



Bryssel, 21. toukokuuta 2019
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

TRANS 349
CODEC 1113

SELVITYS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	9140/19
Kom:n asiak. nro:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta – Tilanneselvitys

I JOHDANTO

1. Komissio esitti toukokuussa 2017 ehdotuksensa ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta. Tämä ehdotus, joka on osa ensimmäistä liikkuvuuspakettia, liittyy oikeutta ammatinharjoittamiseen ja tavaraliikenteen markkinoille pääsyä (asetukset 1071/2009 ja 1072/2009) koskevien sääntöjen muutosehdotukseen.
2. Direktiivissä 2006/1/EY kodifoidaan aiemmat säännöt ja säädetään markkinoiden avaamisen vähimmäistasosta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämiselle maanteiden tavaraliikenteessä jäsenvaltioiden välillä sekä oman jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten että muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten osalta.

Direktiivi kuitenkin

- sallii jäsenvaltion rajoittaa alueelleen sijoittautuneiden yritysten vuokraamien ajoneuvojen käytön vain jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin, minkä lisäksi voidaan kieltää omaan lukuun tapahtuvissa kuljetuksissa sellaisten vuokrattujen ajoneuvojen käyttö, joiden kokonaispaino on yli kuusi tonnia;
 - rajoittuu toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneiden yritysten osalta kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen vuokraamiseen jäsenvaltioiden välistä liikennettä varten.
3. Komissio ehdottaa direktiivin 2006/1/EY muuttamista lähinnä nykyisten rajoitusten poistamiseksi sekä sellaisen selkeän ja yhtenäisen sääntelykehyksen luomiseksi, joka mahdollistaa koko EU:n liikenteenharjoittajille yhtäläisen pääsyn vuokrattujen ajoneuvojen markkinoille.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

4. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta nimitti esittelijäksi Cláudia Monteiro de Aguiarin (EPP, PT). Liikenne- ja matkailuvaliokunta äänesti hänen mietinnöstään 24. toukokuuta 2018. Euroopan parlamentti hyväksyi ehdotukseen 15 tarkistusta ensimmäisessä käsittelyssä 15. tammikuuta 2019¹.
5. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 6. joulukuuta 2017 ja alueiden komitea omansa 1. helmikuuta 2018.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

6. Komissio esitteli ehdotuksensa ja vaikutustenarvioinnin maaliikennetyöryhmälle 1. ja 21. kesäkuuta 2017. Työryhmä kokoontui Viron puheenjohtajakaudella 7. heinäkuuta, 11. lokakuuta ja 6. marraskuuta 2017 sekä Bulgarian puheenjohtajakaudella 26. helmikuuta, 20. maaliskuuta ja 24. huhtikuuta 2018 arvioimaan ehdotusta yksityiskohtaisesti ja keskustelemaan puheenjohtajavaltion kompromisseista. Ensimmäinen yritys päästä yleisnäkemykseen TTE-neuvoston istunnossa 7. kesäkuuta 2018 ei onnistunut.

¹ Ks. asiakirja 5386/19.

7. Maaliikennetyöryhmä käsitteli ehdotusta uudelleen Romanian puheenjohtajakaudella 14., 21. ja 28. tammikuuta, 4. huhtikuuta ja 2. toukokuuta 2019. Tällöin keskusteltiin puheenjohtajavaltion kompromissista. Sen uusin versio on tämän asiakirjan liitteenä. Useimmat valtuuskunnat totesivat yleisesti, että ehdotuksen suhteen on edistytty hyvin. Jotkut korostivat, että yleisnäkemyksen muodostaminen mahdollistaisi tämän asian käsittelyn samaan aikaan ensimmäiseen liikkuvuuspakettiin kuuluvien muiden ehdotusten kanssa, kunhan neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa aloitetaan. Kaksi valtuuskuntaa piti voimassa ehdotusta koskevan kielteisen arvionsa. Komissio piti voimassa neuvottelun tulosta koskevan yleisvaraumansa.
8. Vaikka monet valtuuskunnat olivat edelleen huolissaan ehdotuksen vaikutuksista ajoneuvoverotuloihin, suurin osa niistä myönsi, että puheenjohtajavaltion kompromissi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden rajoittaa tätä riskiä suurelta osin (1 artiklan 2 kohta – direktiivin 3 artiklan korvaaminen – johdanto-osan 3 ja 4 kappale). Yksi valtuuskunta katsoi, että ajoneuvojen rekisteröintiä koskevia kansallisia sääntöjä saatetaan heikentää lisäämällä vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä koskevaa vapautta. Erään toisen valtuuskunnan on vielä jatkettava ehdotuksen tarkastelua äskettäin hyväksytyt kansalliset lait huomioon ottaen.
9. Kun on kyse toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneiden yritysten vuokraamien ajoneuvojen rajatylittävästä käytöstä (1 artiklan 1 kohta – direktiivin 2 artiklan muuttaminen – johdanto-osan 4 a kappale), useimmat valtuuskunnat voisivat hyväksyä laajemman joustavuuden. Monet valtuuskunnat korostivat, että tässä tapauksessa on tärkeää toteuttaa tehokkaita valvontatoimia erityisesti kabotaasitoiminnan osalta. Tässä suhteessa ERRU-järjestelmän² käyttö (1 artiklan 2 a kohta – uuden 3 a artiklan lisääminen direktiiviin – johdanto-osan 5 b ja 5 c kappale) oli useimpien valtuuskuntien mielestä kohtuullista, vaikka jotkut niistä pitivät sitä liian työläänä tai eivät pitäneet sitä riittävän tehokkaana. Useat valtuuskunnat korostivat, että ERRU-järjestelmään on tarkoitus saada kattavampi päivitys sen jälkeen, kun liikkuvuuspaketin I yhteydessä asetukseen (EY) N:o 1071/2009 tehdyt muutokset hyväksytään. Ne vaativat myös koordinoimaan kyseisten päivitysten ajoituksen.

² Maantiekuljetusyritysten eurooppalainen rekisteri eli järjestelmä, jolla varmistetaan kansallisten sähköisten rekisterien yhteenliittäminen asetuksen (EU) N:o 1071/2009 16 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti.

10. Pysyvien edustajien komitea keskusteli kompromissista 15. toukokuuta 2019. Monet valtuuskunnat ilmoittivat tukevansa kompromissia huolimatta tietyistä jäljellä olevista riskeistä, jotka liittyvät esimerkiksi verotuloihin ja muissa jäsenvaltioissa suoritettujen maantiekuljetusten valvontaan. Toisaalta huomattava osa valtuuskunnista suhtautui epäilevästi siihen, että yleisnäkemyks saataisiin muodostettua jo kesäkuussa 2019. Eräät valtuuskunnat esittivät kielteisen tarkasteluvarauman, joka koski verotuloja koskevan komission arviointivelvollisuuden laajuutta (1 artiklan 3 kohta – direktiivin uusi 5 a artikla). Puheenjohtajavaltio totesi kokouksen jälkeen, että tilanneselvitys olisi asianmukaisin perusta neuvostossa käytäviä keskusteluja varten.

IV PÄÄTELMÄT

11. Puheenjohtajavaltio katsoo, että hyvän edistymisen ansiosta jäsenvaltioiden huolenaiheita on voitu edelleen vähentää ja samalla säilyttää komission keskeisten tavoitteiden ydin.
- a) Tahattomien sivuvaikutusten välttämiseksi jäsenvaltiot voivat rajoittaa omien yritystensä mahdollisuutta vuokrata muissa jäsenvaltioissa rekisteröityjä ajoneuvoja 30 päivään kalenterivuodessa ja 25 prosenttiin ajoneuvokannasta. Tämän lyhyen vähimmäisajan ansiosta pitäisi olla mahdollista suojata ajoneuvojen rekisteröintiä koskevat kansalliset säännöt ja välttää veropohjan rapautuminen. Toinen suojatoimi on mahdollisuus rajoittaa kevyiden hyötyajoneuvojen vuokrausta omaan lukuun. Jotta verotuloihin kohdistuvaa vaikutusta voitaisiin seurata kattavasti, komission arviointikertomuksessa voitaisiin käsitellä myös tätä näkökohtaa.
- b) Sen varmistamiseksi, että toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneet yritykset eivät käytä väärin ajoneuvojen vuokrausta markkinoille pääsyä koskevien sääntöjen kiertämiseen, ajoneuvoissa on oltava oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta, kun sitä edellytetään asetuksessa (EY) N:o 1072/2009. Jäsenvaltioilla on myös oltava pääsy olevia vuokrattujen ajoneuvojen rekisterinumeroihin kansallisia sähköisiä rekistereitä koskevan EU:n rajapinnan eli ERRU-järjestelmän kautta. Ottaen huomioon, että ERRU-järjestelmää uudistetaan asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 (16 artikla)³, kompromissiin sisältyy velvoite lisätä vuokrattujen ajoneuvojen rekisterinumerotiedot kansalliseen rekisteriin.

³ Ks. yleisnäkemyks asetusta (EU) N:o 1071/2009 koskevasta ehdotuksesta, asiakirja 15084/18, s. 16.

12. Puheenjohtajavaltio panee merkille, että monet valtuuskunnat ovat korostaneet yhteyttä ensimmäisen liikkuvuuspaketin tärkeimpiin asiakokonaisuuksiin. Tämä yhteys on kaksitahoinen. Se on ensinnäkin tekninen, sillä jäsenvaltioiden tietojenvaihtoa on tehostettava seurannan ja valvonnan parantamiseksi. Toiseksi on käytävä yleinen poliittinen keskustelu markkinoille pääsystä ja sitä koskevista rajoituksista. Euroopan parlamentti on hyväksynyt ensimmäisen käsittelyn kantansa kaikista asianomaisista ehdotuksista. Neuvosto muodosti yleisnäkemyksen kolmesta ensimmäiseen liikkuvuuspakettiin kuuluvasta ehdotuksesta⁴ mutta ei vielä vuokrattuja ajoneuvoja koskevasta ehdotuksesta. Puheenjohtajavaltio panee myös merkille, että vaikka valtuuskunnat yleisesti ottaen tunnustavatkin tämän yhteyden merkityksen, ne ovat ilmaisseet eriäviä näkemyksiä siitä, milloin olisi sopiva hetki jatkaa tämän ehdotuksen käsittelyä – joko samanaikaisesti muiden ehdotusten kanssa tai vasta niiden jälkeen.
13. Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa pyydetään panemaan merkille edistyminen asian käsittelyssä.

⁴ Ks. asiakirja 15084/18.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 2006/1/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁵,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/1/EY⁷ säädetään markkinoiden avaamisen vähimmäistasosta ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämiselle maanteiden tavaraliikenteessä.

⁵ EUVL C , , s. .

⁶ EUVL C , , s. .

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/1/EY, annettu 18 päivänä tammikuuta 2006, ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä (kodifioitu toisinto) (EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82).

- 2) Vuokrattujen ajoneuvojen käytöllä voidaan vähentää omaan lukuun tai toisen lukuun tavaroita kuljettavien yritysten kustannuksia ja samalla lisätä niiden toiminnan joustavuutta. Näin voidaan osaltaan parantaa asianomaisten yritysten kilpailukykyä ja tuottavuutta. Lisäksi koska vuokratut ajoneuvot ovat yleensä uudempia kuin keskimääräinen kalusto, ne ovat yleensä turvallisempia ja saastuttavat vähemmän.
 - 3) Direktiivi 2006/1/EY ei tarjoa yrityksille mahdollisuutta hyötyä vuokrattujen ajoneuvojen käytöstä täysimääräisesti. Mainittu direktiivi antaa jäsenvaltioille oikeuden rajoittaa niiden alueelle sijoittautuneiden yritysten mahdollisuuksia käyttää omaan lukuunsa sellaisia vuokrattuja ajoneuvoja, joiden suurin sallittu kokonaispaino on yli kuusi tonnia. Lisäksi jäsenvaltioiden ei tarvitse sallia vuokratun ajoneuvon käyttöä omalla alueellaan, jos ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin muun jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti kuin sen, johon ajoneuvon vuokraava yritys on sijoittautunut.
 - 4) Jotta yritykset voisivat hyötyä suuremmassa määrin vuokrattujen ajoneuvojen käytön eduista, niiden olisi voitava käyttää missä tahansa jäsenvaltiossa vuokrattuja ajoneuvoja, ei ainoastaan sijoittautumisjäsenvaltiossa vuokrattuja ajoneuvoja. Tämän myötä niiden olisi helpompi vastata etenkin lyhytaikaisesti, tilapäisesti tai kausiluonteisesti lisääntyneeseen kysyntään tai korvata viallisia tai vahingoittuneita ajoneuvoja.
- 4 a) Jäsenvaltiot eivät saisi rajoittaa jonkin toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneen yrityksen vuokraaman ajoneuvon käyttöä alueellaan edellyttäen, että ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti ja, jos kyseessä on ajoneuvo, jota varten vaaditaan oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti, että yrityksen sijoittautumisjäsenvaltio on antanut tämän oikeaksi todistetun jäljennöksen nojalla luvan ajoneuvon käyttöön.

- 5) Tieliikenteen verotuksen taso vaihtelee edelleen huomattavasti unionissa. Tämän vuoksi tietyt rajoitukset, jotka välillisesti vaikuttavat myös vapauteen tarjota ajoneuvojen vuokrauspalveluja, ovat edelleen perusteltuja, jotta vältetään verotuksen vääristymiä. Siksi jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajoittaa sitä, kuinka kauan niiden alueelle sijoittautunut yritys voi käyttää toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua vuokrattua ajoneuvoa. Niiden olisi myös voitava rajoittaa alueelleen sijoittautuneen yrityksen vuokraamien tällaisten ajoneuvojen määrää.
- 5 a) Jotta voidaan paremmin valvoa käyttörajoitusta, joka koskee vuokrattua ajoneuvoa, joka on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin toisen jäsenvaltion kuin ajoneuvon vuokraavan yrityksen sijoittautumisjäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, jäsenvaltion olisi voitava vaatia, että vuokrasopimuksen kesto ei ole asianomaisen ajoneuvon sallittua käyttöaikaa pidempi. Lisäksi asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti myönnetyn yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistettujen jäljennösten voimassaolo voidaan rajata vastaamaan vuokrasopimuksen kestoja. Myös vuokratun ajoneuvon rekisterinumero voidaan mainita näissä oikeaksi todistetuissa jäljennöksissä.
- 5 b) Vuokrattujen ajoneuvojen käyttö ei saisi estää liikenteenharjoittajien muissa jäsenvaltioissa kuin niiden sijoittautumisjäsenvaltiossa harjoittaman toiminnan laillisuuden seuranta ja valvontaa. Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 mukaisesti liikenteenharjoittajien olisi ilmoitettava sijoittautumisjäsenvaltionsa viranomaisille kunkin käytössään olevan moottoriajoneuvon rekisterinumero, jotta tieto voidaan sisällyttää kansalliseen sähköiseen rekisteriin. Mainitussa asetuksessa säädetään muiden jäsenvaltioiden viranomaisten pääsystä kansallisten sähköisten rekisterien tietoihin; kansallisista sähköisistä rekistereistä olisi voitava hakea kohdennetusti sellaisia ajoneuvoja, joiden rekisterinumero ei ole sijoittautumisjäsenvaltion myöntämä.

- 5 c) Jotta varmistetaan, että velvoite, joka koskee vuokratun ajoneuvon rekisterinumeron sisällyttämistä kansalliseen sähköiseen rekisteriin, täytetään yhdenmukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa kansalliseen sähköiseen rekisteriin sisällytettäviä tietoja koskevien vähimmäisvaatimusten osalta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti⁸.
- 6) Jotta omaan lukuun tehtävät kuljetustoimet voitaisiin suorittaa tehokkaammin, jäsenvaltioiden ei enää olisi sallittava rajoittaa mahdollisuutta käyttää vuokrattuja ajoneuvoja näissä kuljetustoimissa. Mahdollisten verokysymysten välttämiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava rajoittaa ajoneuvojen omaan lukuun tapahtuvaa käyttöä kuljetusliikenteessä, kun ajoneuvon suurin sallittu kokonaispaino on enintään 3,5 tonnia ja se on rekisteröity sitä käyttävän yrityksen sijoittautumisjäsenvaltion ulkopuolella.
- 7) Komission olisi seurattava tämän direktiivin täytäntöönpanoa ja vaikutuksia ja esitettävä ne kertomuksessa. Kertomuksessa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, onko tämä direktiivi johtanut vanhojen tai tiettyntyyppisten ajoneuvojen käyttöön ja näin ollen vaikuttanut liikenneturvallisuuteen ja onko se vaikeuttanut lainvalvontaa, kabotaasisääntöjen noudattamisen valvonta mukaan luettuna. Kaikkia tämän alan tulevia toimia olisi harkittava kyseisen kertomuksen perusteella.
- 8) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, vaan ne voidaan maantieliikenteen ja niiden kysymysten, joita tällä direktiivillä on määrä ratkaista, rajatylittävän luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- 9) Direktiiviä 2006/1/EY olisi näin ollen muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2006/1/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i) korvataan johdantolause seuraavasti:

"Jokaisen jäsenvaltion on sallittava, että sen alueella käytetään jonkin toisen jäsenvaltion alueelle sijoittautuneiden yritysten vuokraamia ajoneuvoja edellyttäen, että";

ii) korvataan a alakohta seuraavasti:

"a) ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön jonkin jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti ja sitä käytetään asetuksen (EY) No 1071/2009 ja N:o 1072/2009 säännösten mukaisesti sitä käyttävän yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa tapauksesta riippuen."

2) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

"3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden alueelle sijoittautuneet yritykset voivat maanteiden tavaraliikenteessä käyttää vuokrattuja ajoneuvoja samoin ehdoin kuin omistamiaan ajoneuvoja, jos 2 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät.
2. Jos vuokrattu ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön toisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, yrityksen sijoittautumisjäsenvaltio voi
 - a) rajoittaa vuokratun ajoneuvon käyttöaikaa alueellaan edellyttäen, että se sallii saman yrityksen käyttää vuokrattua ajoneuvoa yhtäjaksoisesti 30 vuorokauden ajan kalenterivuodessa; tällaisessa tapauksessa voidaan vaatia, että vuokrasopimuksen kesto ei ole pidempi kuin jäsenvaltion asettama aikarajoitus;

- b) rajoittaa yrityksen käyttämien vuokrattujen ajoneuvojen lukumäärää edellyttäen, että se sallii ajoneuvojen vähimmäismäärän käytön. Tämä vähimmäismäärä on vähintään 25 prosenttia yrityksen omistamasta tavarankuljetusajoneuvokannasta vuokratun ajoneuvon käyttöä koskevan luvan pyytämistä edeltävän vuoden 31 päivänä joulukuuta. Jos yrityksen koko ajoneuvokanta koostuu useammasta kuin yhdestä ja alle neljästä ajoneuvosta, sen on sallittava käyttää ainakin yhtä tällaista vuokrattua ajoneuvoa;
- c) rajoittaa ajoneuvon omaan lukuun tapahtuvaa käyttöä kuljetusliikenteessä, jos sen suurin sallittu kokonaispaino on enintään 3,5 tonnia."

2 a) Lisätään 3 a artikla seuraavasti:

"3 a artikla

Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että vuokrattujen ajoneuvojen rekisterinumerot sisällytetään asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen sähköiseen rekisteriin.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä kansalliseen sähköiseen rekisteriin sisällytettäviä tietoja koskevat vähimmäisvaatimukset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 5 b artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoo-antavaa menettelyä noudattaen."

3) Lisätään 5 a ja 5 b artikla seuraavasti:

"5 a artikla

Komissio antaa viimeistään [Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on viisi vuotta määräajasta direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista.

Kertomuksen on sisällettävä tiedot niiden ajoneuvojen käytöstä, jotka on vuokrattu jossakin muussa jäsenvaltiossa kuin ajoneuvon vuokraavan yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa.

Kertomuksessa on käsiteltävä myös vaikutuksia liikenneturvallisuuteen[, verotuloihin] ja kabotaasisääntöjen noudattamisen valvontaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti.

Komissio arvioi tämän kertomuksen perusteella, onko tarpeen ehdottaa lisätoimenpiteitä.

5 b artikla

1. Komissiota avustaa tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista 4 päivänä helmikuuta 2014 annetun asetuksen (EU) N:o 165/2014 42 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa."

2 artikla

3. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on [24] kuukautta voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

4. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja