



Brüssel, den 12. Mai 2021
(OR. en)

8639/21

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0113(COD)**

**TRANS 272
CODEC 673**

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat
Nr. Vordok.:	ST 8379/21 + COR 1
Nr. Komm.dok.:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Betr.:	Vorbereitung der Tagung des Rates (<u>Verkehr</u>, Telekommunikation und Energie) am 3. Juni 2021 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat ihren Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr im Mai 2017 als Teil des Mobilitätspakets I vorgelegt.
2. In der Richtlinie 2006/1/EG werden frühere Vorschriften kodifiziert, und es wird ein Mindestmaß an Marktöffnung für die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sowohl für Unternehmen, die im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassen sind, als auch für in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassene Unternehmen vorgesehen. Die Richtlinie

- gibt jedoch den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Verwendung von Mietfahrzeugen durch im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen auf in jenem Mitgliedstaat registrierte Fahrzeuge zu beschränken; außerdem können sie die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr verbieten;
 - beschränkt sich jedoch bei Unternehmen, die in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen sind, auf das Mieten von in diesem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.
3. Die Kommission schlägt vor, die Richtlinie 2006/1/EG zu ändern, um vor allem die bestehenden Beschränkungen aufzuheben und einen klaren und einheitlichen Regelungsrahmen zu schaffen, damit Verkehrsunternehmen überall in der EU den gleichen Zugang zum Markt für Mietfahrzeuge erhalten.
 4. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) des Europäischen Parlaments hat Frau Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE – PT) als Berichterstatterin benannt. Der Ausschuss für Verkehr und Tourismus hat am 24. Mai 2018 über ihren Bericht abgestimmt, und das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung, der 15 Änderungsanträge enthält, am 15. Januar 2019 angenommen¹.
 5. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Europäische Ausschuss der Regionen haben am 6. Dezember 2017 bzw. am 1. Februar 2018 Stellung genommen.

II. BERATUNGEN IM RAT

6. Die Kommission hat ihren Vorschlag und die zugehörige Folgenabschätzung am 1. und 21. Juni 2017 der Gruppe „Landverkehr“ vorgestellt. Die Gruppe trat dann regelmäßig unter estnischem, rumänischem, bulgarischem und kroatischem Vorsitz zusammen. Das Dossier wurde dem Rat mehrfach mit dem Ziel einer allgemeinen Ausrichtung und im Juni 2020 dem Ausschuss der Ständigen Vertreter mit dem Ziel eines Verhandlungsmandats vorgelegt.

¹ Siehe Dok. ST 5386/19.

7. Die Mitglieder der Gruppe haben ihre Arbeit unter portugiesischem Vorsitz in informellen Sitzungen am 9. und 24. Februar, am 9. und 24. März und am 19. April 2021 fortgesetzt. Der Vorsitz hat einige Änderungen am Kompromisstext vorgeschlagen, insbesondere Änderungen des Artikels 3 Absatz 2 und der Erwägungsgründe 5 und 6 der geänderten Richtlinie, die es einem Mitgliedstaat ermöglichen, die Verwendung von Mietfahrzeugen durch im eigenen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen zu beschränken, sowie des Artikels 3a Absatz 3 der geänderten Richtlinie und des Artikels 2 der Änderungsrichtlinie, die die Umsetzung von Kontrollinstrumenten und die Umsetzungsfrist für die Mitgliedstaaten betreffen.
8. Die meisten Delegationen haben die vorgeschlagenen Änderungen unterstützt und können den im Laufe der Zeit überarbeiteten Text als Kompromiss akzeptieren. Einige von ihnen sind nach wie vor besorgt über mögliche negative Auswirkungen auf die Staatseinnahmen. Einige Delegationen unterstützen den Vorschlag nicht; einige von ihnen beabsichtigen, sich im weiteren Verfahren der Stimme zu enthalten, insbesondere weil sie der Ansicht sind, dass die überarbeitete Richtlinie das Risiko versteckter illegaler Kabotagebeförderungen erhöhen würde.
9. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat am 28. April 2021 Leitlinien für die weiteren Beratungen vorgegeben und die breite Unterstützung des vom Vorsitz vorgeschlagenen weiteren Vorgehens zur Kenntnis genommen. Im Anschluss daran hat der Vorsitz einen weiteren geänderten Kompromisstext verteilt², der dem in der Anlage wiedergegebenen Text entspricht. Keine Delegation hat zusätzliche Bemerkungen abgegeben.

III. FAZIT

10. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird ersucht, den auf Gruppenebene erzielten Kompromiss zu bestätigen und den überarbeiteten Text des Kommissionsvorschlags (siehe Anlage) dem Rat zur Billigung einer allgemeinen Ausrichtung zu übermitteln.

² Siehe Dok. 8379/21 + COR 1.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten
Fahrzeugen im Güterkraftverkehr

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91
Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ sieht ein Mindestmaß an Marktöffnung für die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr vor.

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ Richtlinie 2006/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2006 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (kodifizierte Fassung) (ABl. L 33 vom 4.2.2006, S. 82).

- (2) Durch die Verwendung von Mietfahrzeugen können Unternehmen, die Waren im Werkverkehr oder im gewerblichen Güterverkehr befördern, ihre Kosten verringern und gleichzeitig ihre betriebliche Flexibilität erhöhen. Dies kann zur Steigerung der Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der betroffenen Unternehmen beitragen. Darüber hinaus sind Mietfahrzeuge tendenziell jünger als die Fahrzeuge einer durchschnittlichen Fahrzeugflotte und daher auch sicherer und umweltfreundlicher.
- (3) Die Richtlinie 2006/1/EG ermöglicht es den Unternehmen nicht, in vollem Umfang Nutzen aus den Vorteilen der Verwendung gemieteter Fahrzeuge zu ziehen. Sie gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Verwendung von Mietfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen für den Werkverkehr der in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen einzuschränken. Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, die Verwendung gemieteter Fahrzeuge in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zu gestatten, wenn das Fahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist.
- (4) Damit die Unternehmen die Vorteile der Verwendung gemieteter Fahrzeuge besser nutzen können, sollte es ihnen möglich sein, Fahrzeuge zu verwenden, die in einem beliebigen Mitgliedstaat und nicht nur in ihrem Niederlassungsstaat angemietet wurden. Insbesondere könnten sie so einfacher kurzfristige, saisonale oder vorübergehende Nachfragespitzen bewältigen oder defekte oder beschädigte Fahrzeuge ersetzen.
- (4a) Die Mitgliedstaaten sollten die Verwendung eines Fahrzeugs, das von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen gemietet wurde, in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet nicht beschränken dürfen, sofern das Fahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines beliebigen Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist und – falls es sich um ein Fahrzeug handelt, für das eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erforderlich ist – durch den Mitgliedstaat der Niederlassung des Unternehmens mit dieser beglaubigten Kopie zur Nutzung zugelassen ist.
- (4b) Um die Bereitstellung relevanter Belege zu vereinfachen, sollten elektronische Dokumente als Nachweis für die Einhaltung der Richtlinie 2006/1/EG anerkannt werden.

- (5) Die Kraftfahrzeugsteuersätze in der Union unterscheiden sich nach wie vor erheblich. Daher haben bestimmte Beschränkungen, die sich indirekt auch auf die Freiheit zur Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Fahrzeugvermietung auswirken, weiterhin ihre Berechtigung, da sie zur Vermeidung von Steuerverzerrungen beitragen. Folglich sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit erhalten, den Zeitraum zu beschränken, in dem ein in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassenes Unternehmen ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes oder in den Verkehr gebrachtes Mietfahrzeug nutzen darf. Sie sollten auch die Möglichkeit haben, die Anzahl der Fahrzeuge zu beschränken, die von einem Unternehmen gemietet werden dürfen. Die betreffende Obergrenze sollte nicht niedriger sein als ein bestimmter Anteil der dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge, bei dessen Berechnung die Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat gemietet und nicht im Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens zugelassen sind, nicht berücksichtigt werden.
- (5a) Um die Durchsetzung einer Beschränkung für die Verwendung eines gemieteten Fahrzeugs, das gemäß den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats als desjenigen, in dem das mietende Unternehmen niedergelassen ist, zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist, zu verbessern, sollte ein Mitgliedstaat verlangen können, dass die Dauer des Mietvertrags die zulässige Nutzungsdauer des betreffenden Fahrzeugs nicht übersteigt. Zudem kann die Gültigkeit beglaubigter Kopien der Gemeinschaftslizenz, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 erteilt wird, auf einen Zeitraum beschränkt werden, der der Dauer des Mietvertrags entspricht. Darüber hinaus kann auf diesen beglaubigten Kopien das amtliche Kennzeichen des Mietfahrzeugs vermerkt werden.

- (5b) Die Verwendung von Mietfahrzeugen sollte die Überwachung und Kontrolle der Rechtmäßigkeit der Tätigkeiten, die Unternehmen in anderen Mitgliedstaaten als dem Mitgliedstaat ihrer Niederlassung ausüben, nicht behindern. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ müssen einzelstaatliche elektronische Register die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge führen, über die ein Kraftverkehrsunternehmen verfügt. Diese Angaben sollten auch Fahrzeuge umfassen, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens gemietet werden. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 regelt auch den Zugang von Behörden anderer Mitgliedstaaten zu Daten in einzelstaatlichen elektronischen Registern; die einzelstaatlichen elektronischen Register sollten die gezielte Suche nach Fahrzeugen mit einem amtlichen Kennzeichen, das nicht im Mitgliedstaat der Niederlassung ausgestellt worden ist, ermöglichen.
- (5c) Um sicherzustellen, dass die Verpflichtung zur Bereitstellung von Informationen über das amtliche Kennzeichen eines Mietfahrzeugs im einzelstaatlichen elektronischen Register einheitlich erfüllt wird, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Mindestanforderungen an die Daten, die in das einzelstaatliche elektronische Register einzutragen sind, übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ ausgeübt werden.
- (6) Im Interesse eines effizienteren Werkverkehrs sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeiten zur Verwendung gemieteter Fahrzeuge für solche Beförderungen nicht länger einschränken können. Um etwaige Steuerprobleme zu vermeiden, sollte diese Möglichkeit jedoch beibehalten werden, wenn das Fahrzeug außerhalb des Niederlassungsmitgliedstaats des Unternehmens, das es verwendet, zugelassen ist.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51). [Verweis umfasst die jüngsten Änderungen durch die Verordnung (EU) 2020/1055, Mobilitätspaket I].

⁷ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (7) Die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie 2006/1/EG sollten von der Kommission überwacht und in einem Bericht dokumentiert werden. Dieser Bericht sollte besonderes Augenmerk auf die Frage legen, ob die Richtlinie 2006/1/EG, in der durch die vorliegende Richtlinie geänderten Fassung, zur erhöhten Verwendung älterer Fahrzeuge oder bestimmter Fahrzeugtypen geführt hat und somit eine Auswirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr hatte und ob sie Durchsetzungsschwierigkeiten – auch in Bezug auf Kabotagevorschriften und die Auswirkungen auf die Steuereinnahmen der Mitgliedstaaten – mit sich brachte. Die Erstellung dieses Berichts würde dadurch erleichtert, dass die Mitgliedstaaten der Kommission auf freiwilliger Basis relevante Informationen über Steuereinnahmen zur Verfügung stellen. Alle künftigen Maßnahmen in diesem Bereich sollten im Lichte dieses Berichts geprüft werden.
- (8) Da die Ziele dieser Richtlinie auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen des grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs und der Probleme, die mit dieser Richtlinie gelöst werden sollen, besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (9) Die Richtlinie 2006/1/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2006/1/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Teil erhält folgende Fassung:

„Jeder Mitgliedstaat lässt zu, dass Fahrzeuge, die von in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Unternehmen gemietet wurden, in seinem Hoheitsgebiet verwendet werden, wenn“

ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sie in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines beliebigen Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind und in dem Niederlassungsmemberstaat des Unternehmens, das sie verwendet, gegebenenfalls in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009 verwendet werden.“

b) In Absatz 2 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Die Einhaltung der Bedingungen des Absatzes 1 Buchstaben a bis d muss anhand folgender mitgeführter Unterlagen nachgewiesen werden, die in Papierform oder in elektronischer Form vorzulegen sind:“

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet niedergelassene Unternehmen Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr zu den gleichen Bedingungen verwenden können, wie sie für die den Unternehmen gehörenden Fahrzeuge gelten, sofern die Voraussetzungen des Artikels 2 erfüllt sind.
- (2) Wenn das Mietfahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist, hat der Niederlassungsmitgliedstaat des Unternehmens die Möglichkeit,
 - a) die Nutzungsdauer solcher Fahrzeuge in seinem jeweiligen Hoheitsgebiet zu beschränken, sofern er den Einsatz des Mietfahrzeugs durch dasselbe Unternehmen für einen Zeitraum von 30 aufeinanderfolgenden Tagen innerhalb jedes Kalenderjahrs erlaubt; in diesem Fall kann vorgeschrieben werden, dass der Mietvertrag nicht länger gilt als für den durch den Mitgliedstaat festgelegten Zeitraum;
 - b) die Anzahl solcher Fahrzeuge, die von einem Unternehmen eingesetzt werden können, zu begrenzen, sofern er die Verwendung einer Mindestanzahl von Fahrzeugen erlaubt. Die Mindestanzahl entspricht mindestens 25 % der Nutzfahrzeugflotte, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entweder am 31. Dezember des Jahres vor der Nutzung des Mietfahrzeugs oder an dem vom Mitgliedstaat festgelegten Tag, an dem das Unternehmen mit der Nutzung des Mietfahrzeugs, verfügen muss. Einem Unternehmen, das über eine Gesamtflotte von mehr als einem und weniger als vier Fahrzeugen verfügt, soll die Verwendung mindestens eines solchen Mietfahrzeugs erlaubt werden. Der Mindestanteil gemäß diesem Buchstaben bezieht sich auf die Nutzfahrzeugflotte, über die das Unternehmen auf der Grundlage der Fahrzeuge verfügt, die in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften jenes Mitgliedstaats zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind;
 - c) die Verwendung solcher Fahrzeuge für den Werkverkehr zu beschränken.“

2a. Folgender Artikel 3a wird eingefügt:

„Artikel 3a

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das amtliche Kennzeichen eines Mietfahrzeugs, das einem Kraftverkehrsunternehmen, auf das die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Anwendung findet, zur Verfügung steht, in das einzelstaatliche elektronische Register gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 aufgenommen wird, wenn dieses Fahrzeug in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaats als des Niederlassungsmitgliedstaats des das Fahrzeug mietenden Unternehmens zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden ist.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Verarbeitung der in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Daten den Anforderungen an die in Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Informationen gemäß Artikel 16 Absatz 2 Unterabsätze 3 und 5 sowie Artikel 16 Absätze 3 und 4 der Verordnung entspricht.

- (2) Spätestens 14 Monate nach dem Erlass eines Durchführungsrechtsakts über eine gemeinsame Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung gemäß Artikel 9 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* nimmt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten die Mindestanforderungen an die in das einzelstaatliche elektronische Register einzutragenden Daten an, um die Vernetzung der Register zu erleichtern, und legt die Funktionen fest, die den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen den Zugriff auf diese Informationen ermöglichen. Diese Mindestanforderungen und Funktionen entsprechen den Anforderungen und Funktionen gemäß Artikel 16 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 5b Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten Daten den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sind.“

* Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

3. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 5a

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist für die Richtlinie gemäß Artikel 2 Absatz 1 der vorliegenden Änderungsrichtlinie] einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie vor. Dieser Bericht muss Informationen über die Verwendung von Fahrzeugen enthalten, die in einem anderen Mitgliedstaat als dem Niederlassungsmitgliedstaat des mietenden Unternehmens gemietet wurden. Ebenso müssen in diesem Bericht die Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr, auf die Steuereinnahmen und auf die Durchsetzung der Kabotagevorschriften gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 untersucht werden. Auf der Grundlage dieses Berichts prüft die Kommission, ob es notwendig ist, zusätzliche Maßnahmen vorzuschlagen.

Artikel 5b

Die Kommission wird von dem mit Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates* eingesetzten Ausschuss unterstützt.

Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates**.

* Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

** Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Artikel 2

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 21. August 2023⁸ nachzukommen.

Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

⁸ [Anmerkung: Entspricht 36 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2020/1055.]

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident
