



Βρυξέλλες, 21 Μαΐου 2019
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

TRANS 349
CODEC 1113

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 9140/19

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 9669/17 + ADD 1-4

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

– Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Τον Μάιο του 2017, η Επιτροπή παρουσίασε την πρότασή της να τροποποιηθεί η οδηγία 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Η πρόταση αποτελεί μέρος της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα και συνδέεται με τον προτεινόμενο επανακαθορισμό των κανόνων για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και την πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών (κανονισμοί αριθ. 1071/2009 και 1072/2009).
2. Η οδηγία 2006/1/EK κωδικοποιεί προγενέστερους κανόνες και προβλέπει ελάχιστο επίπεδο ανοίγματος της αγοράς για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών, τόσο για επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες στο εσωτερικό τους όσο και για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος.

Ωστόσο, η οδηγία:

- επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να περιορίζει τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο εσωτερικό του σε οχήματα ταξινομημένα στο εν λόγω κράτος μέλος, και επιπροσθέτως επιτρέπει την απαγόρευση χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους άνω των έξι τόνων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό·
 - περιορίζεται, όσον αφορά τις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος επιχειρήσεις, στη μίσθωση οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο ίδιο κράτος μέλος για τον σκοπό κυκλοφορίας μεταξύ κρατών μελών.
3. Η Επιτροπή προτείνει να τροποποιηθεί η οδηγία 2006/1/EK, κυρίως για να αρθούν οι υπάρχοντες περιορισμοί και για να θεσπιστεί ένα σαφές και ενιαίο ρυθμιστικό πλαίσιο που θα παρέχει στους μεταφορείς ανά την ΕΕ ισότιμη πρόσβαση στην αγορά μισθωμένων οχημάτων.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΆΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

4. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε εισηγήτρια την κα Cláudia Monteiro de Aguiar (EPP, ΠΟ). Η επιτροπή TRAN ψήφισε επί της έκθεσής της στις 24 Μαΐου 2018, και στις 15 Ιανουαρίου 2019 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε σε πρώτη ανάγνωση τη συμφωνία, η οποία περιέχει 15 τροπολογίες.¹
5. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών γνωμοδότησαν στις 6 Δεκεμβρίου 2017 και 1 Φεβρουαρίου 2018, αντίστοιχα.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

6. Η Επιτροπή παρουσίασε την πρότασή της, μαζί με την εκτίμηση επιπτώσεων, στην Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» την 1η και την 21η Ιουνίου 2017. Η Ομάδα συνεδρίασε στις 7 Ιουλίου, στις 11 Οκτωβρίου και στις 6 Νοεμβρίου 2017 υπό την εσθονική Προεδρία, και στις 26 Φεβρουαρίου, στις 20 Μαρτίου και στις 24 Απριλίου 2018 υπό τη βουλγαρική Προεδρία για να εξετάσει λεπτομερώς την πρόταση και να συζητήσει σχετικά με τις συμβιβαστικές προτάσεις της Προεδρίας. Η πρώτη απόπειρα να επιτευχθεί γενική προσέγγιση στη σύνοδο του Συμβουλίου ΤΤΕ στις 7 Ιουνίου 2018 δεν ευδοκίμησε.

¹ Βλ. έγγραφο 5386/19.

7. Η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» επανήλθε στην πρόταση υπό τη ρουμανική Προεδρία, συγκεκριμένα στις 14, 21 και 28 Ιανουαρίου, στις 4 Απριλίου και στις 2 Μαΐου 2019, για να συζητήσει επί της συμβιβαστικής πρότασης της Προεδρίας. η τελευταία έκδοση παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες αναγνώρισαν γενικά την καλή πρόοδο που επιτεύχθηκε σχετικά με την πρόταση και ορισμένες από αυτές υπογράμμισαν ότι η έγκριση της γενικής προσέγγισης θα επέτρεπε την εξέταση αυτού του φακέλου παράλληλα με τους σχετικούς φακέλους της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, μόλις ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Δύο αντιπροσωπίες διατήρησαν *απαράλλακτη* την αρνητική τους αξιολόγηση επί της πρότασης. Η Επιτροπή διατήρησε γενική επιφύλαξη ως προς την έκβαση των διαπραγματεύσεων.
8. Μολονότι πολλές αντιπροσωπίες εξακολουθούσαν να ανησυχούν για τον αντίκτυπο της πρότασης στα έσοδα από την φορολογία οχημάτων, οι περισσότερες αναγνώρισαν ότι η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίσουν τον κίνδυνο σε μεγάλο βαθμό (άρθρο 1 παράγραφος 2 - σε αντικατάσταση του άρθρου 3 της οδηγίας - και αιτιολογικές σκέψεις 3 και 4). Μία αντιπροσωπία θεώρησε ότι η παροχή περισσότερης ελευθερίας στην κυκλοφορία μισθωμένων οχημάτων θα μπορούσε να υπονομεύσει τους εθνικούς κανόνες ταξινόμησης οχημάτων, ενώ για μία άλλη αντιπροσωπία ήταν *απαραίτητο* να εξετάσει περαιτέρω την πρόταση υπό το φως προσφάτως εκδοθείσας εθνικής νομοθεσίας.
9. Όσον αφορά τη διασυνοριακή χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος (άρθρο 1 παράγραφος 1 –σε τροποποίηση του άρθρου 2 της οδηγίας– και αιτιολογική σκέψη 4α), οι περισσότερες αντιπροσωπίες θα μπορούσαν να δεχθούν τη διευρυμένη ευελιξία. Πολλές αντιπροσωπίες υπογράμμισαν τη σημασία αποτελεσματικών μέτρων ελέγχου στην περίπτωση αυτή, ιδίως για την παρακολούθηση των δραστηριοτήτων ενδομεταφοράς. Εν προκειμένω, η χρήση του συστήματος ERRU² (άρθρο 1 παράγραφος 2α –με το οποίο προστίθεται το νέο άρθρο 3α στην οδηγία– και αιτιολογικές σκέψεις 5β και 5γ) κρίθηκε εύλογη από τις περισσότερες αντιπροσωπίες, παρότι ορισμένες από αυτές τη θεώρησαν υπερβολικά επιβαρυντική ή όχι αρκετά αποτελεσματική. Διάφορες αντιπροσωπίες τόνισαν ότι μόλις εγκριθούν οι αλλαγές του κανονισμού αριθ. 1071/2009 στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, θα πραγματοποιηθεί μια πιο ολοκληρωμένη επικαιροποίηση του συστήματος ERRU, και τάχθηκαν υπέρ του συγχρονισμού των αντίστοιχων επικαιροποιήσεων.

² Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών: σύστημα που διασφαλίζει τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφοι 5 και 6 του κανονισμού αριθ. 1071/2009.

10. Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων συζήτησε τη συμβιβαστική πρόταση στις 15 Μαΐου 2019. Αφενός, πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν τη στήριξή τους στη συμβιβαστική πρόταση παρά τους εναπομείναντες κινδύνους, όπως αυτούς που αφορούν τα φορολογικά έσοδα και τον έλεγχο των οδικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σε άλλα κράτη μέλη. Αφετέρου, ένας σημαντικός αριθμός αντιπροσωπίων εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσον μπορεί να επιτευχθεί μια γενική προσέγγιση εντός του Ιουνίου του 2019. Ορισμένες αντιπροσωπίες διατύπωσαν αρνητική επιφύλαξη εξέτασης σχετικά με την έκταση της υποχρέωσης αξιολόγησης που υπέχει η Επιτροπή όσον αφορά τα φορολογικά έσοδα (άρθρο 1 παράγραφος 3 –νέο άρθρο 5α της οδηγίας). Η Προεδρία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μια έκθεση προόδου θα ήταν πλέον πρόσφορη ως βάση συζήτησης στο Συμβούλιο.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

11. Η Προεδρία θεωρεί ότι η καλή πρόοδος που έχει σημειωθεί οδήγησε σε περαιτέρω μετριασμό των ανησυχιών των κρατών μελών, διατηρώντας παράλληλα τον πυρήνα των στόχων της Επιτροπής.
- α) Προκειμένου να αποφευχθούν ακούσιες παρενέργειες, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τη μίσθωση οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί σε άλλα κράτη μέλη από δικές τους επιχειρήσεις, σε 30 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος και/ή στο 25 % του στόλου οχημάτων. Κατά τη διάρκεια αυτής της σύντομης ελάχιστης περιόδου, θα πρέπει να διαφυλαχθούν οι εθνικοί κανόνες για την ταξινόμηση οχημάτων και να αποφευχθεί η φορολογική διάβρωση. Μια ακόμη δικλείδα ασφαλείας είναι το ενδεχόμενο να περιοριστεί η μίσθωση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνολική παρακολούθηση των επιπτώσεων στα φορολογικά έσοδα, η έκθεση αξιολόγησης της Επιτροπής θα μπορούσε να επεκταθεί και στο ζήτημα αυτό.
- β) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος δεν θα αποτελέσει αντικείμενο κατάχρησης με σκοπό την καταστρατήγηση κανόνων πρόσβασης στην αγορά, τα οχήματα θα πρέπει να φέρουν επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας, εφόσον απαιτείται βάσει του κανονισμού αριθ. 1072/2009. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τους αριθμούς κυκλοφορίας των μισθωμένων οχημάτων μέσω της ενωσιακής διεπαφής εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων, του ERRU. Δεδομένου ότι το σύστημα ERRU θα αναβαθμιστεί στο πλαίσιο του κανονισμού αριθ. 1071/2009 (άρθρο 16)³, η συμβιβαστική πρόταση περιέχει υποχρέωση προσθήκης πληροφοριών σχετικά με τους αριθμούς κυκλοφορίας των μισθωμένων οχημάτων στο εθνικό μητρώο.

³ Βλ. γενική προσέγγιση σχετικά με την πρόταση όσον αφορά τον κανονισμό αριθ. 1071/2009, έγγραφο 15084/18, σ. 16.

12. Η Προεδρία σημειώνει ότι πολλές αντιπροσωπίες τόνισαν τον σύνδεσμο με τους κύριους φακέλους της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Ο σύνδεσμος έχει δύο πτυχές: η πρώτη είναι τεχνική και αφορά την ανάγκη βελτίωσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών για τη βελτίωση της παρακολούθησης και του ελέγχου, ενώ η δεύτερη αφορά τη γενική πολιτική συζήτηση σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά και τους περιορισμούς της. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει καθορίσει τις θέσεις του σε πρώτη ανάγνωση για όλους τους σχετικούς φακέλους. Το Συμβούλιο υιοθέτησε μια γενική προσέγγιση όσον αφορά τρεις προτάσεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα⁴, αλλά όχι ακόμη για την πρόταση σχετικά με τα μισθωμένα οχήματα. Η Προεδρία σημειώνει επίσης ότι οι αντιπροσωπίες, μολονότι αναγνωρίζουν γενικά τη σημασία αυτού του συνδέσμου, εξέφρασαν δισταγμένες απόψεις σχετικά με την κατάλληλη στιγμή για την προώθηση του εν λόγω φακέλου, είτε παράλληλα με άλλους φακέλους είτε σε μεταγενέστερο χρόνο.
13. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων και το Συμβούλιο καλούνται να λάβουν υπό σημείωση την πρόοδο που σημειώθηκε επί του φακέλου.

⁴ Βλ. έγγραφο 15084/18.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/ΕΚ για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ καθορίζεται ένα ελάχιστο επίπεδο ανοίγματος της αγοράς για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

⁵ ΕΕ C , , σ. .

⁶ ΕΕ C , , σ. .

⁷ Οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (κωδικοποιημένη έκδοση) (ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σ. 82).

- (2) Η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων μπορεί να μειώσει το κόστος των επιχειρήσεων που μεταφέρουν εμπορεύματα για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων και ταυτόχρονα να ενισχύσει την επιχειρησιακή ευελιξία τους. Μπορεί έτσι να συμβάλει στην αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων. Επιπλέον, επειδή τα μισθωμένα οχήματα είναι συνήθως νεότερα από τον μέσο όρο του στόλου, είναι επίσης ασφαλέστερα και λιγότερο ρυπογόνα.
- (3) Η οδηγία 2006/1/EK δεν παρέχει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να επωφελούνται πλήρως από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων. Η εν λόγω οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους άνω των έξι τόνων από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στα αντίστοιχα εδάφη τους για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένου οχήματος στα αντίστοιχα εδάφη τους αν το όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους άλλου από εκείνο όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει.
- (4) Προκειμένου οι επιχειρήσεις να είναι σε θέση να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν οχήματα μισθωμένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, όχι μόνο στο κράτος μέλος εγκατάστασής τους. Με αυτόν τον τρόπο θα τους είναι ευκολότερο να καλύπτουν ιδίως βραχυπρόθεσμες, εποχικές ή προσωρινές κορυφώσεις της ζήτησης ή να αντικαθιστούν οχήματα ελαττωματικά ή με βλάβη.
- (4α) Τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν τη χρησιμοποίηση, στα αντίστοιχα εδάφη τους, οχήματος μισθωμένου από επιχείρηση εγκατεστημένη στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους, εφόσον το όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία οιοδήποτε κράτους μέλους και, εάν πρόκειται για όχημα για το οποίο απαιτείται επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, έχει επιτραπεί η χρησιμοποίησή του από το κράτος μέλος εγκατάστασης της επιχείρησης δυνάμει του εν λόγω επικυρωμένου γνήσιου αντιγράφου.

- (5) Το επίπεδο φορολόγησης των οδικών μεταφορών εξακολουθεί να διαφέρει σημαντικά εντός της Ένωσης. Ως εκ τούτου, ορισμένοι περιορισμοί, που επίσης επηρεάζουν έμμεσα την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μίσθωσης οχημάτων, εξακολουθούν να είναι δικαιολογημένοι προκειμένου να αποφεύγονται φορολογικές στρεβλώσεις. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν το χρονικό διάστημα κατά το οποίο επιχειρήσεις εγκατεστημένες στα αντίστοιχα εδάφη τους μπορούν να χρησιμοποιούν ένα μισθωμένο όχημα που έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος. Θα πρέπει, επίσης, να τους επιτραπεί να περιορίζουν τον αριθμό τέτοιων οχημάτων που μισθώνονται από επιχείρηση εγκατεστημένη στα αντίστοιχα εδάφη τους.
- (5α) Προκειμένου να βελτιωθεί η επιβολή περιορισμού στη χρησιμοποίηση μισθωμένου οχήματος που έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους άλλου από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει, το κράτος μέλος θα πρέπει να μπορεί να απαιτεί η διάρκεια της σύμβασης μίσθωσης να μην υπερβαίνει το χρονικό διάστημα που επιτρέπεται για τη χρησιμοποίηση του συγκεκριμένου οχήματος. Επίσης, η ισχύς των επικυρωμένων γνήσιων αντιγράφων της κοινοτικής άδειας, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, μπορεί να περιορίζεται στην περίοδο που αντιστοιχεί στη διάρκεια της σύμβασης μίσθωσης. Επιπλέον, ο αριθμός κυκλοφορίας του μισθωμένου οχήματος μπορεί να αναφέρεται στα εν λόγω επικυρωμένα γνήσια αντίγραφα.
- (5β) Η κυκλοφορία των μισθωμένων οχημάτων δεν θα πρέπει να εμποδίζει την παρακολούθηση και τον έλεγχο της νομιμότητας των μεταφορών που πραγματοποιούνται από μεταφορείς σε κράτη μέλη διαφορετικά από το κράτος μέλος εγκατάστασης. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, οι μεταφορείς πρέπει να κοινοποιούν στις αρχές των κρατών μελών όπου είναι εγκατεστημένοι τον αριθμό κυκλοφορίας κάθε μηχανοκίνητου οχήματος που έχουν στη διάθεσή τους, προκειμένου τα εν λόγω στοιχεία να περιλαμβάνονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα πρόσβασης αρχών άλλων κρατών μελών στα δεδομένα που περιέχονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα· τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα πρέπει να επιτρέπουν τη στοχευμένη αναζήτηση οχημάτων με αριθμό κυκλοφορίας διαφορετικό από εκείνους που εκδίδει το κράτος μέλος εγκατάστασης.

- (5γ) Για να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εκπλήρωση της υποχρέωσης να παρέχονται στοιχεία σχετικά με τον αριθμό κυκλοφορίας των μισθωμένων οχημάτων στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα δεδομένα προς καταχώριση στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸.
- (6) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποδοτικότερη εκτέλεση μεταφορών για ίδιο λογαριασμό, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να δύνανται πλέον να περιορίζουν τη δυνατότητα χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων για τις εν λόγω μεταφορές. Ωστόσο, προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά δημοσιονομικά ζητήματα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να περιορίζουν τη χρησιμοποίηση για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό οχήματος με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος έμφορτου οχήματος όχι περισσότερο από 3,5 τόνους, εάν είναι εγγεγραμμένο εκτός του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το χρησιμοποιεί.
- (7) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας και να τα καταγράψει σε έκθεση. Η έκθεση θα πρέπει να δίνει ιδιαίτερη προσοχή στο κατά πόσον η παρούσα οδηγία έχει οδηγήσει στη χρησιμοποίηση παλαιότερων ή συγκεκριμένων τύπων οχημάτων, επηρεάζοντας έτσι την οδική ασφάλεια, καθώς και στο κατά πόσον έχει δημιουργήσει δυσκολίες σε επίπεδο επιβολής, συμπεριλαμβανομένης της επιβολής των κανόνων για τις ενδομεταφορές. Τυχόν μελλοντική δράση σε αυτόν τον τομέα θα πρέπει να εξεταστεί με βάση την εν λόγω έκθεση.
- (8) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη χωριστά, μπορούν όμως, εξαιτίας της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των ζητημάτων που επιδιώκει να διευθετήσει η παρούσα οδηγία, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (9) Επομένως, η οδηγία 2006/1/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή, ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

Άρθρο 1

Η οδηγία 2006/1/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

(1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κάθε κράτος μέλος επιτρέπει να χρησιμοποιούνται στο έδαφός του οχήματα που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, υπό τον όρο ότι:»·

ii) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) το όχημα έχει ταξινομηθεί ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία οποιουδήποτε κράτους μέλους και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το χρησιμοποιεί.»·

(2) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στα αντίστοιχα εδάφη τους να μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τα οχήματα που τους ανήκουν, εφόσον πληρούνται οι όροι του άρθρου 2.
2. Όταν το μισθωμένο όχημα έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία άλλου κράτους μέλους, το κράτος μέλος εγκατάστασης της επιχείρησης μπορεί:
 - α) να περιορίζει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο το μισθωμένο όχημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο έδαφός του, υπό την προϋπόθεση ότι επιτρέπει τη χρησιμοποίηση του μισθωμένου οχήματος από την ίδια επιχείρηση για περίοδο 30 διαδοχικών ημερών εντός οποιουδήποτε δεδομένου ημερολογιακού έτους· στην περίπτωση αυτή, μπορεί να απαιτείται η σύμβαση μίσθωσης να μην υπερβαίνει το χρονικό όριο που ορίζεται από το κράτος μέλος·

- β) να περιορίζει τον αριθμό των μισθωμένων οχημάτων που μπορούν να χρησιμοποιούνται από μια επιχείρηση, υπό την προϋπόθεση ότι επιτρέπει τη χρησιμοποίηση ενός ελάχιστου αριθμού οχημάτων. Ο ελάχιστος αυτός αριθμός αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 25 % του στόλου φορτηγών που ανήκει στην επιχείρηση στις 31 Δεκεμβρίου του έτους που προηγείται της αίτησης για άδεια χρησιμοποίησης του μισθωμένου οχήματος. Στην περίπτωση επιχείρησης με συνολικό στόλο μεγαλύτερο του ενός και μικρότερο των τεσσάρων οχημάτων, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση τουλάχιστον ενός τέτοιου μισθωμένου οχήματος·
- γ) να περιορίζει τη χρησιμοποίηση τέτοιου οχήματος με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος έμφορτου οχήματος όχι περισσότερο από 3,5 τόνους για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό.»

2α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α:

«Άρθρο 3α

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την καταχώριση των στοιχείων σχετικά με τον αριθμό κυκλοφορίας των μισθωμένων οχημάτων στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

Η Επιτροπή εγκρίνει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα δεδομένα προς καταχώριση στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 5β παράγραφος 2.»

(3) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 5α και 5β:

«Άρθρο 5α

Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε 5 έτη μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για τη χρησιμοποίηση οχημάτων μισθωμένων σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που μισθώνει τα οχήματα. Η έκθεση εξετάζει, επίσης, τις επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια [στα φορολογικά έσοδα] και στην επιβολή των κανόνων για τις ενδομεταφορές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Με βάση αυτή την έκθεση, η Επιτροπή αξιολογεί αν είναι αναγκαίο να προτείνει πρόσθετα μέτρα.

Άρθρο 5β

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 της 4ης Φεβρουαρίου 2014 για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών.
2. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»

Άρθρο 2

3. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε [24] μήνες μετά την έναρξη ισχύος]. Ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων χωρίς καθυστέρηση.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου, τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος