

Brüssel, 20. mai 2019
(OR. en)

9447/19

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0113(COD)

TRANS 349
CODEC 1113

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	9140/19
Komisjoni dok nr:	ST 9669/17 + ADD 1-4
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol – Eduaruanne

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 2017. aasta mais ettepaneku muuta direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol. Ettepanek on osa esimesest liikuvuspaketist ning see on seotud autoveo-ettevõtja kutsealale juurdepääsu ja autoveoturule juurdepääsu käsitlevate eeskirjade (määrused 1071/2009 ja 1072/2009) kavandatava läbivaatamisega.
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 asutatud ettevõtjate kui ka teises liikmesriigis asutatud ettevõtjate puhul.

Siiski 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 6tonnise registrimassiga renditud sõidukite kasutamise;
 - piirdub kohaldamisala osas 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.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

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 kokkuleppe, mis sisaldab 15 muudatusettepanekut¹.
5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee võtsid vastu oma arvamused vastavalt 6. detsembril 2017 ja 1. veebruaril 2018.

III. TÖÖ NÕUKOGUS

6. Komisjon tutvustas oma ettepanekut koos mõjuhinnanguga maismaatranspordi tööühmale 1. ja 21. juunil 2017. Tööühm kohtus Eesti eesistumise ajal 7. juulil, 11. oktoobril ja 6. novembril 2017 ning Bulgaaria eesistumise ajal 26. veebruaril, 20. märtsil ja 24. aprillil 2018, et üksikasjalikult analüüsida ettepanekut ja arutada eesistujariigi kompromisse. Esimene katse jõuda üldise lähenemisviisini transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 7. juuni 2018. aasta istungil ei olnud edukas.

¹ Vt dokument 5386/19.

7. Maismaatranspordi tööühm naasis ettepaneku juurde Rumeenia eesistumise ajal, nimelt 14., 21. ja 28. jaanuaril, 4. aprillil ja 2. mail 2019, et arutada eesistujariigi kompromissi². Enamik delegatsioone üldiselt tunnistas ettepaneku suhtes tehtud edusamme ja mõned neist rõhutasid, et üldises lähenemisviisis kokku leppimine võimaldaks käsitleda seda dokumenti paralleelselt esimese liikuvuspaketi seonduvate dokumentidega, kui alustatakse läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga. Kaks delegatsiooni säilitasid ettepaneku suhtes oma negatiivse hinnangu muutmata kujul. Komisjon jättis läbirääkimiste tulemusi käsitleva üldise reservatsiooni jõusse.
8. Kuigi paljud delegatsioonid olid jätkuvalt mures ettepaneku mõju pärast sõidukimaksutuludele, tunnistas enamik neist, et eesistujariigi kompromiss võimaldab liikmesriikidel riski suurel määral piirata (artikli 1 lõige 2 – asendab direktiivi artikli 3 – põhjendused 3 ja 4). Üks delegatsioon oli seisukohal, et sõidukite registreerimist käsitlevaid siseriiklikke sätteid võidakse kahjustada, kuna renditud sõidukite kasutamine muutub vabamaks; ja veel ühel delegatsioonil oli vaja ettepanekut täiendavalt analüüsida, pidades silmas hiljuti vastu võetud siseriiklikke õigusakte.
9. Mis puudutab renditud sõidukite piiriülest kasutamist teises liikmesriigis asutatud ettevõtjate poolt (artikli 1 lõige 1 – direktiivi artikli 2 muutmise – põhjendus 4a), nõustub enamik delegatsioone laiendatud paindlikkusega. Paljud delegatsioonid rõhutasid, et antud juhul on olulised tõhusad kontrollimeetmed, eelkõige kabotaažvedude jälgimiseks. Sellega seoses, Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU) ³ süsteemi kasutamine (artikli 1 lõige 2a – uue artikli 3a lisamine direktiivile – põhjendused 5b ja 5c) tunduvad enamikule delegatsioonidele olevat põhjendatud, kuigi mõned neist pidasid seda liiga koormavaks või mitte piisavalt tõhusaks. Mitu delegatsiooni rõhutas, et ERRU süsteem peaks läbima täielikuma ajakohastamise pärast seda, kui esimese liikuvuspaketi raames võetakse vastu määruse 1071/2009 muudatused, ning nad nõudsid vastavate ajakohastamiste ajakava kooskõlastamist.

² Uusim versioon on esitatud dokumendis 9140/19.

³ Autoveo-ettevõtjate Euroopa register – süsteem, millega tagatakse riiklike elektrooniliste registrite ühendamine vastavalt määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 16 lõigetele (5) ja (6).

10. Alaliste esindajate komitee arutas kompromisettepanekut 15. mail 2019. Ühelt poolt toetasid paljud delegatsioonid kompromissi, hoolimata teatavatest allesjäänud riskidest, näiteks seoses maksutuludega ja muudes liikmesriikides tehtud autovedude kontrolliga. Teisest küljest kahtles märkimisväärne arv delegatsioone selles, et üldine lähenemisviis on võimalik saavutada juba 2019. aasta juunis. Mõni delegatsioon esitas negatiivse analüüsi reservatsiooni maksutuluseid käsitleva komisjoni hindamiskohustuse ulatuse kohta (direktiivi artikli 1 lõige 3 — uus artikkel 5a). Eesistujariik jõudis pärast kohtumist järeldusele, et eduaruanne oleks kõige asjakohasem alus nõukogus toimuvateks aruteludeks.

IV. JÄRELDUSED

11. Eesistujariik on seisukohal, et oluliste edusammude abil on saavutatud liikmesriikide probleemide edasine vähenemine ja et samal ajal on säilitatud komisjoni peamised eesmärgid.
- a) Soovimatute kõrvalnähtude vältimiseks võivad liikmesriigid piirata teistes liikmesriikides registreeritud sõidukite rentimist oma ettevõtete poolt 30 päevale ühe kalendriaasta jooksul ja 25 % -ni sõidukipargist. Sellise lühikese miinimumperioodi abil peaks olema võimalik kaitsta sõidukite registreerimise riiklikke eeskirju ja vältida maksubaasi kahanemist. Veel üks kaitsemeede on võimalus piirata väikeste tarbesõidukite rentimist omal kulul toimuvate vedude puhul. Selleks et tagada maksutuludele avalduva mõju põhjalik jälgimine, võiks komisjoni hindamisaruannet laiendada ka sellele aspektile.
 - b) Tagamaks, et teises liikmesriigis asutatud ettevõtjate renditud sõidukite kasutamist ei kuritarvitataks turulepääsu eeskirjadest kõrvale hiilimiseks, peavad sõidukid olema varustatud ühenduse litsentsiga, kui see on nõutav vastavalt määrusele 1072/2009, ning liikmesriikidel peab olema juurdepääs autoveo-ettevõtja renditud sõidukeid käsitlevale teabele, kasutades ELi riiklike elektrooniliste registrite liidest (ERRU). Arvestades asjaolu, et ERRU süsteem vaadatakse läbi määruses 1071/2009 (artikkel 16)⁴, sisaldab kompromiss kohustust lisada teave riiklikku registrisse kantud renditud sõidukite registreerimisnumbri kohta.

⁴ Vt üldine lähenemisviis määrust (EÜ) nr 1071/2009 käsitleva ettepaneku kohta, dokument 15084/18, lk 16.

12. Eesistujariik märgib, et paljud delegatsioonid on rõhutanud seost esimese liikuvuspaketi peamiste toimikutega. See seos sisaldab kahte aspekti: esiteks on tehniliselt vaja parandada liikmesriikide vahelist teabevahetust, et parandada järelevalvet ja kontrolli; teiseks on vaja üldist poliitilist arutelu turulepääsu ja selle piirangute üle. Euroopa Parlament on võtnud vastu esimese lugemise seisukoha kõigi asjaomaste ettepanekute kohta. Nõukogu leppis kokku üldises lähenemisviisis esimese liikuvuspaketi kolme ettepaneku suhtes⁵, kuid mitte veel renditud sõidukite ettepaneku suhtes. Samuti märgib eesistujariik, et kuigi delegatsioonid üldiselt tunnistavad selle seose tähtsust, on nad väljendanud oma erinevaid seisukohti selle kohta, kuidas selle ettepaneku käsitlemisega edasi liikuda, kas paralleelselt teiste ettepanekutega või pärast neid.
13. Eelnevat arvesse võttes palutakse alaliste esindajate komiteel ja nõukogul võtta arvesse selle toimiku osas tehtud edusamme.
-

⁵ Vt dokument 15084/18.