



Briuselis, 2019 m. gegužės 21 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

TRANS 349
CODEC 1113

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinį atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 9140/19

Komisijos dok. Nr.: ST 9669/17 + ADD 1-4

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais
– Pažangos ataskaita

I. IVADAS

1. 2017 m. gegužės mėn. Komisija pateikė pasiūlymą iš dalies pakeisti Direktyvą 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais. Šis pasiūlymas yra pirmojo judumo dokumentų rinkinio dalis ir yra susijęs su pasiūlymu peržiūrėti taisykles dėl galimybės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla ir galimybės patekti į krovinių vežimo kelių transportu rinką (reglamentai Nr. 1071/2009 ir Nr. 1072/2009).
2. Direktyvoje 2006/1/EB kodifikuojamos ankstesnės taisyklės ir numatomas minimalus rinkos atvėrimas transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimui kroviniams vežti keliais tarp valstybių narių tiek įmonėms, įsisteigusioms jų teritorijoje, tiek įmonėms, įsisteigusioms kitoje valstybėje narėje.

Tačiau:

- ta direktyva valstybei narei leidžiama nustatyti, kad jos teritorijoje įsisteigusios įmonės naudotų tik tas išnuomotas transporto priemones, kurios yra įregistruotos toje valstybėje narėje; be to, leidžiama uždrausti naudoti išnuomotas transporto priemones, kurių bendra leidžiama pakrautos transporto priemonės masė viršija šešias tonas, vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti;
 - ta direktyva taikoma tik tais atvejais, kai kitoje valstybėje narėje įsisteigusios įmonės nuomoja transporto priemones, įregistruotas toje pačioje valstybėje narėje, vežimo tarp valstybių narių tikslais.
3. Komisija siūlo iš dalies pakeisti Direktyvą 2006/1/EB daugiausia tam, kad būtų panaikinti esami apribojimai ir nustatyta aiški bei vienoda reglamentavimo sistema, kuri vežėjams visoje ES suteiktų vienodas galimybes patekti į nuomojamų transporto priemonių rinką.

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

4. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas pranešėja paskyrė Cláudia Monteiro de Aguiar (PPE, PT). 2018 m. gegužės 24 d. Transporto ir turizmo komitete vyko balsavimas dėl jos pranešimo, o 2019 m. sausio 15 d. Europos Parlamentas priėmė susitarimą per pirmąjį svarstymą, kuriame išdėstyta 15 pakeitimų¹.
5. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas ir Europos regionų komitetas savo nuomos priėmė atitinkamai 2017 m. gruodžio 6 d. ir 2018 m. vasario 1 d.

III. DARBAS TARYBOJE

6. 2017 m. birželio 1 d. ir 21 d. Komisija Sausumos transporto darbo grupei pateikė pasiūlymą ir poveikio vertinimą. Darbo grupės posėdžiai pirmininkaujant Estijai vyko 2017 m. liepos 7 d., spalio 11 d. ir lapkričio 6 d., o pirmininkaujant Bulgarijai – 2018 m. vasario 26 d., kovo 20 d. ir balandžio 24 d., siekiant išsamiai išnagrinėti pasiūlymą ir aptarti pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinius pasiūlymus. Pirmasis bandymas susitarti dėl bendro požiūrio 2018 m. birželio 7 d. TTE tarybos posėdyje buvo nesėkmingas.

¹ Žr. dokumentą 5386/19.

7. Sausumos transporto darbo grupė vėl nagrinėjo pasiūlymą pirmininkaujant Rumunijai, t. y. 2019 m. sausio 14 d., 21 d. ir 28 d., balandžio 4 d. ir gegužės 2 d. posėdžiuose, kad aptartų pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinį pasiūlymą; naujausia jo redakcija pateikiama šio dokumento priede. Dauguma delegacijų iš esmės pripažino, kad padaryta nemaža pažanga nagrinėjant pasiūlymą, ir kai kurios iš jų pabrėžė, kad priėmus bendrą požiūrį būtų galima šį dokumentą nagrinėti kartu su susijusiais pirmojo judumo dokumentų rinkinio dokumentais, kai tik bus pradėtos derybos su Europos Parlamentu. Dvi delegacijos nepakeitė savo neigiamos nuomonės dėl pasiūlymo. Komisija toliau laikėsi bendros išlygos dėl derybų rezultatų.
8. Nors daugeliui delegacijų toliau susirūpinimą kėlė pasiūlymo poveikis transporto priemonių mokestinėms pajamoms, dauguma jų pripažino, kad pirmininkaujančios valstybės narės kompromisiniu pasiūlymu valstybėms narėms suteikiama galimybė gerokai apriboti riziką (1 straipsnio 2 dalis, kuria pakeičiamas direktyvos 3 straipsnis, 3 ir 4 konstatuojamosios dalys). Viena delegacija laikėsi nuomonės, kad suteikiant daugiau laisvės išnuomotų transporto priemonių naudojimo atžvilgiu galėtų būti pakenkta nacionalinėms transporto priemonių registravimo taisyklėms, o dar viena delegacija nurodė, kad turi toliau nagrinėti šį pasiūlymą atsižvelgdama į neseniai priimtus nacionalinius įstatymus.
9. Kitoje valstybėje narėje įsisteigusių įmonių išnuomotų transporto priemonių tarpvalstybinio naudojimo klausimu (1 straipsnio 1 dalis, kuria iš dalies keičiamas direktyvos 2 straipsnis, 4a konstatuojamoji dalis) dauguma delegacijų galėjo pritarti didesniai lankstumui. Daugelis delegacijų pabrėžė, kad šiuo atveju svarbu imtis veiksmingų kontrolės priemonių, visų pirma stebėti kabotažo veiklą. Šiuo atžvilgiu daugumai delegacijų atrodė, kad Europos kelių transporto įmonių registro (ERRU)² sistemos naudojimas (1 straipsnio 2a dalis, kuria į direktyvą įterpiamas 3a straipsnis, 5b ir 5c konstatuojamosios dalys) yra pagrįstas, nors kai kurios iš jų laikėsi nuomonės, kad jis būtų pernelyg apsunkinantis arba nepakankamai veiksmingas. Kelios delegacijos pabrėžė, kad ERRU sistema bus visiškai atnaujinta, kai bus priimti Reglamento Nr. 1071/2009 pakeitimai, susiję su judumo dokumentų rinkiniu I, ir teigė, kad turi būti laikomasi suderinto atitinkamų atnaujinimų tvarkaraščio.

² Europos kelių transporto įmonių registras – sistema, skirta užtikrinti, kad pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 16 straipsnio 5 ir 6 dalis būtų tarpusavyje sujungti nacionaliniai elektroniniai registrai.

10. Nuolatinių atstovų komitetas kompromisinį pasiūlymą aptarė 2019 m. gegužės 15 d. Viena vertus, daugelis delegacijų pritarė kompromisui, nepaisydamos tam tikros likusios rizikos, pavyzdžiui, susijusios su mokestinėmis pajamomis ir kitose valstybėse narėse vykdomų kelių transporto operacijų kontrole. Kita vertus, nemažai delegacijų išreiškė abejonių dėl to, ar dėl bendro požiūrio įmanoma susitarti dar 2019 m. birželio mėn. Kai kurios delegacijos pareiškė neigiamą tikrinimo išlygą dėl Komisijos pareigos atlikti mokestinių pajamų vertinimą aprėpties (1 straipsnio 3 dalis – naujas direktyvos 5a straipsnis). Po posėdžio pirmininkaujanti valstybė narė padarė išvadą, kad pažangos ataskaita yra tinkamiausias pagrindas diskusijoms Taryboje.

IV. IŠVADOS

11. Pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad padaryta didelė pažanga padėjo dar labiau sumažinti valstybių narių susirūpinimą, tuo pat metu išsaugant Komisijos tikslų esmę.
- a) Siekiant išvengti nenumatyto šalutinio poveikio, valstybės narės gali nustatyti, kad jų įmonės gali nuomoti kitose valstybėse narėse registruotas transporto priemones iki 30 dienų per kalendorinius metus ir (arba) iki 25 % transporto priemonių parko. Per šį trumpą minimalų laikotarpį turėtų būti įmanoma apsaugoti nacionalines transporto priemonių registravimo taisykles ir išvengti mokesčių erozijos. Galimybė apriboti mažos keliamosios galios krovininių komercinių transporto priemonių nuomą tik vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti suteikia dar vieną apsaugos priemonę. Siekiant užtikrinti visapusišką poveikio mokestinėms pajamoms stebėseną, Komisijos vertinimo ataskaitą būtų galima išplėsti įtraukiant šį aspektą.
- b) Siekiant užtikrinti, kad kitoje valstybėje narėje įsisteigusių įmonių išnuomotų transporto priemonių naudojimu nebūtų piktnaudžiaujama siekiant apeiti patekimo į rinką taisykles, transporto priemonėms turi būti suteikta Bendrijos licencijos patvirtinta tikra kopija, jei to reikalaujama pagal Reglamentą 1072/2009. Be to, valstybės narės turės galimybę per ES nacionalinių elektroninių registrų sąsają (ERRU) gauti informaciją apie išnuomotų transporto priemonių registracijos numerius. Atsižvelgiant į tai, kad ERU sistema bus peržiūrėta Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 (16 straipsnis)³, kompromisiniame pasiūlyme numatyta pareiga į nacionalinį registrą įtraukti informaciją apie išnuomotų transporto priemonių registracijos numerius.

³ Žr. bendrą požiūrį dėl pasiūlymo dėl Reglamento (EB) Nr. 1071/2009, dokumentas 15084/18, p. 16.

12. Pirmininkaujanti valstybė narė pažymi, kad daugelis delegacijų pabrėžė sąsają su pagrindiniais pirmojo judumo dokumentų rinkinio dokumentais. Ši sąsaja yra dvejopa: pirma, techniniu požiūriu, atsižvelgiant į tai, kad siekiant pagerinti stebėseną ir kontrolę reikia gerinti valstybių narių keitimasi informacija; antra, atsižvelgiant į bendras politines diskusijas dėl patekimo į rinką ir jo apribojimų. Europos Parlamentas per pirmąją svarstymą priėmė pozicijas dėl visų susijusių dokumentų. Taryba nustatė bendrą požiūrį dėl trijų pasiūlymų dėl pirmojo judumo dokumentų rinkinio,⁴ bet dar nenustatė bendro požiūrio dėl pasiūlymo dėl išnuomotų transporto priemonių. Be to, pirmininkaujanti valstybė narė pažymi, kad delegacijos iš esmės pripažįsta šios sąsajos svarbą, tačiau laikosi skirtingų nuomonių dėl to, koks yra tinkamas šio dokumento tolesnio nagrinėjimo laikas – ar jį reikėtų nagrinėti lygiagrečiai su kitais dokumentais, ar vėlesniame etape.
13. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Nuolatinų atstovų komiteto ir Tarybos prašoma susipažinti su informacija apie pažangą, padarytą nagrinėjant šį dokumentą.

⁴ Žr. dokumentą 15084/18.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų,
naudojimo kroviniams vežti keliais

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁵,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁶,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/1/EB⁷ numatytas minimalus rinkos atvėrimo transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimui kroviniams vežti keliais lygis;

⁵ OL C , , p. .

⁶ OL C , , p. .

⁷ 2006 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/1/EB dėl transporto priemonių, išnuomotų be vairuotojų, naudojimo kroviniams vežti keliais (kodifikuota redakcija) (OL L 33, 2006 2 4, p. 82).

- (2) naudojant išnuomotas transporto priemones, gali būti sumažintos įmonių, vežančių krovinius savo sąskaita arba samdos pagrindais ir už atlygį, sąnaudos ir kartu padidintas jų veiklos lankstumas. Todėl tai gali padėti padidinti atitinkamų įmonių našumą ir konkurencingumą. Be to, kadangi nuomojamos transporto priemonės paprastai yra naujesnės, palyginti su vidutiniu transporto priemonių parko amžiumi, jos taip pat yra saugesnės ir mažiau teršia aplinką;
- (3) Direktyva 2006/1/EB įmonėms nesuteikiama galimybė visapusiškai pasinaudoti išnuomotų transporto priemonių naudojimo privalumais. Ta direktyva valstybėms narėms leidžiama riboti įmonėms, įsisteigusioms jų atitinkamose teritorijose, išnuomotų transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiama pakrautos transporto priemonės masė viršija šešias tonas, naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms vykdyti. Be to, nereikalaujama, kad valstybės narės leistų išnuomotą transporto priemonę naudoti atitinkamose savo teritorijose, jei transporto priemonė buvo įregistruota arba pradėta naudoti laikantis kitos valstybės narės nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, teisės aktų;
- (4) kad įmonės galėtų plačiau pasinaudoti išnuomotų transporto priemonių naudojimo privalumais, jos turėtų turėti galimybę naudotis transporto priemonėmis, išnuomotomis bet kurioje valstybėje narėje, o ne tik toje, kurioje jos įsteigtos. Taip joms būtų lengviau patenkinti visų pirma trumpalaikę, sezoninę ar laikinai padidėjusią paklausą arba pakeisti defektų turinčias arba sugedusias transporto priemones;
- (4a) valstybėms narėms neturėtų būti leidžiama riboti kitos valstybės narės teritorijoje įsisteigusių įmonių išnuomotų transporto priemonių naudojimą jų atitinkamose teritorijose, su sąlyga, kad transporto priemonė yra įregistruota arba pradėta naudoti laikantis bet kurios valstybės narės teisės aktų, o jei tai yra transporto priemonė, kuriai reikalinga Bendrijos licencijos patvirtinta tikra kopija pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009, įmonės įsisteigimo vietos valstybė narė šia patvirtinta tikra kopija yra suteikusi leidimą ją naudoti;

- (5) kelių transporto priemonių apmokestinimo lygis Sąjungoje vis dar yra labai nevienodas. Todėl tam tikri apribojimai, kurie taip pat turi netiesioginės įtakos laisvei teikti transporto priemonių nuomos paslaugas, išlieka pagrįsti siekiant išvengti fiskalinių iškreipimų. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę riboti laiką, kurį jų atitinkamose teritorijose įsisteigusios įmonės gali naudoti išnuomotą transporto priemonę, kuri yra įregistruota arba pradėta naudoti kitoje valstybėje narėje. Taip pat joms turėtų būti leidžiama riboti tokių jų atitinkamose teritorijose įsisteigusių įmonių išnuomotų transporto priemonių skaičių;
- (5a) siekiant geriau užtikrinti apribojimo, taikomo naudojant išnuomotą transporto priemonę, kuri įregistruota arba pradėta naudoti laikantis kitos valstybės narės nei ta, kurioje įsteigta ją nuomojanti įmonė, teisės aktų, vykdymą, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama reikalauti, kad nuomos sutarties trukmė neviršytų leidžiamos atitinkamos transporto priemonės naudojimo trukmės. Be to, Bendrijos licencijos patvirtintų tikrų kopijų, išduotų pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009, galiojimas gali būti apribotas laikotarpiui, atitinkančiam nuomos sutarties trukmę. Taip pat šiose patvirtintose tikrose kopijose gali būti nurodytas išnuomos transporto priemonės registracijos numeris;
- (5b) išnuomotų transporto priemonių naudojimas neturėtų kliudyti stebėti ir kontroliuoti vežėjų kitose valstybėse narėse, nei jų įsisteigimo valstybė narė, vykdomų operacijų teisėtumą. Pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009 vežėjai turėtų pranešti valstybės narės, kurioje jie yra įsisteigę, valdžios institucijoms kiekvienos jų turimos motorinės transporto priemonės registracijos numerį, kad tą informaciją būtų galima įrašyti į nacionalinį elektroninį registrą. Tame reglamente numatyta, kad nacionalinių elektroninių registrų duomenimis gali naudotis kitų valstybių narių valdžios institucijos; nacionaliniai elektroniniai registrai turėtų sudaryti galimybę atlikti tikslią paiešką, susijusią su transporto priemonėmis, kurių registracijos numeriai yra kiti, nei išduoti įsisteigimo vietos valstybės narės;

- (5c) siekiant užtikrinti, kad pareiḡa pateikti informaciją apie išnuomos transporto priemonės registracijos numerį nacionaliniame elektroniniame registre būtų vykdoma vienodai, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su būtiniausiais reikalavimais, taikytiniais duomenims, kurie turi būti įrašomi į nacionalinį elektroninį registrą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁸;
- (6) siekiant sudaryti sąlygas veiksmingiau vykdyti veḡimo savo sąskaita operacijas, valstybės narėms turėtų būti nebeleidžiama riboti galimybę naudoti išnuomotas transporto priemones tokioms operacijoms vykdyti. Tačiau, siekiant išvengti galimų fiskalinių problemų, valstybės narės turėtų galėti apriboti transporto priemonės, kurios didžiausioji leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, naudojimą veḡimo savo sąskaita operacijoms, jeigu ji įregistruota ne ją naudojančios įmonės įsisteigimo vietos valstybėje narėje;
- (7) Komisija turėtų stebėti šios direktyvos įgyvendinimą bei veikimą ir pateikti ataskaitą šiuo klausimu. Ataskaitoje ypatingas dėmesys turėtų būti skirtas tam, ar dėl šios direktyvos taikymo pradėtos naudoti senesnės ar tam tikrų rūšių transporto priemonės ir ar dėl to padarytas poveikis kelių eismo saugumui, taip pat ar dėl to susidurta su vykdymo užtikrinimo sunkumais, įskaitant kabotaḡo taisyklių vykdymo užtikrinimą. Bet kokie tolesni šios srities veiksmai turėtų būti svarstomi atsiḡvelgiant į šią ataskaitą;
- (8) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tarpvalstybinio kelių transporto pobūdḡio ir dėl problemų, kurias šia direktyva ketinama išspręsti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (9) todėl Direktyva 2006/1/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

⁸ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai, OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

1 straipsnis

Direktyva 2006/1/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) įvadinis sakinyss pakeičiamas taip:

„Visos valstybės narės leidžia savo teritorijoje naudoti transporto priemones, kurias išsinuomoja kitos valstybės narės teritorijoje įsisteigusios įmonės, jeigu:“;

ii) a punktas pakeičiamas taip:

„a) transporto priemonė įregistruota arba pradėta naudoti laikantis bet kurios valstybės narės teisės aktų ir ją naudojančios įmonės įsisteigimo vietos valstybėje narėje, jei taikytina, naudojama laikantis reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 nuostatų;“;

2) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

1. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad įmonės, įsisteigusios jų atitinkamose teritorijose, kroviniams vežti keliais galėtų naudoti išnuomotas transporto priemones tomis pačiomis sąlygomis kaip ir joms priklausančias transporto priemones, jeigu laikomasi 2 straipsnyje išdėstytų sąlygų.
2. Jeigu išnuomota transporto priemonė įregistruota arba pradėta naudoti laikantis kitos valstybės narės teisės aktų, įmonės įsisteigimo vietos valstybė narė gali:
 - a) riboti išnuomos transporto priemonės naudojimo laiką savo atitinkamoje teritorijoje, jeigu tokią išnuomotą transporto priemonę tai pačiai įmonei ji leidžia naudoti 30 dienų iš eilės laikotarpiu bet kuriais atitinkamais kalendoriniais metais; šiuo atveju galima reikalauti, kad nuomos sutartis netruktų ilgiau nei valstybės narės nustatytas terminas;

- b) riboti išnuomotų transporto priemonių, kurias gali naudoti įmonė, skaičių, jeigu ji leidžia naudoti minimalų tokių transporto priemonių skaičių. Šis minimalus skaičius turi atitikti bent 25 % krovinių transporto priemonių parko, kuris įmonei priklausė metų, einančių prieš metus, kuriais buvo pateiktas prašymas leisti naudoti išnuomotą transporto priemonę, gruodžio 31 d. Tuo atveju, kai visą įmonės parką sudaro daugiau nei viena ir mažiau nei keturios transporto priemonės, jai leidžiama naudoti bent vieną tokią išnuomotą transporto priemonę;
- c) riboti tokios transporto priemonės, kurios didžiausioji leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 3,5 tonos, naudojimą vežimo savo sąskaita operacijoms.“;

2a) įterpiamas šis 3a straipsnis:

„3a straipsnis

Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad informacija apie išnuomos transporto priemonės registracijos numerį būtų įrašyta į nacionalinį elektroninį registrą, nurodytą Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 16 straipsnyje.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais patvirtina būtinausius reikalavimus, taikytinus duomenims, kurie turi būti įrašyti į nacionalinį elektroninį registrą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 50 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.“;

3) įterpiami šie 5a ir 5b straipsniai:

„5 a straipsnis

Ne vėliau kaip [Leidinių biurui: prašom įrašyti datą: 5 metai po direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę termino pabaigos] Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos įgyvendinimo ir veikimo ataskaitą. Ataskaitoje pateikiama informacija apie kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje įsteigta transporto priemonę nuomojanti įmonė, išnuomotų transporto priemonių naudojimą. Ataskaitoje taip pat nagrinėjamas poveikis kelių eismo saugumui[, mokestinėms pajamoms] ir kabotažo taisyklių vykdymo užtikrinimui pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009. Remdamasi šia ataskaita Komisija įvertina, ar reikia siūlyti papildomų priemonių.

5b straipsnis

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal 2014 m. vasario 4 d. Reglamento (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų 42 straipsnio 1 dalį.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.“.

2 straipsnis

3. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo [Leidinių biurui: prašom įrašyti datą: [24] mėnesiai po įsigaliojimo]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

4. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu Tarybos vardu

Pirmininkas Pirmininkas