



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för
godstransporter på väg**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2017) 196 final}

{SWD(2017) 197 final}

{SWD(2017) 198 final}

{SWD(2017) 199 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

I direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg¹ föreskrivs en miniminivå av marknadsöppning för användning av hyrda godsfordon på den inre marknaden. Syftet med det är att i) åstadkomma en optimal resursfördelning genom att begränsa oekonomisk användning av produktionsfaktorer (t.ex. kapital som är bundet i underutnyttjade fordon) och ii) öka de berörda företagens flexibilitet och produktivitet. Alla mål är knutna till användning av hyrda fordon.

Direktivet innehåller dock möjligheter för medlemsstaterna att begränsa användningen av hyrda godsfordon med en bruttovikt på över sex ton till transporter för egen räkning. Det ger också tillåtelse att begränsa användningen av ett fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget är registrerat.

Sådana begränsningar hämmar direktivets effektivitet. De skapar dessutom en onödig börda för företag och en uppsjö av olika regler, vilket skapar förvirring bland operatörerna. Att minska de bördor som läggs på företagen och förtydliga reglerna är ett centralt mål för EU:s program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit), som detta förslag är en del av.

Det föreslås därför att man tar bort möjligheten att begränsa användningen av hyrda fordon för transporter för egen räkning. Dessutom bör användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat vara tillåten i minst fyra månader för att göra det möjligt för företag att klara tillfälliga eller säsongsbundna efterfrågetoppar och/eller ersätta defekta eller skadade fordon. Att medlemsstater får möjlighet att begränsa användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat till fyra månader, förefaller nödvändigt för att undvika eventuella snedvridningar av konkurrensen med tanke på de betydande skillnaderna i medlemsstaternas beskattning av vägfordon.

På det hela taget säkerställer förslaget lika tillgång för transportföretag i hela EU till marknaden för hyrda fordon. Det säkerställer också en enhetlig rättslig ram i hela EU och gör det möjligt för transportföretag att utföra sin transportverksamhet så effektivt som möjligt. Eftersom hyrda fordon ofta är nyare, säkrare och mindre förorenande, minskar förslaget de negativa externa effekterna av transporter på väg.

Förslaget är ett av flera förslag på området för vägtransporter, som kommissionen har för avsikt att anta under 2017 för att göra den rättsliga ramen för vägtransportsektorn i EU rustat för framtiden.

• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området

Det hänvisas till hyrda godsfordon i förordningarna (EG) nr 1071/2009² och (EG) nr 1072/2009³ när det gäller villkoren för en fast etablering för ett transportföretag (som är ett av kraven för tillträde till att bedriva yrkesmässig trafik) och när det gäller reglerna för gemenskapstillståndet som säger att en bestyrkt kopia av det ska ställas till förfogande för

¹ EUT L 33, 4.2.2006, s. 82.

² EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

³ EUT L 300, 14.11.2009, s. 72.

tillståndshavaren för varje hyrt fordon. I detta avseende är driften av hyrda fordon relevant för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg. Båda förordningarna och direktivet utgör den rättsliga ramen för sektorn för godstransporter på väg i EU. Genomförandet av bestämmelserna i dessa tre rättsakter är nära knutna till varandra. Förslaget till ändring av förordning (EG) nr 1071/2009 är relevant, särskilt när det gäller genomförandet av den föreslagna (frivilliga) tidsbegränsningen, varvid användningen av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där det företag som hyr det är etablerat, kan begränsas till fyra månader. Enligt detta förslag skulle medlemsstaterna vara skyldiga att i sina respektive nationella elektroniska register ange registreringsnumret för samtliga fordon ett transportföretag förfogar över. En sådan regel borde vara till stor hjälp vid övervakningen av om den tidsbegränsning som avses ovan efterlevs.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget är helt i linje med kommissionens prioritering att skapa en djupare och rättvisare inre marknad. Den inre marknaden för tillhandahållande av transporttjänster med hjälp av hyrda godsfordon och för tillhandahållandet av uthyrning och leasing kommer att stärkas. Det ligger också i linje med de mål för den gemensamma transportpolitiken som beskrivs i 2011 års vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem⁴. Detta förslag minskar också den administrativa bördan för aktörerna och klargör den rättsliga ramen – som båda är mål för EU:s Refit-program.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Unionen ska ha delad befogenhet med medlemsstaterna i fråga om reglering på transportområdet enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget.

Vägtransporterna blir allt mer internationella. Andelen internationella godstransporter på väg av de totala godstransporterna på väg i vad som nu är EU-28 har ökat från 28 % år 2000 till nästan 36 % år 2014⁵. Det är bara EU som kan skapa en enhetlig rättslig ram i den alltmer integrerade inre marknaden för tillhandahållande av vägtransporttjänster. Utan ingripande på EU-nivå skulle medlemsstaterna inte införa de lika villkor som behövs på den inre marknaden. Den nuvarande situationen med ett lapptäcke av nationella regler kan avhjälpas endast genom åtgärder på EU-nivå. En enhetlig rättslig ram kommer att minska kostnaderna för efterlevnad och tillsyn i hela EU. Eftersom direktivet för närvarande ger medlemsstaterna möjlighet att under vissa omständigheter begränsa användningen av hyrda fordon, måste man ändra direktivet om man vill minska medlemsstaternas möjlighet att införa begränsningar av användningen av hyrda fordon, och en sådan ändring kan endast göras på EU-nivå.

⁴ KOM(2011) 144 slutlig, 28.3.2011.

⁵ Se EU:s transporter i siffror (EU Transport in figures). Statistisk årsbok 2016 (Statistical Pocketbook 2016), tabellerna 2.2.4b och 2.2.4c. finns online på http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

- **Proportionalitetsprincipen**

Så som anges i avsnitt 7.4 i konsekvensbedömningen går förslaget inte utöver vad som är nödvändigt för att ta itu med de konstaterade problemen. Förslaget innehåller endast vissa riktade ändringar av direktivet som bidrar till att förbättra den rättsliga ram inom vilken sektorn för godstransporter på väg och sektorn för uthyrning och leasing av fordon inom EU är verksamma.

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är ett direktiv, bör den föreslagna ändringsakten i princip ha samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Kommissionens arbetsdokument angående efterhandsutvärderingen av direktiv 2006/1/EG har antagits tillsammans med detta förslag⁶. En extern studie genomfördes 2015–16. Slutrapporten om den studien har offentliggjorts på kommissionens webbplats⁷.

De viktigaste resultaten av efterhandsutvärderingen var att direktiv 2006/1/EG skulle kunna vara mer effektivt när det gäller att uppnå sina mål om det inte skulle innehålla möjligheter för medlemsstaterna att begränsa användningen av hyrda godsfordon i vissa marknadssegment och på vissa villkor. Begränsningar av gränsöverskridande uthyrning av godsfordon hindrar aktörerna från att optimera användningen av sina flottor genom att flytta sina fordon till de områden där de behövs mest. Dessutom leder begränsningar av användningen av hyrda godsfordon till att direktiv 2006/1/EG blir mindre effektivt, eftersom de ökar kostnaderna för att följa reglerna för både transportoperatörer och uthyrnings- och leasingföretag och även leder till ökade kostnader för myndigheter för genomförande och kontroll av efterlevnaden. Om det inte finns några begränsningar, har dessa kostnader visat sig vara låga och försumbara.

Att tillåta medlemsstaterna att begränsa användningen av hyrda godsfordon strider mot den europeiska ekonomins behov när det handlar om att öka flexibiliteten och effektiviteten hos godstransporter på väg, och det är inte helt förenligt med aktuella politiska prioriteringar när det gäller att fördjupa den inre marknaden och främja användningen av säkrare, renare och mer bränsleeffektiva fordon.

- **Samråd med berörda parter**

Berörda parter fick flera möjligheter att lämna synpunkter under både efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen. Förutom riktade intervjuer med berörda parter (27 intervjuer genomfördes under hösten 2015 i samband med efterhandsutvärderingen och 33 under andra halvåret 2016 i fråga om konsekvensbedömningen), genomfördes ett tolv veckor långt offentligt samråd på nätet (som omfattade både efterhandsutvärdering och konsekvensbedömning) mellan den 11 augusti och den 4 november 2016 (med 27 svar som resultat) och ett sju veckor långt samråd med små

⁶ COM(2017) XXX final [fyll i hänvisning när numret är tillgängligt].

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

och medelstora företag mellan den 22 september och den 11 november 2016 i panelen för små och medelstora företag som ingår i nätverket Enterprise Europe. Samrådet med panelen för små och medelstora företag bestod av två separata frågeformulär. Det ena handlade om användningen av hyrda godsfordon (156 svar) och det andra om användningen av hyrda bussar (94 svar).

Samrådet resulterade i ett antal uppgifter och värdefulla bidrag från aktörerna. Ett av resultaten var att avsaknaden av gemensamma EU-bestämmelser om användning av hyrda bussar inte var ett problem och att det inte fanns något särskilt marknadssegment som arbetar med hyrda bussar. Detta är skälet till att ett av de ursprungligen planerade politiska alternativ som skulle ha utvidgat tillämpningsområdet för direktivet till användning av hyrda bussar har förkastats.

Samrådet gav också vissa upplysningar om de skäl som medlemsstaterna anfört för att tillämpa begränsningar av användning av hyrda fordon. Vissa myndigheter och företrädare för fackföreningar befarar ökat konkurrenstryck om man avskaffar begränsningar i fråga om användning av hyrda fordon för transporter för egen räkning och ökade svårigheter när det gäller att kontrollera efterlevnaden av lagstiftningen om vägtransporter om man tillåter användning av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat. Skälen för begränsningar av användningen av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat har beaktats, medan däremot skälen för begränsningar av användningen av hyrda fordon för transporter för egen räkning inte var övertygande.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionen fick stöd av en extern konsult som genomförde en studie om efterhandsutvärderingen av direktivet och en stödstudie för konsekvensbedömningen.

- **Konsekvensbedömning**

Initiativet åtföljs av en konsekvensbedömning, som har fått ett positivt yttrande med reservation från nämnden för lagstiftningskontroll. Reservationerna bemöttes genom att det lämnades mer utförliga uppgifter om den politiska bakgrunden, genom att förklara omfattningen av de konstaterade problemen och varför de bör åtgärdas nu, genom att avvisa det ursprungliga politiska alternativet som skulle ha utvidgat tillämpningsområdet för direktivet till användning av hyrda bussar (eftersom inga skäl fanns för detta alternativ), genom att redogöra för riskerna med att inte uppnå det förväntade utfallet av det föredragna alternativet (särskilt med tanke på eventuella incitament för skatteplanering eller skatteoptimering och eventuella svårigheter för medlemsstaterna när det gäller kontroll av efterlevnaden av lagstiftningen om vägtransporter), genom att tillhandahålla ett försök att kvantifiera minskningen av de administrativa kostnaderna och genom att tillhandahålla mer information om samrådet med de berörda parterna.

Följande politiska alternativ har undersökts:

Alternativ 0: Utfärda riktlinjer och rekommendationer.

Alternativ 1: Riktade ändringar av lagstiftningen.

Alternativ 1 a: Att tillåta användning av hyrda godsfordon för egen räkning i hela EU.

Alternativ 1b: Att tillåta användning av godsfordon som ett transportföretag etablerat i medlemsstat har hyrt i en annan medlemsstat för en viss tidsperiod (tre till fyra månader), t.ex. för att klara tillfälliga eller säsongsbundna efterfrågetoppar.

Alternativ 1c: En kombination av alternativ 1a och 1b.

Alternativ 2: Samma (eller åtminstone inte mer restriktiva regler) för användningen av hyrda fordon som för användningen av fordon som ägs av företag.

Alternativ 1c är det som föredras eftersom det är det effektivaste alternativet som tar itu med alla identifierade problem utan att gå utöver vad som är nödvändigt. Det är bättre än alternativ 2, eftersom alternativ 2 inte skulle avlägsna det lapptäcke av regler i EU som gäller användningen av hyrda fordon. I stället skulle de olika reglerna i medlemsstaterna kvarstå så länge som dessa regler inte missgynnar hyrda fordon jämfört med fordon som ägs av transportföretagen (t.ex. krav i fråga om omregistrering av ett fordon som köps/hyrs i en annan medlemsstat).

Det föredragna alternativet skulle kunna minska driftskostnaderna för transportföretag i EU med sammanlagt 158 miljoner euro fram till 2030. Ett transportföretag som byter från ägda fordon till hyrda fordon borde kunna minska sina driftskostnader med cirka 2 %. Dessutom torde uthyrnings- och leasingsektorn kunna vinna cirka 81 miljoner euro, vilket innebär att de totala årliga ekonomiska fördelarna hamnar på cirka 240 miljoner euro 2030. Detta alternativ skulle dessutom leda till nästan 5 000 ytterligare arbetstillfällen, 2 900 i uthyrnings- och leasingsektorn och 1 700 i vägtransportföretag.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget är en del av kommissionens Refit-program, och syftar till att förenkla reglerna om användning av hyrda fordon. Att marknaden för användning av hyrda fordon för transporter för egen räkning öppnas, kommer att undanröja alla begränsningar, vilket i sin tur kommer att minska kostnaderna för efterlevnad för transportföretagen. Om man tillhandahåller en enhetlig ram för användningen av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat (åtminstone upp till fyra månader), förväntas det ge rättslig klarhet och bespara transportföretagen upp till 12,8 miljoner euro när det gäller kostnader för avregistrering och omregistrering av fordon.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna⁸.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Genomförandet av detta direktiv kommer att övervakas noggrant. Kommissionen kommer att lägga fram en rapport om tillämpningen och verkningarna av direktivet senast fem år efter tidsfristen för införlivandet. Genom att man ytterligare liberaliserar användningen av hyrda

⁸ Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (EUT C 326, 26.10.2012, s. 391).

godsfordon, förväntas detta direktiv främja marknaden för hyrda fordon och leda till lägre kostnader och ökad flexibilitet och lönsamhet för transportföretagen. Relevanta uppgifter ska samlas in från nationella behöriga myndigheter, från företrädare för uthyrnings- och leasingbranschen och genom en enkät bland vägtransportföretag. Användbar information förväntas också komma från de nationella elektroniska registren över vägtransportföretag. Eftersom transportföretag i framtiden kommer att behöva ange registreringsnumret på de fordon som står till deras förfogande, bör det vara enkelt att från dessa register få en överblick över andelen utlandsregistrerade fordon i fordonsparken.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna i det nya förslaget är följande:

Ändring av artikel 2 i direktiv 2006/1/EG

Artikel 2 innehåller ramen för de regler som medlemsstaterna tillämpar för användningen av hyrda fordon på sitt eget territorium för företag som är registrerade på en annan medlemsstats territorium. I detta sammanhang är begränsningen av tillämpningsområdet för denna artikel till ”trafik mellan medlemsstater” föråldrad eftersom hyrda fordon även får användas för cabotagetrafik i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1072/2009.

De nuvarande bestämmelserna tillåter att medlemsstaterna begränsar användningen av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den där det företag som hyr dem är etablerad. Detta skapar ett lapptäcke av regler i hela EU och rättsosäkerhet, vilket i sin tur hindrar företagen från att dra nytta av hyresavtal i ett annat land som kan vara ekonomiskt fördelaktigare. Det föreslås därför att företag tillåts använda fordon som hyrts någonstans i EU över hela EU.

Eftersom fordonsskattesatserna fortfarande skiljer sig åt avsevärt inom EU, och för att undvika skattemässiga snedvridningar, får medlemsstaterna begränsa användningstiden på sina territorier för ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där det företag som hyr det är etablerat, dock inte till mindre än en fyramånadersperiod. Denna minimiperiod på fyra månader är avsedd att säkerställa att fordon hyrda (och registrerade) i en annan medlemsstat får användas för att klara framförallt kortsiktiga, säsongsmässiga eller tillfälliga efterfrågetoppar eller ersätta defekta eller skadade fordon.

Ändring av artikel 3 i direktiv 2006/1/EG

Artikel 3 innehåller ramen för de regler som medlemsstaterna tillämpar för användningen av hyrda fordon av företag som är etablerade på deras territorium. Dagens bestämmelser gäller hyrda fordon som registrerats eller lagenligt satts i trafik i medlemsstaten ”förutsatt att villkoren i artikel 2 är uppfyllda”. Eftersom den ändrade artikeln 2 tillåter användning av hyrda fordon som registrerats eller lagenligt satts i trafik i någon medlemsstat, ändras punkt 1 för att undanröja denna inkonsekvens. Det bör vara möjligt att använda ett fordon som har registrerats lagenligt eller satts i trafik i enlighet med lagstiftningen i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat, inte bara för transporter i en annan medlemsstat (i linje med den ändrade artikel 2), utan även för transporter i den medlemsstat där transportföretaget som hyr fordonet är etablerat.

Punkt 2 ska utgå eftersom medlemsstaterna inte längre bör ha rätt att begränsa användningen av hyrda godsfordon för transporter för egen räkning. Företag inom EU bör tillåtas att använda hyrda fordon för transporter för egen räkning och dra nytta av de fördelar som detta innebär. De bör inte vara begränsade till att bara använda fordon som de själva äger eller till

att lägga ut transporttjänsterna på entreprenad till ett företag som tillhandahåller sådana tjänster mot ersättning. De fordon som ägs av företag som använder dem för egen räkning är ofta underutnyttjade och i genomsnitt äldre, har sämre säkerhet och är mer förorenande än hyrda fordon.

Artikel 5a (ny) i direktiv 2006/1/EG

Detta direktiv är ett steg framåt i fråga om att öppna marknaden för användning av hyrda fordon för godstransporter på väg. Genom att tillåta användning av ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr det är etablerat, under en period av åtminstone fyra månader, och genom att undanröja begränsningarna för användningen av hyrda godsfordon för egen räkning, öppnar direktivet nya möjligheter för både företag som hyr fordon och företag som är verksamma inom uthyrnings- eller leasingbranschen i EU.

Genomförandet och effekterna av detta nya direktiv och dess inverkan på transporter för egen räkning eller för andras räkning och inom uthyrnings- och leasingsektorn bör utvärderas i en rapport som ska läggas fram av kommissionen. Detta bör göras då det föreligger tillräckligt underlag för en utvärdering, vilket torde vara fem år efter utgången av införlivandeperioden (sex och ett halvt år efter det att det nya direktivet har trätt i kraft). På grundval av rapporten kommer kommissionen att bedöma om ytterligare åtgärder bör vidtas.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG³ fastställs en miniminivå för marknadsöppning för användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg.
- (2) Användning av hyrda fordon kan minska kostnaderna för företag som transporterar gods för egen räkning eller för andras räkning och samtidigt göra dem flexiblare. Det kan därför bidra till att de berörda företagen blir produktivare och mer konkurrenskraftiga. Eftersom hyrda fordon tenderar att vara yngre än den genomsnittliga fordonsflottan, är de också säkrare och mindre förorenande.
- (3) Direktiv 2006/1/EG gör det inte möjligt för företag att dra full nytta av fördelarna med att använda hyrda fordon. Det direktivet tillåter medlemsstaterna att begränsa företags användning av hyrda fordon med en högsta tillåten bruttovikt på över sex ton för transporter för egen räkning. Dessutom är medlemsstaterna enligt direktivet inte skyldiga att tillåta användningen av ett hyrt fordon på sina respektive territorier om fordonet är registrerat eller taget i bruk i enlighet med lagstiftningen i en annan medlemsstat än den där företaget som hyr fordonet är etablerat.
- (4) För att göra det möjligt för företagen att i större utsträckning dra nytta av fördelarna med att använda hyrda fordon, bör det vara möjligt för dem att använda fordon som hyrts i vilken medlemsstat som helst, inte bara den där de är etablerade. Det skulle

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/1/EG av den 18 januari 2006 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (kodifierad version) (EUT L 33, 4.2.2006, s. 82).

göra det lättare för dem att klara framförallt kortsiktiga, säsongsmässiga eller tillfälliga efterfrågetoppar eller ersätta defekta eller skadade fordon.

- (5) Nivån på beskattning av vägtransporter varierar fortfarande avsevärt inom unionen. Därför är det motiverat att behålla vissa begränsningar, vilket också indirekt påverkar friheten att tillhandahålla tjänster på området fordonsuthyrning, för att undvika skattemässiga snedvridningar. Följaktligen bör medlemsstaterna ha möjlighet att begränsa den tid ett fordon som hyrts i en annan medlemsstat än den där företaget är etablerat kan användas inom deras respektive territorier.
- (6) För att effektivisera användningen av transporter för egen räkning, bör medlemsstaterna inte längre ha rätt att begränsa möjligheten att använda hyrda fordon för sådan verksamhet.
- (7) Genomförandet av detta direktiv och dess konsekvenser bör övervakas av kommissionen och dokumenteras i en rapport. Eventuella framtida åtgärder inom detta område bör övervägas mot bakgrund av den rapporten.
- (8) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna själva utan snarare, på grund av vägtransporters gränsöverskridande natur och de frågor detta direktiv är avsett att ta upp, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (9) Direktiv 2006/1/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2006/1/EG ska ändras på följande sätt:

- 1) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:
 - a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:
 - i) Den första meningen ska ersättas med följande:

”Varje medlemsstat ska tillåta användning inom sitt territorium av fordon som har hyrts av företag som är etablerade inom en annan medlemsstats territorium, under följande förutsättningar:”
 - ii) Led a ska ersättas med följande:

”a) Fordonet är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i en medlemsstat.”
 - b) Följande punkt ska införas som punkt 1a:

”1a. Om fordonet inte är registrerat eller satt i trafik i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där det företag som hyr fordonet är etablerat, får medlemsstaterna begränsa användningstiden för det hyrda fordonet inom sina respektive territorier. Medlemsstaterna ska dock i ett sådant fall tillåta användning under minst fyra månader under ett givet kalenderår.”

- 2) Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att inhemska företag får använda hyrda fordon för godstransport på väg, på samma villkor som fordon ägda av dessa företag, förutsatt att villkoren i artikel 2 är uppfyllda.”

- 3) Följande artikel ska införas som artikel 5a:

”Artikel 5a

Senast den [OP: vänligen för in det datum som infaller 5 år efter tidsfristen för införlivande av direktivet] ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om genomförandet och effekterna av detta direktiv. Rapporten ska innehålla information om användningen av fordon som har hyrts i en annan medlemsstat än den medlemsstat där det företag som hyr fordonet är etablerat. På grundval av denna rapport ska kommissionen bedöma huruvida det är nödvändigt att föreslå ytterligare åtgärder.”

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den [OP: vänligen för in det datum som infaller 18 månader efter det att direktivet träder i kraft]. De ska överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen utan dröjsmål.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Ordförande*

*På rådets vägnar
Ordförande*