



Brüssel, 21. mai 2019
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0113(COD)

9447/1/19
REV 1

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 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 6tonnise 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.

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 tööriühm naasis ettepaneku juurde Rumeenia eesistumise ajal, nimelt 14., 21. ja 28. jaanuaril, 4. aprillil ja 2. mail 2019, et arutada eesistujariigi kompromissi. Viimane versioon on esitatud käesoleva dokumendi lisas. Enamik delegatsioone üldiselt tunnustas ettepaneku suhtes tehtud edusamme ja mõni neist rõhutas, et üldise lähenemisviisi vastuvõtmine 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 tundub Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU)² süsteemi kasutamine (artikli 1 lõige 2a – uue artikli 3a lisamine direktiivile – põhjendused 5b ja 5c) 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 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 kompromissettepanekut 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 õnnestunud liikmesriikide mureküsimumsi järjest vähendada 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/või 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 tegevusloa kinnitatud ärakirjaga, kui see on nõutav vastavalt määrusele 1072/2009. Lisaks peab liikmesriikidel olema juurdepääs renditud sõidukite registreerimisnumbreid käsitlevale teabele, kasutades ELi riiklike elektrooniliste registrite liidest (ERRU). Arvestades asjaolu, et ERRU süsteem vaadatakse läbi määruuses 1071/2009 (artikkel 16)³, sisaldab kompromiss kohustust lisada teave riiklikku registrisse kantud renditud sõidukite registreerimisnumbrite kohta.

³ 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 suhtes⁴, 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.

⁴ Vt dokument 15084/18.

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 arvamust⁵,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁶,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/1/EÜ⁷ on ette nähtud turu minimaalne avamine ilma juhita renditud sõidukite kasutamiseks kaupade autoveol.

⁵ ELT C , , lk .

⁶ ELT C , , lk .

⁷ 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 vedavate ettevõtjate või rendi või tasu eest selliseid teenuseid osutavate ettevõtjate kulusid, muutes samas nende tegevuse paindlikumaks. See aitaks suurendada asjaomaste ettevõtjate produktiivsust ja konkurentsivõimet. Kuna renditavad sõidukid on keskmise sõidukipargi sõidukitest tavaliselt uuemad, on need ka lisaks ohutumad ja vähem saastavamad.
- (3) Direktiiv 2006/1/EÜ ei võimalda ettevõtjatel renditud sõidukite kasutamise eelistest täiel määral kasu saada. Kõnealune direktiiv näeb liikmesriikidele ette võimaluse piirata oma vastaval territooriumil asutatud ettevõtjate poolt omal kulul toimuvate vedude puhul üle 6tonnise registrimassiga renditud sõidukite kasutamist. Lisaks ei nõuta liikmesriikidelt, et nad peaksid oma vastaval territooriumil lubama renditud sõidukite kasutamist, kui sõiduk on õiguspäraselt registreeritud või kasutusele võetud muus liikmesriigis kui seda rentiva ettevõtja asutamiskoha liikmesriik.
- (4) Et võimaldada ettevõtjatel renditud sõidukite kasutamise eelistest rohkem kasu saada, peaksid nad saama kasutada mitte ainult nende asutamiskoha liikmesriigis, vaid mis tahes liikmesriigis renditud sõidukeid. See muudaks neil eelkõige lühiajalise, ajutise või hooajalise tippnõudluse rahuldamise või puudustega/kahjustatud sõidukite asendamise hõlpsamaks.
- (4a) Liikmesriikidel ei peaks olema lubatud piirata oma vastaval 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 asutamiskoha liikmesriigi poolt nimetatud kinnitatud ära kirja alusel.

- (5) Autoveo maksustamise määrad erinevad liidus endiselt märkimisväärselt. Seetõttu on maksumoonutuste vältimiseks teatavad piirangud (mis mõjutavad kaudselt ka sõidukite rentimise teenuste osutamise vabadust) siiski põhjendatud. Järelikult peaks liikmesriikidel olema võimalus piirata aega, mil nende vastaval territooriumil asutatud ettevõtja võib teises liikmesriigis registreeritud või kasutusele võetud renditud sõidukit kasutada. Samuti peaks neil olema lubatud piirata seda, kui suurel arvul nende vastaval territooriumil asutatud ettevõtja selliseid sõidukeid rentida võib.
- (5a) Et parandada sellise renditud sõiduki kasutamise piirangu jõustamist, mis on registreeritud või kasutusele võetud kooskõlas sellise liikmesriigi õigusaktidega, mis ei ole rentiva ettevõtja asutamiskoha liikmesriik, 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 ärakirjade kehtivus olla piiratud ajavahemikuga, mis vastab rendilepingu pikkusele. Lisaks võib nimetatud kinnitatud ärakirjadel 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 asutamiskoha liikmesriik. Kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1071/2009 peaksid ettevõtjad teatama oma asutamiskoha liikmesriigi ametiasutustele iga nende kasutuses oleva mootorsõiduki registreerimisnumbri, et võimaldada kanda see teave vastavasse riiklikku elektroonilisse registrisse. Nimetatud määrusega nähakse ette teiste liikmesriikide pädevate asutuste juurdepääs riiklikku elektroonilisse registrisse kantud andmetele; riiklikud elektroonilised registrid peaksid võimaldama sihtotsingut seoses sõidukitega, mille registreerimisnumber on väljastatud mõne muu liikmesriigi kui asutamiskoha liikmesriigi 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 182/2011⁸.
- (6) Omal kulul toimuvate vedude tõhustamiseks ei tohiks liikmesriikidel enam olla võimalik piirata sellise tegevuse puhul renditud sõidukite kasutamist. Selleks et vältida võimalikke maksuküsimusi, peaks liikmesriikidel siiski olema võimalik piirata sellise sõiduki kasutamist, mille suurim lubatud täismass on kuni 3,5 tonni, omal kulul toimuvateks vedudeks, juhul kui sõiduk on registreeritud väljaspool sõidukit kasutava ettevõtja asutamiskoha liikmesriiki.
- (7) Käesoleva direktiivi rakendamist ja mõju peaks järgima komisjon, kes peaks selle dokumenteerima asjakohases aruandes. Aruandes tuleks pöörata erilist tähelepanu sellele, kas käesolev direktiiv on toonud kaasa vanemate või teatavat liiki sõidukite kasutamise ja kas see on seega avaldanud mõju liiklusohutusele ning kas see on toonud kaasa raskusi jõustamisel, sealhulgas kabotaažvedude eeskirjade jõustamisel. Kõnealuses valdkonnas mis tahes edaspidise meetme võtmise korral tuleks nimetatud aruannet arvesse võtta.
- (8) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke ei ole liikmesriikidel üksi võimalik piisaval määral saavutada ning neid saab autovedude piiriülest iseloomu ning käesoleva direktiiviga lahendatavate küsimuste laadi arvestades paremini saavutada pigem liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. 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:

⁸ 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).

Artikkel 1

Direktiivi 2006/1/EÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Iga liikmesriik lubab oma territooriumil selliste sõidukite kasutamist, mille on rentinud mõne teise liikmesriigi territooriumil asuvad 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 asutamiskoha liikmesriigis, kui see on kohaldatav.“.

(2) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, millega tagada, et nende vastaval 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 asutamiskoha liikmesriik:
 - a) piirata renditud sõiduki oma vastaval 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 renditud sõidukite arvu, tingimusel et ta lubab kasutada minimaalsel arvul sõidukeid. Minimaalne arv on vähemalt 25 % kogu ettevõtja omanduses olevast kaubaveosõidukite pargist sõiduki kasutamiseks taotluse esitamise aastale eelneva 31. detsembri seisuga. Kui ettevõtja sõidukipargis on rohkem kui üks ja vähem kui neli sõidukit, siis on lubatud kasutada vähemalt ühte renditud sõidukit.
- c) piirata sellise kuni 3,5tonnise lubatud täismassiga sõiduki kasutamist omal kulul toimuvateks vedudeks.“

(2a) Lisatakse artikkel 3a:

„Artikkel 3a

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et renditud sõiduki registreerimisnumbrit käsitlev teave on kantud määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 16 osutatud riiklikku elektroonilisse registrisse.

Komisjon võtab rakendusaktidega vastu riiklikku elektroonilisse registrisse kantavate andmete miinimumnõuded. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 5b lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.“

(3) Lisatakse artiklid 5a ja 5b:

„Artikkel 5a

Hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: viis aastat pärast direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtaja möödumist] esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta. Aruanne peab sisaldama teavet muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asutamiskoha liikmesriigis renditud sõidukite kasutamise kohta. Aruandes tuleks samuti analüüsida mõju liiklusohutusele [, maksutuludele] ja kabotaažvedude eeskirjade jõustamisele kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1072/2009. Kõnealuse aruande alusel hindab komisjon täiendavate meetmete võtmise vajadust.

Artikkel 5b

1. Komisjoni abistab nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määruse (EL) nr 165/2014 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta) artikli 42 lõike 1 alusel loodud komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.“

Artikkel 2

3. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: [24] kuud pärast jõustumist].
Liikmesriigid edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile.

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

4. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike 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