



Brüssel, 12. mai 2021  
(OR. en)

8639/21

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2017/0113(COD)

---

---

TRANS 272  
CODEC 673

## ARUANNE

---

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee (COREPER I) / nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 8379/21 + COR 1
Komisjoni dok nr:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Teema:	<b>Nõukogu 3. juuni 2021. aasta istungi (<u>transport</u>, telekommunikatsioon ja energeetika) ettevalmistamine</b> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol – Üldine lähenemisviis

---

### I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 2017. aasta mais ettepaneku muuta liikuvuspaketi I raames direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol.
2. 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. Kuid see direktiiv:

- lubab näha liikmesriigil ette piirangu, et tema territooriumil asutatud ettevõtja võib kasutada selliseid renditud sõidukeid, mis on registreeritud asjaomases liikmesriigis, ja lisaks lubab keelata omal kulul toimuvate vedude jaoks üle kuuetonmise registrimassiga renditud sõidukite kasutamise;
  - piirdub teises liikmesriigis asutatud ettevõtjate puhul samas liikmesriigis registreeritud sõidukite rentimisega liikmesriikide vahelise liikluse jaoks.
3. 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.
  4. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) määras raportööriks Cláudia Monteiro de Aguiari (EPP, PT). TRAN-komisjon hääletas tema raporti üle 24. mail 2018 ning Euroopa Parlament võttis 15. jaanuaril 2019 vastu esimese lugemise seisukoha, mis sisaldab 15 muudatusettepanekut<sup>1</sup>.
  5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Euroopa Regioonide Komitee võtsid vastu oma arvamused vastavalt 6. detsembril 2017 ja 1. veebruaril 2018.

## II. TÖÖ NÕUKOGUS

6. Komisjon tutvustas oma ettepanekut koos mõjuhinnanguga maismaatranspordi tööruhmale 1. ja 21. juunil 2017. Seejärel kohtus tööruhm korrapäraselt Eesti, Rumeenia, Bulgaaria ja Horvaatia eesistumise ajal. Dokument esitati mitmel korral nõukogule üldise lähenemisviisi saavutamise eesmärgil ning 2020. aasta juunis esitati see alaliste esindajate komiteele läbirääkimisvolituste saamiseks.

---

<sup>1</sup> Vt dok ST 5386/19.

7. Töörühma liikmed jätkasid oma tööd Portugali eesistumise ajal mitteametlikel kohtumistel 9. ja 24. veebruaril, 9. ja 24. märtsil ning 19. aprillil 2021. Eesistujariik tegi ettepaneku teha kompromissteksti mõned muudatused, eelkõige muudetud direktiivi artikli 3 lõikes 2 ning põhjendustes 5 ja 6, mis lubavad liikmesriigil piirata renditud sõidukite kasutamist oma territooriumil asutatud ettevõtjate poolt, ning muudetud direktiivi artikli 3a lõikes 3 ja muutmisdirektiivi artiklis 2, mis käsitlevad kontrollivahendite rakendamist ja liikmesriikidele ülevõtmiseks kuluvat aega.
8. Enamik delegatsioone toetas kavandatud muudatusi ja nad võivad aja jooksul muudetud teksti kompromisstekstina heaks kiita. Mõned delegatsioonid on jätkuvalt mures võimaliku negatiivse mõju pärast riigi tuludele. Mõned delegatsioonid ei toeta ettepanekut, mõned kavatsevad edasises protsessis hääletamisest hoiduda, eelkõige kuna nad leiavad, et muudetud direktiiv suurendaks varjatud ebaseaduslike kabotaažvedude ohtu.
9. Alaliste esindajate komitee andis 28. aprillil 2021 suuniseid edasiseks tööks, tunnistades laialdast toetust eesistujariigi kavandatud edasisele tegevusele. Seejärel edastas eesistujariik täiendavalt kohandatud kompromissteksti,<sup>2</sup> mis on esitatud ka käesoleva aruande lisas. Ükski delegatsioon ei esitanud täiendavaid märkusi.

### III. KOKKUVÕTE

10. Alaliste esindajate komiteel palutakse kinnitada töörühmas saavutatud kompromiss ning edastada lisas esitatud komisjoni ettepaneku muudetud tekst nõukogule üldise lähenemisviisi suhtes kokkuleppele jõudmiseks.

---

<sup>2</sup> Vt dok 8379/21 + COR 1.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade  
autoveol

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>3</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>4</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/1/EÜ<sup>5</sup> on ette nähtud turu minimaalne  
avamine ilma juhita renditud sõidukite kasutamiseks kaupade autoveol.

---

<sup>3</sup> ELT C , , lk .

<sup>4</sup> ELT C , , lk .

<sup>5</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2006. aasta direktiiv 2006/1/EÜ ilma juhita  
renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (kodifitseeritud versioon) (ELT L 33,  
4.2.2006, lk 82).

- (2) Renditud sõidukite kasutamine võib vähendada kaupu omal kulul, rendi või tasu eest vedavate ettevõtjate kulusid, muutes samal ajal nende tegevuse paindlikumaks. Seega võib see suurendada asjaomaste ettevõtjate produktiivsust ja konkurentsivõimet. Kuna renditavad sõidukid on keskmise sõidukipargi sõidukitest tavaliselt uuemad, on need ka lisaks ohutumad ja vähem saastavad.
- (3) Direktiiv 2006/1/EÜ ei võimalda ettevõtjatel renditud sõidukite kasutamise eelistest täiel määral kasu saada. Kõnealune direktiiv näeb liikmesriikidele ette võimaluse piirata oma territooriumil asutatud ettevõtjate poolt omal kulul toimuvate vedude puhul üle kuuetonmise maksimaalse lubatud registrimassiga renditud sõidukite kasutamist. Lisaks ei nõuta liikmesriikidelt, et nad peaksid oma territooriumil lubama renditud sõidukite kasutamist, kui sõiduk on õiguspäraselt registreeritud või kasutusele võetud muus liikmesriigis kui seda rentiva ettevõtja asukohaliikmesriik.
- (4) Et võimaldada ettevõtjatel renditud sõidukite kasutamise eelistest rohkem kasu saada, peaksid nad saama kasutada mitte ainult nende asukohaliikmesriigis, vaid mis tahes liikmesriigis renditud sõidukeid. See muudaks neil hõlpsamaks eelkõige lühiajalise, hooajalise või ajutise tipnõudluse rahuldamise ja puudustega või kahjustatud sõidukite asendamise.
- (4a) Liikmesriikidel ei peaks olema lubatud piirata oma territooriumil teise liikmesriigi territooriumil asutatud ettevõtja poolt renditud sõiduki kasutamist, tingimusel et sõiduk on registreeritud või kasutusele võetud vastavalt mis tahes liikmesriigi õigusaktidele, ja kui tegemist on sõidukiga, mille puhul nõutakse ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kirja vastavalt määrusele (EÜ) nr 1072/2009, siis tingimusel, et see on saanud kasutusloa ettevõtja asukohaliikmesriigi poolt kõnealuse kinnitatud ära kirja alusel.
- (4b) Et lihtsustada asjakohaste tõendite esitamist, tuleks elektroonilisel kujul esitatud dokumente käsitada direktiivile 2006/1/EÜ vastavuse tõendamise vahendina.

- (5) Autoveo maksustamise määrad erinevad liidus endiselt märkimisväärselt. Seetõttu on teatavad piirangud (mis mõjutavad kaudselt ka sõidukite rentimise teenuste osutamise vabadust) maksumoonutuste vältimiseks siiski põhjendatud. Järelikult peaks liikmesriikidel olema võimalus piirata aega, mil nende territooriumil asutatud ettevõtja võib teises liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud renditud sõidukit kasutada. Samuti peaks neil olema lubatud piirata seda, kui suurel arvul ettevõtja selliseid sõidukeid rentida võib. See piirarv ei tohiks olla väiksem kui teatav osa ettevõtja kasutuses olevate sõidukite arvust, mille arvutamisel ei võeta arvesse teises liikmesriigis renditud sõidukeid, mis ei ole registreeritud ettevõtja asukohaliikmesriigis.
- (5a) Et parandada sellise renditud sõiduki kasutamise piirangu jõustamist, mis on registreeritud või kasutusele võetud kooskõlas sellise liikmesriigi õigusaktidega, mis ei ole rentiva ettevõtja asukohaliikmesriik, peaks liikmesriigil olema õigus nõuda, et rendilepingu pikkus ei ületaks asjaomase sõiduki kasutamiseks ettenähtud ajavahemikku. Lisaks võib vastavalt määrusele (EÜ) nr 1072/2009 välja antud ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kirjade kehtivus olla piiratud ajavahemikuga, mis vastab rendilepingu pikkusele. Samuti võib nendel kinnitatud ära kirjadel olla märgitud renditud sõiduki registreerimisnumber.

- (5b) Renditud sõidukite kasutamine ei tohiks takistada selliste vedude seaduslikkuse järelevalvet ja kontrollimist, mida teostavad ettevõtjad muudes liikmesriikides kui nende asukohaliikmesriik. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009<sup>6</sup> kohaselt peavad riiklikud elektroonilised registrid sisaldama autoveo-ettevõtjate käsutuses olevate sõidukite registreerimisnumbreid. Kõnealune teave peaks olema esitatud ka muus liikmesriigis kui ettevõtja asukohaliikmesriigis renditud sõidukite kohta. Määrusega (EÜ) nr 1071/2009 nähakse samuti ette teiste liikmesriikide asutuste juurdepääs riiklikku elektroonilisse registrisse kantud andmetele; riiklikud elektroonilised registrid peaksid võimaldama sihtotsingut seoses sõidukitega, mille registreerimisnumber on väljastatud mõne muu liikmesriigi kui asukohaliikmesriigi poolt.
- (5c) Tagamaks, et renditud sõiduki riiklikku elektroonilisse registrisse kantud registreerimisnumbrit käsitleva teabe esitamise kohustust täidetakse ühetaoliselt, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses riiklikku elektroonilisse registrisse kantavate andmete miinimumnõuetega. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>7</sup>.
- (6) Omal kulul toimuvate vedude tõhustamiseks ei tohiks liikmesriikidel enam olla võimalik piirata sellise tegevuse puhul renditud sõidukite kasutamist. Selleks et vältida võimalikke maksuprobleeme, peaks see võimalus siiski säilima juhul, kui sõiduk on registreeritud väljaspool sõidukit kasutava ettevõtja asukohaliikmesriiki.

---

<sup>6</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51). [Viide hõlmab viimaseid muudatusi, mis tehti määrusega (EL) 2020/1055, I liikuvuspakett.]

<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (7) [...] Direktiivi 2006/1/EÜ rakendamist ja mõju peaks jälgima komisjon, kes peaks selle dokumenteerima asjakohases aruandes. Kõnealuses aruandes tuleks pöörata erilist tähelepanu sellele, kas käesoleva direktiiviga muudetud direktiiv 2006/1/EÜ on toonud kaasa vanemate sõidukite või teatavat liiki sõidukite laialdasema kasutamise ja kas see on seega avaldanud mõju liiklusohutusele ning kas see on toonud kaasa raskusi seoses täitmise tagamisega, sealhulgas kabotaažireeglite täitmise tagamisega, samuti mõjule, mida käesolev direktiiv on avaldanud liikmesriikide maksutulule. Kõnealuse aruande koostamisele aitaksid kaasa liikmesriigid, pakkudes komisjonile vabatahtlikult asjakohast teavet maksutulu kohta. Kõnealuses valdkonnas mis tahes edaspidise meetme võtmise korral tuleks nimetatud aruannet arvesse võtta.
- (8) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke ei suuda liikmesriigid [...] piisavalt saavutada, küll aga saab neid autovedude piiriülest iseloomu ning käesoleva direktiiviga lahendatavate küsimuste laadi arvestades paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (9) Direktiivi 2006/1/EÜ tuleks seega vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:



## Artikkel 1

Direktiivi 2006/1/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„Iga liikmesriik lubab oma territooriumil selliste sõidukite kasutamist, mille on rentinud mõne teise liikmesriigi territooriumil asutatud ettevõtjad, tingimusel et:“;

ii) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) sõiduk on registreeritud või kasutusele võetud vastavalt mis tahes liikmesriigi õigusaktidele ja seda kasutatakse kooskõlas määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 sätetega sõidukit kasutava ettevõtja asukohaliikmesriigis, kui see on kohaldatav;“

b) lõike 2 sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„Lõike 1 punktides a kuni d loetletud tingimuste täitmist tuleb tõendada järgmiste dokumentidega, mida tuleb hoida sõidukis ja mis esitatakse paberkandjal või elektroonilisel kujul:“.

2) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 3*

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, millega tagada, et nende territooriumil asutatud ettevõtja võib kaupade autoveoks kasutada renditud sõidukeid nende omanduses olevate sõidukitega samadel tingimustel, kui artiklis 2 sätestatud tingimused on täidetud.
2. Kui renditud sõiduk on registreeritud või kasutusele võetud vastavalt teise liikmesriigi õigusaktidele, võib ettevõtja asukohaliikmesriik:
  - a) piirata selliste sõidukite oma territooriumil kasutamise aega, tingimusel, et ta võimaldab samal ettevõtjal kasutada renditud sõidukit vähemalt 30 järjestikusel päeval igal konkreetsel kalendriaastal; sellisel juhul võib nõuda, et rendilepingu kestus ei ületaks liikmesriigi määratud ajapiirangut;
  - b) piirata ettevõtja kasutuses olevate selliste sõidukite arvu, tingimusel et ta lubab kasutada minimaalsel arvul sõidukeid. Minimaalne arv on vähemalt 25 % määruuse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 5 lõike 1 punkti g kohaselt ettevõtja käsutuses olevast kaubaveosõidukite pargist kas renditud sõiduki kasutamisele eelneva aasta 31. detsembri seisuga või selle päeva seisuga, kui ettevõtja asub renditud sõidukit kasutama, sõltuvalt liikmesriigi poolt kindlaksmääratud korrast. Kui ettevõtja sõidukipargis on rohkem kui üks ja vähem kui neli sõidukit, siis on lubatud kasutada vähemalt ühte renditud sõidukit. Käesoleva punkti kohane minimaalne osa viitab kaubaveokitele, mis on ettevõtja käsutuses kui kõnealuse liikmesriigi õigusaktide kohaselt registreeritud või kasutusele võetud sõidukid;
  - c) piirata selliste sõidukite kasutamist omal kulul toimuvateks vedudeks.“

2a) Lisatakse artikkel 3a:

*„Artikkel 3a*

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et autoveo-ettevõtja, kelle suhtes kohaldatakse määrust (EÜ) nr 1071/2009, kasutuses oleva sellise renditud sõiduki registreerimisnumber, mis on registreeritud või kasutusele võetud kooskõlas sellise liikmesriigi õigusaktidega, mis ei ole sõidukit rentiva ettevõtja asukohaliikmesriik, kantakse määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 16 osutatud riiklikku elektroonilisse registrisse.

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud andmete töötlemine vastab määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 16 lõike 2 punktis g osutatud teabe suhtes kohaldatavatele nõutele, mis on määratud kindlaks kõnealuse määruse artikli 16 lõike 2 kolmandas ja viiendas lõigus ning lõigetes 3 ja 4.

2. Hiljemalt 14 kuud pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ\* artikli 9 lõike 1 teises lõigus osutatud riskiastme arvutamise ühtset valemit käsitleva rakendusakti vastuvõtmist võtab komisjon rakendusaktidega vastu riiklikku elektroonilisse registrisse kantavate andmete miinimumnõuded, et soodustada registrite omavahelist ühendamist ning määrata kindlaks funktsioonid, mis võimaldavad teha kõnealuse teabe kättesaadavaks pädevatele asutustele teel toimuvate kontrollide käigus. Kõnealused miinimumnõuded ja funktsioonid vastavad määruse (EÜ) 1071/2009 artikli 16 lõike 6 kohaselt kehtestatud nõuetele ja funktsioonidele.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 5b lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.

3. Liikmesriigid tagavad, et esimeses lõikes osutatud andmed on pädevate asutuste jaoks kättesaadavad teel toimuvate kontrollide käigus.“;

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

- 3) Lisatakse järgmised artiklid:

*„Artikkel 5a*

Hiljemalt [Viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi artikli 2 lõikes 1 osutatud direktiivi ülevõtmise tähtaja möödumist] esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta. Kõnealune aruanne sisaldab teavet muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukohaliikmesriigis renditud sõidukite kasutamise kohta. Selles aruandes analüüsitakse samuti mõju liiklusohutusele, maksutulule ja kabotaažireeglite täitmise tagamisele kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1072/2009. Kõnealuse aruande alusel hindab komisjon, kas on vaja teha ettepanek täiendavate meetmete kohta.

## *Artikkel 5b*

Komisjoni abistab komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 165/2014 artikli 42 lõike 1 alusel.

Sellele lõikele viitamisel kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011\*\* artiklit 4.

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

## *Artikkel 2*

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 21. augustiks 2023<sup>8</sup>.

Liikmesriigid edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid võtavad nimetatud sätted vastu, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

---

<sup>8</sup> [Märkus: Vastab 36 kuu möödumisele määruse 2020/1055 jõustumisest.]

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

*Artikkel 3*

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 4*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*

*president*

*Nõukogu nimel*

*eesistuja*