



Συμβούλιο  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 1 Ιουνίου 2017  
(OR. en)

9669/17

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2017/0113 (COD)**

---

---

**TRANS 213  
CODEC 924**

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

---

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Ιουνίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2017) 282 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2017) 282 final.

---

σνημμ.: COM(2017) 282 final

Βρυξέλλες, 31.5.2017  
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

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**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Στην οδηγία 2006/1/EK για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές<sup>1</sup> προβλέπεται ελάχιστο επίπεδο ανοίγματος της αγοράς για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων στην ενιαία αγορά, Με σκοπό: i) να επιτευχθεί βέλτιστη κατανομή πόρων με περιορισμό της αλόγιστης χρήσης των συντελεστών παραγωγής (π.χ. δεσμευμένο κεφάλαιο σε αναξιοποίητα οχήματα) και ii) να αυξηθεί η ευελιξία και η παραγωγικότητα των επιχειρήσεων. Όλοι οι στόχοι συνδέονται με τη χρήση μισθωμένων οχημάτων.

Παράλληλα, ωστόσο, η οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων μεικτού βάρους άνω των έξι τόνων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Επίσης, επιτρέπει τον περιορισμό της χρήσης οχήματος που έχει μισθωθεί σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που μισθώνει το όχημα.

Οι περιορισμοί αυτοί ενεργούν ανασταλτικά στην αποτελεσματικότητα της οδηγίας. Επιπλέον, δημιουργούν περιττό φόρτο για τις επιχειρήσεις και ένα συνονθύλευμα κανόνων που προκαλεί σύγχυση στους μεταφορείς. Η μείωση του φόρτου για τις επιχειρήσεις και η αποσαφήνιση των κανόνων αποτελούν κεντρικό στόχο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ (REFIT), μέρος του οποίου αποτελεί η παρούσα πρόταση.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να καταργηθεί η δυνατότητα περιορισμού της χρήσης μισθωμένων οχημάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Επιπλέον, η χρήση οχήματος μισθωμένου σε άλλο κράτος μέλος πρέπει να επιτρέπεται για τέσσερις τουλάχιστον μήνες, ώστε να παρέχεται στις επιχειρήσεις η δυνατότητα να καλύπτουν προσωρινές ή εποχικές κορυφώσεις της ζήτησης και/ή να αντικαθιστούν οχήματα ελαττωματικά ή με βλάβη. Η παροχή στα κράτη μέλη της δυνατότητας να περιορίζουν στους τέσσερις μήνες τη χρήση οχήματος μισθωμένου σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει κρίνεται αναγκαία για την αποφυγή τυχόν στρεβλώσεων, δεδομένων των σημαντικών διαφορών μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη φορολογία των οδικών οχημάτων.

Συνολικά, με την πρόταση εξασφαλίζεται για τους μεταφορείς σε ολόκληρη την ΕΕ ισότιμη πρόσβαση στην αγορά μισθωμένων οχημάτων. Επίσης, εξασφαλίζεται ομοιόμορφο ρυθμιστικό πλαίσιο σε ολόκληρη την ΕΕ και παρέχεται στους μεταφορείς η δυνατότητα να ασκούν τις μεταφορικές τους δραστηριότητες όσο το δυνατόν αποδοτικότερα. Επειδή τα μισθωμένα οχήματα είναι συνήθως νεότερα, ασφαλέστερα και λιγότερο ρυπογόνα, με την πρόταση μειώνονται οι αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις των οδικών μεταφορών.

Η παρούσα πρόταση είναι μία από τις πολλές προτάσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών που προτίθεται να εκδώσει η Επιτροπή το 2017 με σκοπό να καταστεί κατάλληλο για το μέλλον το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τον τομέα των οδικών μεταφορών στην ΕΕ.

---

<sup>1</sup> ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σ. 82.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Τα μισθωμένα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων αναφέρονται σε αμφοτέρους τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1071/2009<sup>2</sup> και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009<sup>3</sup>, στους όρους σχετικά με τον σταθερό τόπο εγκατάστασης του μεταφορέα (ο οποίος αποτελεί μία από τις απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα) και στους κανόνες σχετικά με την κοινοτική άδεια, επικυρωμένο αντίγραφο της οποίας πρέπει να τίθεται στη διάθεση του κατόχου της άδειας για κάθε μισθωμένο όχημα. Υπό την έννοια αυτή, η εκμετάλλευση μισθωμένων οχημάτων σχετίζεται με την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Τόσο οι κανονισμοί όσο και η οδηγία αποτελούν το νομικό πλαίσιο στο οποίο λειτουργεί ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ. Η επιβολή των διατάξεων των τριών αυτών νομικών πράξεων είναι στενά συνδεδεμένη. Ιδίως όσον αφορά την επιβολή του προτεινόμενου (προαιρετικού) χρονικού περιορισμού, σύμφωνα με τον οποίο είναι δυνατό να περιορίζεται σε τέσσερις μήνες η χρήση οχήματος μισθωμένου σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει, είναι σημαντική η πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Σύμφωνα με την εν λόγω πρόταση, τα κράτη μέλη θα υποχρεούνται να καταγράφουν τον αριθμό κυκλοφορίας κάθε οχήματος που βρίσκεται στη διάθεση μεταφορέα στο αντίστοιχο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο τους. Αυτός ο κανόνας αναμένεται να βοηθήσει σημαντικά στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης με οποιονδήποτε χρονικό περιορισμό, όπως αναφέρεται ανωτέρω.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση είναι απολύτως σύμφωνη με την προτεραιότητα της Επιτροπής για τη δημιουργία βαθύτερης και δικαιότερης εσωτερικής αγοράς. Θα ενισχυθεί η εσωτερική αγορά παροχής υπηρεσιών μεταφορών με χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων και παροχής υπηρεσιών εκμίσθωσης και χρονομίσθωσης οχημάτων. Η πρόταση συνάδει, επίσης, με τους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών, όπως παρουσιάζονται στη Λευκή Βίβλο του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»<sup>4</sup>. Με την παρούσα πρόταση μειώνεται επίσης ο κανονιστικός φόρτος για τους μεταφορείς και διευκρινίζεται το νομικό πλαίσιο - τα οποία αποτελούν και τα δύο στόχους του προγράμματος REFIT της ΕΕ.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

- **Νομική βάση**

Νομική βάση της παρούσας οδηγίας είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ.

Οι οδικές μεταφορές αποκτούν ολοένα και πιο διεθνή χαρακτήρα. Το ποσοστό των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στη συνολική δραστηριότητα οδικών εμπορευματικών

<sup>2</sup> EE L 300 της 14.11.2009, σ. 51.

<sup>3</sup> EE L 300 της 14.11.2009, σ. 72.

<sup>4</sup> COM(2011) 144 τελικό της 28.3.2011.

μεταφορών στη σημερινή ΕΕ των 28 αυξήθηκε από περίπου 28 % το 2000 σε σχεδόν 36 % το 2014<sup>5</sup>. Μόνο η ΕΕ μπορεί να παράσχει ομοιόμορφο νομικό πλαίσιο στην ολόενα και πιο ενοποιούμενη εσωτερική αγορά παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών. Χωρίς την παρέμβαση της ΕΕ, τα κράτη μέλη δεν θα παρείχαν ισότιμους όρους ανταγωνισμού, που είναι αναγκαίοι στην εσωτερική αγορά. Το υφιστάμενο συνονθύλευμα εθνικών κανόνων είναι δυνατό να υπερβληθεί μόνο με δράση σε επίπεδο ΕΕ. Με ενιαίο νομικό πλαίσιο θα μειωθεί το κόστος συμμόρφωσης και εφαρμογής ανά την ΕΕ. Δεδομένου ότι, επί του παρόντος, η οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων, υπό ορισμένους όρους, για να μειωθεί το πεδίο αρμοδιότητας των κρατών μελών στην επιβολή περιορισμών στη χρήση μισθωμένων οχημάτων απαιτείται τροποποίηση της οδηγίας, η οποία μπορεί να γίνει μόνο σε επίπεδο ΕΕ.

- **Αναλογικότητα**

Όπως αναφέρεται στο τμήμα 7.4 της εκτίμησης επιπτώσεων, η πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί. Η πρόταση περιλαμβάνει μόνον ορισμένες στοχευμένες τροποποιήσεις της οδηγίας που βοηθούν να βελτιωθεί το νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο λειτουργεί ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και ο τομέας της εκμίσθωσης και της χρονομίσθωσης οχημάτων στην ΕΕ.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Επειδή η προς τροποποίηση πράξη είναι οδηγία, η προτεινόμενη τροποποιητική πράξη θα πρέπει καταρχήν να λάβει την ίδια μορφή.

### **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών σχετικά με την εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 2006/1/ΕΚ εγκρίθηκε μαζί με την παρούσα πρόταση<sup>6</sup>. Πραγματοποιήθηκε εξωτερική μελέτη κατά την περίοδο 2015-16. Η τελική έκθεση της μελέτης δημοσιεύτηκε στον ιστότοπο της Επιτροπής<sup>7</sup>.

Τα κύρια πορίσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης ήταν ότι η οδηγία 2006/1/ΕΚ θα μπορούσε να είναι πιο αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη των στόχων της, αν δεν επέτρεπε στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων σε ορισμένα τμήματα της αγοράς και υπό ορισμένους όρους. Οι περιορισμοί στη διασυννοριακή μίσθωση οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων εμποδίζουν τους μεταφορείς να βελτιστοποιήσουν την αξιοποίηση των στόλων με μετατόπιση των οχημάτων τους εκεί όπου χρειάζονται περισσότερο. Επιπλέον, οι περιορισμοί στη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων μειώνουν επίσης την αποδοτικότητα της οδηγίας 2006/1/ΕΚ, διότι αυξάνουν το κόστος συμμόρφωσης, τόσο για τους μεταφορείς όσο και για

<sup>5</sup> Βλ. EU Transport in Figures (Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς). Στατιστικό Εγχειρίδιο 2016, πίνακες 2.2.4b και 2.2.4c, διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016\\_en](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en)

<sup>6</sup> SWD(2017) XXX final [πλήρης αριθμός αναφοράς όταν καταστεί διαθέσιμος].

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

τις εταιρείες εκμίσθωσης / χρονομίσθωσης οχημάτων, και το κόστος εφαρμογής και επιβολής για τις δημόσιες αρχές. Υπό συνθήκες έλλειψης περιορισμών, το εν λόγω κόστος διαπιστώθηκε ότι είναι μικρό και αμελητέο.

Η παροχή στα κράτη μέλη της δυνατότητας να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων αντιτίθεται επίσης στις ανάγκες της ευρωπαϊκής οικονομίας όσον αφορά την αύξηση της ευελιξίας και της αποδοτικότητας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και δεν είναι πλήρως συμβατή με τις τρέχουσες προτεραιότητες πολιτικής όσον αφορά την εμβάθυνση της ενιαίας αγοράς και την προώθηση της χρήσης ασφαλέστερων, καθαρότερων και αποδοτικότερων οχημάτων από πλευράς καυσίμων.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν πολλές ευκαιρίες να συμβάλουν κατά τη διάρκεια τόσο της διαδικασίας εκ των υστέρων αξιολόγησης όσο και της εκτίμησης επιπτώσεων. Μετά τις στοχευμένες συνεντεύξεις ενδιαφερόμενων μερών (27 συνεντεύξεις διενεργήθηκαν το φθινόπωρο του 2015 για την εκ των υστέρων αξιολόγηση και 33 το δεύτερο εξάμηνο του 2016 για την εκτίμηση επιπτώσεων), πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση στο διαδίκτυο διάρκειας 12 εβδομάδων (που κάλυπτε τόσο την εκ των υστέρων αξιολόγηση όσο και την εκτίμηση επιπτώσεων) από τις 11 Αυγούστου έως τις 4 Νοεμβρίου 2016 (συγκεντρώνοντας 27 απαντήσεις), καθώς και διαβούλευση διάρκειας 7 εβδομάδων με τις ΜΜΕ, από τις 22 Σεπτεμβρίου έως τις 11 Νοεμβρίου 2016, μέσω της ομάδας ΜΜΕ του δικτύου «Enterprise Europe Network». Η διαβούλευση με την ομάδα ΜΜΕ συνίστατο σε δύο διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων (156 απαντήσεις) και το άλλο σχετικά με τη χρήση μισθωμένων λεωφορείων και πούλμαν (94 απαντήσεις).

Από τη διαβούλευση προέκυψαν αρκετά στοιχεία και πολύτιμες σχετικές συμβολές από επαγγελματίες. Ένα από τα αποτελέσματά της ήταν ότι η απουσία κανόνων της ΕΕ σχετικά με τη χρήση μισθωμένων λεωφορείων και πούλμαν δεν αποτελούσε πραγματικά πρόβλημα και ότι δεν υπήρχε συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς που να δραστηριοποιείται με μισθωμένα λεωφορεία και πούλμαν. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο απορρίφθηκε μία από τις αρχικά προβλεπόμενες επιλογές πολιτικής με την οποία θα επεκτεινόταν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας στη χρήση μισθωμένων λεωφορείων και πούλμαν.

Κατά τη διαβούλευση παρασχέθηκαν επίσης ορισμένα στοιχεία σχετικά με τις αιτιολογήσεις από τα κράτη μέλη για την εφαρμογή περιορισμών στη χρήση μισθωμένων οχημάτων. Ορισμένες δημόσιες αρχές και συνδικαλιστικοί εκπρόσωποι φοβούνται ότι η άρση των περιορισμών όσον αφορά τη χρήση μισθωμένων οχημάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό θα οδηγήσει σε περισσότερη ανταγωνιστική πίεση και ότι, αν επιτραπεί η χρήση οχημάτων μισθωμένων σε άλλο κράτος μέλος, αυτό θα οδηγήσει σε περισσότερες δυσχέρειες στην επιβολή της νομοθεσίας περί οδικών μεταφορών. Μολονότι έχουν ληφθεί υπόψη οι αιτιολογήσεις για περιορισμούς στη χρήση οχημάτων μισθωμένων σε άλλο κράτος μέλος, οι αιτιολογήσεις σχετικά με τους περιορισμούς στη χρήση μισθωμένων οχημάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό δεν ήταν πειστικές.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η Επιτροπή υποστηρίχθηκε στο έργο της από εξωτερικό ανάδοχο ο οποίος εκπόνησε μελέτη σχετικά με την εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας και υποστηρικτική μελέτη για την εκτίμηση επιπτώσεων.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου. Οι επιφυλάξεις διευθετήθηκαν με την παροχή περισσότερων λεπτομερειών σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής, με την επεξήγηση του μεγέθους των προβλημάτων που εντοπίστηκαν και του λόγου για τον οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τώρα, με την απόρριψη της αρχικής επιλογής πολιτικής που θα επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας στη χρήση μισθωμένων λεωφορείων και πούλμαν (επειδή δεν ήταν δυνατό να υποστηριχθεί αυτή η επιλογή), με επεξήγηση των κινδύνων μη επίτευξης του αναμενόμενου αποτελέσματος της προτιμώμενης επιλογής (λαμβανομένων ιδίως υπόψη πιθανών κινήτρων για τον φορολογικό σχεδιασμό ή τη φορολογική βελτιστοποίηση και πιθανών δυσχερειών για τα κράτη μέλη στην επιβολή της νομοθεσίας περί οδικών μεταφορών), με απόπειρα ποσοτικού προσδιορισμού της μείωσης του διοικητικού κόστους και με την παροχή περισσότερων πληροφοριών σχετικά με τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Εξετάστηκαν οι ακόλουθες επιλογές πολιτικής:

**Επιλογή 0:** Έκδοση κατευθυντήριων γραμμών και συστάσεων.

**Επιλογή 1:** Στοχευμένες νομοθετικές τροποποιήσεις.

**Επιλογή 1α:** Πρόβλεψη της δυνατότητας χρήσης μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό σε όλη την ΕΕ.

**Επιλογή 1β:** Πρόβλεψη της δυνατότητας χρήσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία μεταφορέας εγκατεστημένος σε ένα κράτος μέλος έχει μισθώσει σε άλλο κράτος μέλος για ορισμένη χρονική περίοδο (τρεις έως τέσσερις μήνες), π.χ. για την κάλυψη προσωρινών ή εποχικών κορυφώσεων της ζήτησης.

**Επιλογή 1γ:** Συνδυασμός των επιλογών 1α και 1β.

**Επιλογή 2:** Ίδιοι (ή τουλάχιστον όχι πιο περιοριστικοί) κανόνες για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων όπως και για τη χρήση οχημάτων που ανήκουν σε επιχειρήσεις.

Η επιλογή 1γ αποτελεί την προτιμώμενη επιλογή, επειδή είναι η πλέον αποτελεσματική επιλογή που καλύπτει όλα τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί χωρίς να υπερβαίνει τα αναγκαία προς τον σκοπό αυτό. Είναι καλύτερη από την επιλογή 2, διότι η τελευταία δεν θα εξάλειφε το συνονθύλευμα κανόνων στην ΕΕ που αφορούν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων. Αντίθετα, οι διαφορετικοί κανόνες των διαφόρων κρατών μελών θα εξακολουθήσουν να ισχύουν εφόσον δεν θέτουν τα μισθωμένα οχήματα σε δυσμενέστερη θέση από τα οχήματα που ανήκουν σε μεταφορείς (π.χ. απαιτήσεις σχετικές με την επαναταξινόμηση οχήματος που έχει αγορασθεί / μισθωθεί σε άλλο κράτος μέλος).

Με βάση την προτιμώμενη επιλογή, το λειτουργικό κόστος των μεταφορέων της ΕΕ θα μπορούσε να μειωθεί κατά 158 εκατ. EUR συνολικά το 2030. Η μετάβαση μεταφορέα από ιδιόκτητα οχήματα σε μισθωμένα οχήματα αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση του λειτουργικού κόστους του κατά περίπου 2%. Επιπλέον, ο τομέας της εκμίσθωσης / χρονομίσθωσης οχημάτων αναμένεται να αποκομίσει περίπου 81 εκατ. EUR, με αποτέλεσμα το συνολικό ετήσιο οικονομικό όφελος να ανέλθει σε περίπου 240 εκατ. EUR το 2030. Επιπλέον, η προτιμώμενη επιλογή θα οδηγήσει στη δημιουργία σχεδόν 5 000 πρόσθετων

θέσεων απασχόλησης, εκ των οποίων 2 900 στον τομέα της εκμίσθωσης / χρονομίσθωσης οχημάτων και 1 700 στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Η πρόταση αποτελεί μέρος του προγράμματος REFIT της Επιτροπής. Σκοπός της πρότασης είναι η απλούστευση των κανόνων για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων. Με το άνοιγμα της αγοράς χρήσης μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό θα αρθούν τυχόν περιορισμοί, γεγονός που με τη σειρά του θα μειώσει το κόστος συμμόρφωσης των μεταφορέων. Η πρόβλεψη ενιαίου πλαισίου για τη χρήση οχημάτων μισθωμένων σε άλλο κράτος μέλος (τουλάχιστον για τέσσερις μήνες κατ' ανώτατο όριο) αναμένεται ότι θα επιφέρει νομική σαφήνεια και ότι οι μεταφορείς θα εξοικονομήσουν έως και 12,8 εκατ. EUR από το κόστος διαγραφής και επαναταξινόμησης του οχήματός τους.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>8</sup>.

#### 4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

#### 5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα παρακολουθείται εκ του σύνεγγυς. Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας το αργότερο πέντε έτη μετά την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Με την περαιτέρω ελευθέρωση της χρήσης μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων, η παρούσα οδηγία αναμένεται να δώσει ώθηση στην αγορά μισθωμένων οχημάτων και να οδηγήσει σε χαμηλότερο κόστος και μεγαλύτερη ευελιξία και κερδοφορία για τους μεταφορείς. Οι σχετικές πληροφορίες πρόκειται να συλλεχθούν από τις εθνικές αρμόδιες αρχές, από εκπροσώπους του κλάδου της εκμίσθωσης και χρονομίσθωσης οχημάτων, καθώς και μέσω έρευνας μεταξύ οδικών μεταφορέων. Χρήσιμες πληροφορίες αναμένεται επίσης να προκύψουν από τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα επιχειρήσεων οδικών μεταφορών. Επειδή οι μεταφορείς θα πρέπει μελλοντικά να αναφέρουν τον αριθμό πινακίδας κυκλοφορίας των οχημάτων που έχουν στη διάθεσή τους, αναμένεται ότι θα είναι απλό να εξάγεται από τα μητρώα αυτά γενική εικόνα του ποσοστού των οχημάτων του στόλου που έχουν ταξινομηθεί στο εξωτερικό.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Τα βασικά στοιχεία της πρότασης είναι τα ακόλουθα:

*Τροποποίηση του άρθρου 2 της οδηγίας 2006/1/EK*

Με το άρθρο 2 ορίζεται το πλαίσιο των κανόνων που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τη χρήση μισθωμένων οχημάτων στο έδαφός τους από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο

<sup>8</sup> Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

έδαφος άλλου κράτους μέλους. Εν προκειμένω, ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω άρθρου στις «εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών» είναι παρωχημένος, διότι μισθωμένα οχήματα μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται για ενδομεταφορές σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

Με τις ισχύουσες διατάξεις επιτρέπεται στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση οχημάτων μισθωμένων σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που τα μισθώνει. Έτσι δημιουργείται ένα συνονθύλευμα κανόνων ανά την ΕΕ, καθώς και νομική αβεβαιότητα, η οποία με τη σειρά της εμποδίζει τις επιχειρήσεις να επωφεληθούν από δυνητικά ελκυστικότερες από οικονομικής πλευράς ευκαιρίες διασυνοριακής μίσθωσης. Ως εκ τούτου, προτείνεται να επιτραπεί στις επιχειρήσεις η χρήση σε όλη την ΕΕ οχημάτων μισθωμένων οπουδήποτε στην ΕΕ.

Επειδή οι συντελεστές φορολόγησης οχημάτων εξακολουθούν να διαφέρουν σημαντικά στην ΕΕ και προκειμένου να αποφευχθούν φορολογικές στρεβλώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τη διάρκεια χρησιμοποίησης στο έδαφός τους οχήματος μισθωμένου σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει, ωστόσο όχι κάτω από ελάχιστη χρονική περίοδο τεσσάρων μηνών. Η εν λόγω τετράμηνη ελάχιστη χρονική περίοδος έχει στόχο να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματα που μισθώνονται (και ταξινομούνται) σε άλλο κράτος μέλος είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται για να καλύπτονται ιδίως βραχυπρόθεσμες, εποχικές ή προσωρινές κορυφώσεις της ζήτησης ή να αντικαθίστανται οχήματα ελαττωματικά ή με βλάβη.

#### *Τροποποίηση του άρθρου 3 της οδηγίας 2006/1/ΕΚ*

Με το άρθρο 3 ορίζεται το πλαίσιο των κανόνων που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφός τους. Οι ισχύουσες διατάξεις εφαρμόζονται σε μισθωμένα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί ή έχουν νομίμως τεθεί σε κυκλοφορία στο ίδιο το κράτος μέλος, «εφόσον πληρούνται οι όροι του άρθρου 2». Δεδομένου ότι με το τροποποιημένο άρθρο 2 επιτρέπεται η χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί ή έχουν νομίμως τεθεί σε κυκλοφορία σε οποιοδήποτε κράτος μέλος, η παράγραφος 1 τροποποιείται ώστε να εξαλειφθεί αυτή η ασυνέπεια. Θα πρέπει να είναι δυνατή η χρησιμοποίηση οχήματος που έχει ταξινομηθεί ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους άλλου από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει, όχι μόνο για μεταφορές σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος (σύμφωνα με το τροποποιημένο άρθρο 2), αλλά και για μεταφορές στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει.

Η παράγραφος 2 απαλείφεται, διότι τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει πλέον να έχουν την ελευθερία να περιορίζουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Σε ολόκληρη την ΕΕ θα πρέπει να επιτραπεί στις επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό και να αποκομίζουν τα σχετικά οφέλη. Δεν θα πρέπει να περιορίζονται στη χρησιμοποίηση οχημάτων που τους ανήκουν ή στην εξωτερική ανάθεση της μεταφοράς σε επιχείρηση που παρέχει τις υπηρεσίες αυτές για λογαριασμό τρίτων. Τα οχήματα που ανήκουν σε επιχειρήσεις που τα χρησιμοποιούν για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό συχνά είναι αναξιόποιeta, ενώ κατά μέσο όρο είναι παλαιότερα, λιγότερο ασφαλή και περισσότερο ρυπογόνα από τα μισθωμένα οχήματα.

#### *Νέο άρθρο 5α στην οδηγία 2006/1/ΕΚ*

Η παρούσα οδηγία αποτελεί βήμα προόδου προς το άνοιγμα της αγοράς χρήσης μισθωμένων οχημάτων για οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Με την πρόβλεψη της δυνατότητας χρήσης οχήματος μισθωμένου σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει, για περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων μηνών, και με την άρση των περιορισμών στη χρήση μισθωμένων οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, η οδηγία προσφέρει νέες δυνατότητες τόσο για τις επιχειρήσεις που μισθώνουν οχήματα όσο και για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της εκμίσθωσης / χρονομίσθωσης οχημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η εφαρμογή και τα αποτελέσματα αυτής της νέας οδηγίας και οι επιπτώσεις της στους μεταφορείς για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων, καθώς και στον τομέα της εκμίσθωσης / χρονομίσθωσης οχημάτων θα πρέπει να αξιολογηθεί σε έκθεση που θα υποβληθεί από την Επιτροπή. Η αξιολόγηση θα πρέπει να πραγματοποιηθεί γίνει μόλις είναι διαθέσιμα επαρκή αποδεικτικά στοιχεία, το οποίο αναμένεται να συμβεί πέντε έτη μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο (εξίμισι έτη μετά την έναρξη ισχύος της νέας οδηγίας). Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή θα αξιολογήσει κατά πόσον θα πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα.

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**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 Επιτροπής<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup> καθορίζεται ελάχιστο επίπεδο ανοίγματος της αγοράς για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
- (2) Η χρήση 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. Συνεπώς, μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων. Επιπλέον, επειδή τα μισθωμένα οχήματα είναι συνήθως νεότερων μοντέλων από τον μέσο όρο του στόλου, είναι επίσης ασφαλέστερα και λιγότερο ρυπογόνα.

<sup>1</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C της , σ. .

<sup>3</sup> Οδηγία 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (κωδικοποιημένη έκδοση) (ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σ. 82).

- (3) Η οδηγία 2006/1/EK δεν παρέχει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να επωφελούνται πλήρως από τα πλεονεκτήματα της χρήσης μισθωμένων οχημάτων. Η εν λόγω οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση, από τις επιχειρήσεις τους, μισθωμένων οχημάτων μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους άνω των έξι τόνων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να επιτρέπουν τη χρήση μισθωμένου οχήματος στα αντίστοιχα εδάφη τους αν το όχημα έχει ταξινομηθεί ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία σε κράτος μέλος άλλο από το 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 χρήσης 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.
- (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 είναι δυνατό να χρησιμοποιείται, εντός των αντίστοιχων εδαφών τους, όχημα μισθωμένο σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που το μισθώνει.
- (6) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποδοτικότερη εκτέλεση μεταφορών για ίδιο λογαριασμό, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να έχουν πλέον τη δυνατότητα να περιορίζουν τη δυνατότητα χρήσης μισθωμένων οχημάτων για τις εν λόγω μεταφορές.
- (7) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την εφαρμογή και τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας και να τα καταγράψει σε έκθεση. Τυχόν μελλοντική δράση σε αυτόν τον τομέα θα πρέπει να εξεταστεί με βάση την εν λόγω έκθεση.
- (8) Επειδή οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν επαρκώς μόνο από τα κράτη μέλη, αλλά αντιθέτως, λόγω της διασυνοριακής φύσης των οδικών μεταφορών και των ζητημάτων που πρόκειται να αντιμετωπισθούν με την παρούσα οδηγία, είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (9) Επομένως, η οδηγία 2006/1/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

*Άρθρο 1*

Η οδηγία 2006/1/EK 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 κράτους μέλους·»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Όταν το όχημα δεν έχει ταξινομηθεί ή δεν έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που μισθώνει το όχημα, τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν τον χρόνο χρήσης του μισθωμένου οχήματος εντός των αντίστοιχων εδαφών τους. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη χρήση του για τέσσερις τουλάχιστον μήνες οποιουδήποτε ημερολογιακού έτους.»

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

#### *«Άρθρο 3*

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι επιχειρήσεις τους μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για οδικές εμπορευματικές μεταφορές, με τους ίδιους όρους όπως και για τα οχήματα που τους ανήκουν, εφόσον πληρούνται οι όροι του άρθρου 2.»

(3) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 5α:

#### *«Άρθρο 5α*

Έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία που υπολογίζεται 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 χρήση οχημάτων μισθωμένων σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που μισθώνει τα οχήματα. Με βάση αυτήν την έκθεση, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον είναι αναγκαίο να προτείνει πρόσθετα μέτρα.»

#### *Άρθρο 2*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία που υπολογίζεται σε 18 μήνες

από την έναρξη ισχύος]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. 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*