninger vist sig at være små og ubetydelige.

Medlemsstaternes mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til godstransport er også i modstrid med den europæiske økonomis behov for øget fleksibilitet og effektivitet af vejtransport, og den er ikke fuldt ud kompatibel med de aktuelle politiske prioriteringer med hensyn til at styrke det indre marked og fremme anvendelsen af mere sikre, rene og brændstofbesparende køretøjer.

- **Høringer af interesserede parter**

Interesserede parter fik flere muligheder for at give bidrag i både den efterfølgende evaluering og konsekvensanalyse. Ved siden af målrettede interviews af interesserede parter (27 interviews blev gennemført i efteråret 2015 i forbindelse med den efterfølgende evaluering og 33 i andet halvår af 2016 i forbindelse med konsekvensanalysen) afholdtes en 12-ugers offentlig høring online (der omfattede både efterfølgende evaluering og konsekvensanalyse), som fandt sted mellem 11. august og 4. november 2016 (som tiltrak 27 svar) og en 7-ugers høring af SMV'er mellem den 22. september og 11. november 2016 ved hjælp af et SMV-panel i Enterprise Europe Network. Høringen af SMV-panelet bestod af to forskellige spørgeskemaer, ét om anvendelse af udlejningskøretøjer til godstransport (156 svar) og et andet om anvendelse af lejede busser og turistbusser (94 svar).

⁶ SWD(2017) XXX final [komplet henvisning når nummeret er tilgængeligt].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

Høringen har givet en række værdifulde oplysninger og relevante bidrag fra aktører. Et af resultaterne var, at fraværet af EU-regler om anvendelse af lejede busser og turistbusser ikke udgjorde et reelt problem, og der var intet specifikt markedssegment, der beskæftiger sig med lejede busser og turistbusser. Derfor er en af de oprindeligt påtænkte politiske muligheder, som ville have udvidet direktivets anvendelsesområde til også at omfatte anvendelse af lejede busser og turistbusser, blevet kasseret.

Høringen gav også nogle input vedrørende medlemsstaternes retfærdiggørelse af at gøre brug af restriktioner for anvendelse af udlejningskøretøjer. Nogle offentlige myndigheder og fagforeningsrepræsentanter frygter større konkurrencepres ved fjernelse af restriktioner vedrørende anvendelse af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning, og større vanskeligheder forbundet med at håndhæve vejtransportlovgivning, der tillader anvendelse af udlejningskøretøjer lejet i en anden medlemsstat. Mens begrundelser for restriktioner for anvendelse af udlejningskøretøjer lejet i en anden medlemsstat er blevet taget i betragtning, var restriktionerne for anvendelse af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning, ikke overbevisende.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Kommissionen blev støttet af en ekstern kontrahent, der har foretaget en undersøgelse vedrørende den efterfølgende evaluering af direktivet og en støtteundersøgelse for konsekvensanalysen.

- **Konsekvensanalyse**

Tiltaget understøttes af en konsekvensanalyse, som har fået en positiv udtalelse med forbehold fra Udvalget for Forskriftskontrol. Forbeholdet blev afhjulpet ved at oplyse flere detaljer om den politiske baggrund, forklare omfanget af de konstaterede problemer, og hvorfor de bør rettes nu ved at kassere den oprindelige politiske løsning, som ville have udvidet direktivets anvendelsesområde til også at omfatte anvendelse af lejede busser og turistbusser (eftersom der ikke kunne argumenteres for denne mulighed), forklare risiciene ved ikke at opnå det forventede resultat af den foretrukne løsning (især i betragtning af mulige incitamenter for skatteplanlægning eller skattemæssig optimering og eventuelle vanskeligheder for medlemsstaterne forbundet med at håndhæve vejtransportlovgivningen), angive et forsøg på kvantificering af reduktionen af administrative omkostninger og give mere information omkring høringen af interessenter.

Følgende strategiske politiske muligheder er blevet overvejet:

Løsningsmodel 0: Udstede retningslinjer og anbefalinger.

Løsningsmodel 1: Målrættede lovændringer.

Løsningsmodel 1a: Muliggøre anvendelse af udlejningskøretøjer til godstransport for operatører, der arbejder for egen regning i hele EU.

Løsningsmodel 1b: Tillade brug af køretøjer til godstransport, som en operatør etableret i en medlemsstat har lejet i en anden medlemsstat i et bestemt tidsrum (tre til fire måneder), f.eks. for at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger.

Løsningsmodel 1c: Kombination af løsningsmodel 1a og 1b.

Løsningsmodel 2: Identiske (eller i det mindste ikke mere restriktive) regler for brugen af udlejningskøretøjer og køretøjer, som ejes af virksomheder.

Løsningsmodel 1c er den foretrukne løsning, da det er den mest effektive løsning, der tackler alle de identificerede problemer uden at gå ud over det nødvendige. Den er bedre end løsningsmodel 2, da sidstnævnte ikke ville fjerne kludetæppet af regler i EU i forbindelse med brug af udlejningskøretøjer. I stedet vil de forskellige regler i de forskellige medlemsstater blive bevaret, så længe de ikke stiller udlejningskøretøjer ringere end køretøjer ejet af operatører (f.eks. krav i forbindelse med omregistrering af et køretøj købt/lejet i en anden medlemsstat).

Under den foretrukne løsningsmodel vil driftsomkostninger hos EU-transportvirksomheder kunne reduceres med i alt 158 mio. EUR i 2030. En operatør, som skifter fra ejede køretøjer til udlejningskøretøjer, bør kunne reducere driftsomkostningerne med omkring 2 %. Desuden kan biludlejnings-/leasingsektoren forvente en gevinst på ca. 81 mio. EUR, så den samlede årlige økonomiske gevinst udgør ca. 240 mio. EUR i 2030. Derudover kan det medføre næsten 5 000 ekstra arbejdspladser, 2 900 indenfor biludlejnings-/leasingsektoren og 1 700 i vejtransporterhvervet.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program. Formålet er at forenkle reglerne for anvendelse af udlejningskøretøjer. Åbningen af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer til godstransport for operatører, der arbejder for egen regning, vil fjerne eksisterende restriktioner og dermed reducere operatørernes overholdelsesomkostninger. Etablering af en ensartet ramme for anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat (i mindst op til fire måneder) forventes at skabe juridisk klarhed og spare operatører op til 12,8 mio. EUR i omkostninger forbundet med afmelding og omregistrering af deres køretøj.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder i særdeleshed de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder⁸.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen indvirkning på Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Gennemførelsen af dette direktiv vil blive nøje overvåget. Kommissionen vil fremlægge en rapport om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv senest fem år efter gennemførelsesfristen. Ved en yderligere liberalisering af brugen af udlejningskøretøjer til godstransport forventes det, at dette direktiv vil fremme markedet for udlejningskøretøjer og føre til lavere omkostninger, større fleksibilitet og rentabilitet for de erhvervsdrivende. De relevante oplysninger skal indsamles fra de kompetente nationale myndigheder, fra repræsentanter for biludlejnings- og leasingerhvervene samt gennemgå en rundspørge blandt vognmændene. Nyttige oplysninger må også forventes at komme fra de nationale elektroniske registre, som omfatter vejtransportvirksomhederne. Eftersom transportvirksomhederne i fremtiden skal oplyse

⁸ Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391.

nummerpladen på køretøjerne, bør det være let at få overblik over andelen af udenlandsk registrerede køretøjer i vognparken gennem disse registre.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Hovedelementerne i forslaget er følgende:

Ændring af artikel 2 i direktiv 2006/1/EC

Artikel 2 indeholder rammebestemmelser for de regler, medlemsstaterne anvender for brug af udlejningskøretøjer på deres eget område foretaget af virksomheder, der er etableret på en anden medlemsstats territorium. I denne sammenhæng er begrænsningen på anvendelsesområdet for denne artikel til "trafik mellem medlemsstaterne" forældet, eftersom udlejningskøretøjer også kan anvendes til cabotagekørsel i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009.

De nuværende bestemmelser tillader medlemsstaterne at begrænse anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den, hvor virksomheden, der lejer dem, er etableret. Dette skaber et kludetæppe af regler for hele EU og juridisk usikkerhed, hvilket følgelig forhindrer virksomhederne i at drage nytte af potentielt mere økonomisk attraktive grænseoverskridende lejeaftaler. Det foreslås derfor at give virksomhederne mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU.

Eftersom skattesatserne for køretøjer stadig varierer betydeligt i EU, og for at undgå finansielle forvridninger, kan medlemsstaterne tidsbegrænse brugen på deres respektive områder af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den virksomhed, som lejer køretøjet er etableret, dog ikke under en minimumsperiode på fire måneder. Denne minimumsperiode på fire måneder skal sikre, at køretøjer lejet (og indregistreret) i en anden medlemsstat, kan bruges til at imødegå især kortsigtede, sæsonbestemte eller midlertidige spidsbelastninger eller til at udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.

Ændring af artikel 3 i direktiv 2006/1/EC

Artikel 3 indeholder rammebestemmelser for de regler, medlemsstaterne anvender for brug af udlejningskøretøjer foretaget af virksomheder, der er etableret i deres eget område. De nuværende bestemmelser gælder for køretøjer, som er indregistreret eller lovligt tages i brug i medlemsstaten selv, "såfremt betingelserne i artikel 2 er opfyldt." Eftersom den ændrede artikel 2 tillader anvendelse af udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller på anden måde godkendt til kørsel i enhver medlemsstat i overensstemmelse med lovgivningen, ændres stk. 1 med henblik på at fjerne denne uoverensstemmelse. Det bør være muligt at anvende et køretøj, der er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, ikke kun til transport i enhver anden medlemsstat (i overensstemmelse med den ændrede artikel 2), men også til transport i den medlemsstat, hvor den lejende virksomhed er etableret.

Punkt 2 udgår, da medlemsstaterne ikke længere bør have frihed til at begrænse brugen af udlejningskøretøjer til godstransport for operatører, der arbejder for egen regning. Det bør være tilladt for virksomheder overalt i EU at anvende udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning, og drage nytte af de fordele, der følger med. De bør ikke være begrænset til brugen af køretøjer, som tilhører dem, eller til at outsource transporten til en virksomhed, der leverer sådanne tjenester i form af udlejning eller på regning. Køretøjer, som

ejes af virksomheder, der anvender dem til arbejde for egen regning, er ofte underudnyttede og gennemsnitligt ældre, mindre sikre og mere forurenende end udlejningskøretøjer.

Ny artikel 5a i direktiv 2006/1/EF

Dette direktiv er et fremskridt i åbning af markedet for brug af udlejningskøretøjer til godstransport ad landevej. Ved at tillade brug af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, i det mindste for en periode på fire måneder, og ved at fjerne restriktionerne for anvendelse af lejede lastvogne til godstransport for operatører, der arbejder for egen regning, åbner direktivet nye muligheder både for virksomheder, der lejer køretøjer og virksomheder, der beskæftiger sig med biludlejning/leasingforretninger i hele EU.

Gennemførelsen og virkningerne af dette nye direktiv og dets konsekvenser for transportvirksomheder, der arbejder for egen eller fremmed regning, og i biludlejnings / leasingsektoren bør vurderes i en rapport, der skal fremlægges af Kommissionen. Dette bør gøres, når tilstrækkeligt bevismateriale foreligger, hvilket burde være tilfældet fem år efter udløbet af overgangsperioden (6½ år efter det nye direktivs ikrafttrædelse). På grundlag af denne rapport vil Kommissionen vurdere, om der bør træffes yderligere foranstaltninger.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF³ fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.
- (2) Anvendelse af udlejningskøretøjer kan nedbringe omkostningerne for virksomheder, der udfører godstransport for egen regning eller for fremmed regning, og på samme tid øge deres driftsmæssige fleksibilitet. Det kan således bidrage til en forøgelse af de pågældende virksomheders produktivitet og konkurrenceevne. Eftersom udlejningskøretøjer som regel er nyere end køretøjerne i en gennemsnitlig vognpark, er de desuden mere sikre og mindre forurenende.
- (3) Direktiv 2006/1/EF gør det ikke muligt for virksomhederne at drage fuld nytte af fordelene ved at anvende udlejningskøretøjer. Direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse deres virksomheders anvendelse af udlejningskøretøjer med en tilladt totalvægt på over 6 tons for operatører, der arbejder for egen regning. Endvidere har medlemsstaterne ikke pligt til at tillade anvendelse af et udlejningskøretøj i deres respektive områder, hvis køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret.

¹ EUT C af, s. .

² EUT C af, s. .

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/1/EF af 18. januar 2006 om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (kodificeret udgave) (EUT L 33 af 4.2.2006, s. 82).

- (4) For at virksomhederne skal kunne drage nytte af fordelene ved anvendelse af udlejningskøretøjer, skal det være muligt for dem at anvende køretøjer, der er lejet i enhver medlemsstat, og ikke kun i den, hvor virksomheden er etableret. Det vil gøre det lettere for virksomhederne at imødegå især kortsigtede, sæsonbestemte eller midlertidige spidsbelastninger eller at udskifte defekte eller beskadigede køretøjer.
- (5) Niveaue 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 indenfor 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.
- (6) For at tillade, at transport for egen regning kan foregå mere effektivt, bør medlemsstaterne ikke længere kunne begrænse muligheden for at anvende udlejningskøretøjer til denne form for drift.
- (7) Gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv bør overvåges af Kommissionen og dokumenteres i en rapport. En eventuel fremtidig indsats på dette område skal ses i lyset af denne rapport.
- (8) Målene for dette direktiv ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne alene, men kan snarere på grund af vejtransportens grænseoverskridende karakter og de spørgsmål, som det er hensigten at dette direktiv skal tage hånd om, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går direktivet ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (9) Direktiv 2006/1/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2006/1/EF foretages følgende ændringer:

- 1) I artikel 2 foretages følgende ændringer:
 - a) stk. 1 affattes således:
 - i) den indledende sætning udskiftes med følgende:

"Hver medlemsstat tillader på sit område anvendelse af køretøjer lejet af virksomheder, som er etableret på en anden medlemsstats område, såfremt:"
 - ii) litra a) udskiftes med følgende:

"a) køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en medlemsstat"
 - b) følgende stk. 1a indsættes:

"1a. Hvis køretøjet ikke er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret, kan medlemsstaterne begrænse brugen af det lejede køretøj inden for deres respektive områder. Medlemsstaterne skal dog i et sådant tilfælde tillade brug af køretøjet i mindst fire måneder i et givet kalenderår".

- 2) Artikel 3 udskiftes med følgende:

"Artikel 3

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at deres virksomheder kan anvende udlejningskøretøjer til godstransport ad landevej på samme betingelser som køretøjer, der ejes af dem, såfremt betingelserne i artikel 2 er opfyldt."

- 3) Følgende indsættes som artikel 5a:

"Artikel 5a

Senest den [OP: indsæt den dato, hvor der er forløbet fem år efter fristen for gennemførelsen af direktivet] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af dette direktiv. Rapporten skal indeholde oplysninger om anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. På grundlag af denne rapport vurderer Kommissionen, hvorvidt det er nødvendigt at foreslå yderligere foranstaltninger."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love, regler og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [OP: indsæt datoen beregnet som 18 måneder efter ikrafttrædelsen] . De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand