



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 8. detsember 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0113(COD)

13531/21
ADD 1

TRANS 648
CODEC 1415

NÕUKOGU PÕHJENDUSTE KAVAND

Teema: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol
– Nõukogu põhjenduste kavand

I. SISSEJUHATUS

1. Euroopa Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. juunil 2017 osana esimesest liikuvuspaketist.
2. Käesoleva ettepanekuga muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol,¹ et laiendada renditud kaubaveokite turulepääsu ja vähendada eeskirjade keerukust.
3. Euroopa Parlament määras oma kaheksanda koosseisu ametiajal selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN). Transpordi- ja turismikomisjon määras raportööriks Cláudia Monteiro de Aguiari (PPE, PT) ja hääletas tema raporti üle 24. mail 2018. Euroopa Parlament võttis 15. jaanuaril 2019 vastu oma esimese lugemise seisukoha, mis sisaldas 15 muudatusettepanekut².
4. Transpordi- ja turismikomisjon kinnitas parlamendi üheksanda koosseisu ametiajal raportööri ja otsustas 24. septembril 2019 alustada esimese lugemise seisukohale tuginedes mitteametlikke poliitilisi kolmepoolseid kohtumisi.
5. Nõukogus alustas maismaatranspordi töörühm tööd 1. juunil 2017. Töörühm vaatas 13. juunil 2017 mõjuhindangu läbi. Delegatsioonid tunnistasid, et renditud sõidukite turuosa suurenemisel on eeldatavasti positiivne mõju, kuid mitu delegatsiooni rõhutas vajadust analüüsida täiendavalt ka selle võimalikku negatiivset mõju. Neile valmistab muret võimalik maksubaasi kahanemine ja renditud sõidukite kasutuselevõtu ja kabotaažvedude puhul allesjäänud piirangutega seonduv kontrollitavus. Mõned delegatsioonid ei pidanud veenvaks väidet, et tõhusamal sõidukite rentimise turul võiks olla üldiselt positiivne mõju keskkonnale.
6. Nõukogu (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) vahetas esimest korda kõnealuse ettepaneku üle arvamusi 5. detsembril 2017, võttes arutelu aluseks eduaruande³.

¹ ELT L 33, 4.2.2006, lk 82.

² Vt dok ST 5386/19.

³ Vt dok ST 14841/17.

7. Pärast erinevatel tasanditel tehtud täiendavat tööd 2018.–2021. aastal leppis nõukogu 3. juunil 2021 kokku üldises lähenemisviisis⁴.
8. 2021. aasta juulist oktoobrini toimusid Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni kui vahendaja vahel läbirääkimised, et jõuda kõnealuse ettepaneku suhtes kokkuleppele. Läbirääkijad jõudsid 26. oktoobril 2021 esialgsele kokkuleppele kompromisstekstis, mida alaliste esindajate komitee 12. novembril 2021 analüüsis ja mille ta samal kuupäeval kinnitas⁵.
9. Töö käigus võttis nõukogu arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 6. detsembri 2017. aasta ning Regioonide Komitee 1. veebruari 2018. aasta arvamust.
10. Võttes arvesse kaasseadusandjate vahelist esialgset kokkulepet ning pärast selle õiguskeelelist viimistlemist, peaks nõukogu 20. detsembril 2021 võtma ettepaneku suhtes vastu oma esimese lugemise seisukoha.

II. EESMÄRK

11. Direktiiviga 2006/1/EÜ kodifitseeritakse varasemad õigusnormid ja nähakse ette turu minimaalne avamine ilma juhita renditud sõidukite kasutamiseks liikmesriikidevahelisel kaupade autoveol, seda nii asjaomase liikmesriigi territooriumil kui ka teises liikmesriigis asutatud ettevõtjate puhul. Ent kõnealune direktiiv:
 - annab liikmeriigile võimaluse piirata renditud sõidukite kasutamist tema territooriumil asutatud ettevõtjate poolt, lubades kasutada üksnes niisuguseid sõidukeid, mis on registreeritud asjaomases liikmesriigis, ning lisaks keelata omal kulul teostatavate vedude puhul üle kuuetonnise suurima lubatud täismassiga renditud sõidukite kasutamise;
 - on teises liikmesriigis asutatud ettevõtjate osas piiratud ulatusega, hõlmates üksnes samas liikmesriigis registreeritud sõidukite rentimist liikmesriikidevahelise liikluse jaoks.

⁴ Dok ST 9398/21.

⁵ Dok ST 13377/21.

12. Komisjon teeb ettepaneku muuta direktiivi 2006/1/EÜ peamiselt olemasolevate piirangute kõrvaldamiseks ning selge ja ühtse õigusraamistiku kehtestamiseks, mis annaks kogu ELi veoettevõtjatele võrdse juurdepääsu renditud sõidukite turule.

III. NÕUKOGU ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHA ANALÜÜS

A. Üldteave

13. Euroopa Parlament ja nõukogu on pidanud komisjoni ettepaneku alusel läbirääkimisi, et saavutada kokkulepe nõukogu esimese lugemise seisukoha vastuvõtmise etapis. Nõukogu seisukoha eelnõu tekst kajastab täiel määral kahe kaasseadusandja vahel saavutatud kompromissi.
14. Parlamendi esimese lugemise seisukoht langes kokku nõukogus sel ajal toimunud arutelude käigus väljendatud enamuse seisukohaga, kus leiti, et tuleks teha täiendavaid seadusandlikke jõupingutusi, et tugevdada kontrollisätteid ja kehtestada kaitsemeetmed, millega hoiduda sellest, et turu liberaliseerimist kasutataks ära peamiselt riiklike sõidukimaksude vältimise eesmärgil. Nõukogu üldises lähenemisviisis, milles lepiti kokku rohkem kui kaks aastat pärast parlamendi esimese lugemise seisukoha vastuvõtmist, kinnitati seda paralleelset hinnangut ning analüüsi seoses kontrollisätetega ka muid lõpule viidud seadusandlikke algatusi, mis käsitlevad turu avamist ning mis on esitatud esimeses liikuvuspaketis.
15. Nõukogu esimese lugemise seisukohas kajastuva kompromissi põhielemendid on järgmised:

a) Välismaiste ja kohalike ettevõtjate erinev kohtlemine seoses juurdepääsuga renditud sõidukite turule

16. Kehtiva direktiiviga ja komisjoni ettepanekuga antakse ettevõtjatele, kes on asutatud asjaomases liikmesriigis (artikkel 3) sisuliselt samasugune õigus sõidukeid rentida kui ettevõtjatele, kes on asutatud mõnes teises liikmesriigis (artikkel 2). Sellele vaatamata eelistasid nii parlament (muudatusettepanekud 3, 4 ja 9) kui nõukogu neid olukordi eristada. Juhul, kui ettevõtja on asutatud teises liikmesriigis ja renditud sõiduk on nõuetekohaselt registreeritud mis tahes liikmesriigis, ei tohiks liikmesriik, kus ettevõtja ei ole registreeritud, turulepääsu piirata. See tuleks võtta aluseks ka asjaomases liikmesriigis asutatud ettevõtjate puhul; teises liikmesriigis registreeritud sõidukite kasutamiseks peaksid asukohaliikmesriigi käsutuses olema siiski teatavad kaitsemeetmed, mis võimaldaksid kohaldada piiranguid.

b) Võimalused piirata liikmesriigis asutatud ettevõtjate juurdepääsu renditud sõidukite turule

17. Võttes arvesse seda kokkulepet olukordade eristamise kohta, keskenduti läbirääkimistel renditud sõidukite turule juurdepääsu piiravate kaitsemeetmete ulatusele, mille eesmärk on vältida maksumoonutusi (parlamendi muudatusettepanekud 4 ja 11; nõukogu üldine lähenemisviis, muudetud direktiivi artikli 3 lõige 2).
18. Mis puudutab võimalust piirata teises liikmesriigis registreeritud sõiduki rendilepingu kestust, on institutsioonid oma seisukohti kompromissi saavutamiseks ühtlustanud. Kõnealuse kompromissiga tagatakse, et liikmesriigi võetud meetmete korral võib rendileping kesta alati vähemalt kaks järjestikust kuud kalendriaasta jooksul. Võimalik on kehtestada nõue, et see leping ei kehtaks kauem kui 30 päeva, kui see nõue tuleneb sõidukite registreerimist käsitlevatest liikmesriikide normidest.
19. Seoses võimalusega piirata teises liikmesriigis registreeritud sõidukite osa võrreldes maanteeveos osaleva riikliku sõidukipargiga, eelistasid mõlemad institutsioonid tagada, et see osa oleks vähemalt 25%. Kokkulepitud tekstis on parlamendi muudatusettepanekule lisatud tehnilisi üksikasju.

20. Lõpuks tuli leida lahendus vabatahtlike piirangute kohta seoses renditud sõidukite kasutamisega omal kulul toimuvate vedude puhul (parlamendi muudatusettepanekud 28 ja 34; nõukogu üldine lähenemisviis, muudetud direktiivi artikli 3 lõike 2 punkt c). Parlamendi seisukoht oli laiem selles mõttes, et sellega sooviti kohaldada piirangut ka sõidukite suhtes, mis on registreeritud liikmesriigis, kus on registreeritud ettevõtja, ning nõukogu seisukoht oli laiem selles mõttes, et selles ei nähtud ette eristamist vastavalt sõiduki massile. Komisjon oli valmis nõustuma kaitsemeetmega vastavalt teiste kaitsemeetmete puhul kasutatud loogikale, kuid soovis jätta välja sätte, millega lubatakse teha üldine erand omal kulul toimuvate vedude suhtes. Parlament kiitis lõpuks nõukogu seisukoha selles küsimuses heaks.

c) Järelevalve ja kontroll

21. Pidades silmas, et kehtivate eeskirjadega ei võimaldata rentida sõidukit, mis ei ole registreeritud ettevõtja asukohaliikmesriigis, oli kompromissi saavutamiseks väga oluline lahendada küsimus renditud sõidukite kasutamise järelevalve ja kontrolli kohta, eelkõige seoses kabotaažvedude suhtes kehtivate turupiirangutega⁶.
22. Parlamendi seisukohas nähti ette range kontrolliraamistik (muudatusettepanekud 5 ja 12) ning see erines nõukogu seisukohast peamiselt liikmesriikidevaheliste koostöökanalite kasutamise osas. Kompromissettepanekuga saavutati nõukogu seisukohaga võrreldes koostöömehhanismi üksikasjalikum ühtlustamine määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud koostööeeskirjadega, mida oli ajakohastatud esimese liikuvuspaketiga. Ebaproportsionaalse halduskoormuse vältimiseks nõustus parlament, et teavet renditud sõidukite kohta ei ole vaja esitada iga kord, kui sõiduk on renditud, kui see teave on kättesaadav liikmesriigis, kes teostab teel toimuvaid kontrolle (uued artiklid 3a ja 5b).

⁶ Vt määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikkel 8.

d) Ülevõtmine ja poliitika hindamine

23. Kompromisstekstis nähakse ette ülevõtmise tähtaeg (muutmisdirektiivi artikkel 2), mis on umbes sama kui esimeses liikuvuspaketis sisalduvate uute kontrollisätete rakendamise tähtaeg, mis on kavandatud 2023. aasta augustiks.
24. Vaadati läbi komisjoni kohustus anda aru direktiivi rakendamise ja mõju kohta (parlamendi muudatusettepanekud 7 ja 13, muudetud direktiivi uus artikkel 5a), lähendades aruande ajakava ja eeldatavate teemadega seotud seisukohti.

B. Nõukogu seisukoha muud elemendid

25. Nõukogu nõustus parlamendi ümbersõnastatud muudatusettepanekutega (põhjendused 2 ja 4 parlamendi muudatusettepanekutest 1 ja 6). Nõukogu seisukoha lõpptekstis sisalduvad järgmised muud nõukogu poolt komisjoni ettepanekusse lisatud elemendid:
 - põhjenduses (põhjendus 8) ja artikli 3 lõike 2 vastavates osades viidatakse kontrollivahenditele, mida kasutatakse juhul, kui liikmesriik on piiranud tema territooriumil asutatud ettevõtjate poolt sõlmitud rendilepingu kestust;
 - kooskõlas muude hiljuti vastu võetud ELi õigusaktidega⁷ peavad liikmesriigid võimaldama seda, et dokumente, mida juhul tuleb hoida sõidukis, saaks esitada elektroonilisel kujul (muudetud direktiivi põhjendus 6, artikli 2 lõige 2).

⁷ Vt nt määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 8 lõige 4a ja määruse (EL) nr 2020/1056 artikkel 5.

IV. KOKKUVÕTE

26. Nõukogu seisukohas säilitatakse Euroopa Komisjoni ettepaneku peamised eesmärgid ning see kajastab täielikult kompromissi, milleni jõuti nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelistel mitteametlikel läbirääkimistel, mis toimusid Euroopa Komisjoni toetusel.
 27. Seda kompromissi kinnitas Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjoni esimees 16. novembril 2021 eesistujariigile saadetud kirjas; nüüd on nõukogul (keskkond) kavas see 20. detsembril 2021 esimese lugemise seisukohana vastu võtta.
-