

Brüssel, 12. jaanuar 2022
(OR. en)

5271/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0113(COD)

TRANS 17
CODEC 35

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	12. jaanuar 2022
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 14 final
Teema:	KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel ning milles käsitletakse nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 14 final.

Lisatud: COM(2022) 14 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.1.2022
COM(2022) 14 final

2017/0113 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja
nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud
sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol**

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta järgmise õigusakti vastuvõtmise kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol

1. Taust

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku (dokument COM(2017) 282 (final) – 2017/0113 COD) edastamise kuupäev:	6. juuni 2017
Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:	6. detsember 2017
Regioonide Komitee arvamuse kuupäev:	1. veebruar 2018
Euroopa Parlamendis esimese lugemise seisukoha vastuvõtmise kuupäev:	15. jaanuar 2019
Muudetud ettepaneku edastamise kuupäev:	22. veebruar 2019
Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev:	20. detsember 2021

2. Komisjoni ettepaneku eesmärk

Renditud kaubaveokite kasutamine (ettevõtja omandis olevate sõidukite asemel) aitaks parandada ressurside jaotamist (nt ei ole vaja hoida kapitali kinni alakasutatud sõidukis) ning suurendada ettevõtjate paindlikkust ja tootlikkust. Ettepaneku eesmärk on soodustada renditud sõidukite kasutamist, jättes välja (mõned) liikmesriikide võimalused nende kasutamist direktiivi 2006/1/EÜ¹ alusel piirata.

Liikmesriigid võivad praegu piirata rohkem kui kuus tonni kaaluvate renditud sõidukite kasutamist oma kulul toimuvate vedude tegemiseks ja nad võivad oma territooriumil piirata selliste sõidukite kasutamist, mille ettevõtja on rentinud mujal kui oma asukohariigis. Selliseid sõidukeid võib mõnes riigis kasutada ja mõnes mitte. Seega on ELis õigusnormid erinevad, mis põhjustab õiguskindlusetust. Üks ettepaneku eesmärke oli tagada renditud sõidukite kasutamisel kogu ELis õiguskindlus. Teine eesmärk oli lubada kasutada muus liikmesriigis renditud (ja registreeritud) sõidukeid, et rahuldada eelkõige lühi- või hooajalist või ajutist tippvajadust või asendada puudusega või kahjustatud sõidukid.

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

3. Märkused nõukogu seisukoha kohta

3.1. Minimaalne rendiaeg

Kaasseadusandjatele oli kõige vaidlusalusem küsimus see, milline on minimaalne aeg, mille jooksul liikmesriigid peavad lubama nende õigusaktide alusel asutatud ettevõtjatel kasutada välismaise numbrimärgiga renditud sõidukit. Nõukogu seisukoht põhineb kahetasandilisel lahendusel, milles seotakse minimaalne rendiaeg liikmesriikide õigusnormidega, milles käsitletakse renditud autode registreerimist. Liikmesriigid võivad lubada kasutada välismaise numbrimärgiga renditud sõidukit kas ainult 30 järjestikust päeva (liikmesriikides, kus tuleb sõiduk registreerida kuni 30 päeva pärast) või kaks kuud (liikmesriikides, kus kehtivad leebemad registreerimiseeskirjad). Liikmesriigi soovi korral võib kasutusaaja ka täiesti vabaks jätta (st liikmesriigi ettevõtjad ei pea nende kasutatavaid välismaiseid sõidukeid üldse registreerima). Nõukogu on samuti võtnud vastu eeskirjad, mille kohaselt peavad veoettevõtjad registreerima riiklikus elektroonilises autoveo-ettevõtjate registris nende renditud sõidukid, sh need, mis on renditud muus kui ettevõtja asukohaliikmesriigis.

Komisjon nõustub selle kompromisslahendusega, sest selles on arvestatud komisjoni ettepaneku eesmärgi, milleks on võimaldada renditud sõidukite turul praeguse direktiiviga ettenähtust suuremat paindlikkust. Liikmesriigid võivad nüüd kehtestada piiranguid vaid oma ettevõtjatele, samas kui kehtiva direktiivi alusel oli võimalik kehtestada sõidukite rentimisega seotud piiranguid ka välismaistele ettevõtjatele. Kehtiva direktiivi kohaselt saavad liikmesriigid nõuda, et välismaise numbrimärgiga renditud sõidukid tuleb neis kohe registreerida. Nõukogu seisukoha kohaselt peavad nüüd kõik liikmesriigid lubama minimaalset kasutusaega (30 päeva), mille jooksul nad ei tohi nõuda selliste sõidukite riigis registreerimist (mis on ettevõtjatele kulukas ja koormav). Nõustuda võib ka sätetega, millega kohustatakse veoettevõtjaid registreerima renditud sõidukid riiklikus elektroonilises registris, sest need sätted võimaldavad riikide ametiasutustel selliseid sõidukeid paremini kontrollida.

Kuna muudetud direktiivi aitab tõenäoliselt suurendada renditud sõidukite kasutamist ja sellised sõidukid on sageli uuemad ja keskkonnahoidlikumad, aitab see lahendus saavutada ka ELi kliimaeesmärke.

3.2. Rentimisvõimaluse piiramine 25 %-ga ettevõtja „kasutuses olevatest“ sõidukitest

Ettevõtja sõidukipargiga seotud miinimumkünnise kohta, millest allpool ei saa ettevõtja asukohaliikmesriik piirata muus liikmesriigis renditud ja registreeritud sõidukite kasutamist, on nõukogu tekstis öeldud:

*„25 % määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 5 lõike 1 punkti g kohaselt ettevõtja **käsituses 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.“*

Nõukogu ei soovinud aga arvesse võtta ettevõtja käsutuses olevaid sõidukeid, mis on renditud (ja registreeritud) välismaal. Näiteks kui ettevõtja asub seda piirangut täielikult kasutavas liikmesriigis ja tema käsutuses on 120 sõidukit, millest 20 on registreeritud muus liikmesriigis, võib ta 10 sellise sõiduki asemel ($25\% \cdot 120 = 30$) muus liikmesriigis rentida veel vaid 5 sõidukit, et selliste sõidukite koguarv oleks 25 ($25\% \cdot 120 - 20 = 25$).

Komisjon nõustub nõukogu seisukohaga. Mõiste „kasutuses“ on hästi juurdunud (vt määruse (EÜ) nr 1072/2009² artikli 1 lõike 5 punkti d alapunkt iii ja artikli 4 lõige 3) ning seda ei saa valesti mõista nagu mõistet „ettevõtja omandis olevad sõidukid“. Paljud veoautod on liisitud. Need on liisinguvõtja majanduslikus omandis, kuid liisinguandja õiguslikus omandis, nii et pole selge, kuidas tuleks omandis olemist mõista. „Ettevõtja kasutuses olevad sõidukid“ on muidugi laiem mõiste kui „ettevõtja omandis olevad sõidukid“, sest see hõlmab mitte ainult ettevõtja täielikult omatud sõidukeid, vaid ka kõiki ettevõtjal olevaid järeelmaksuga ostetud, renditud või liisingulepingu alla kuuluvaid sõidukeid. Seepärast hõlmab see mõiste rohkemaid renditud sõidukeid ja võimaldab seega veoettevõtjatele suuremat paindlikkust, mis on veel üks seda toetav argument.

3.3. Oma kulul toimuvad veod

Nõukogu seisukoha kohaselt tohivad liikmesriigid piirata renditud sõidukite kasutamist oma kulul toimuvate vedude jaoks vaid siis, kui tegu on muus liikmesriigis registreeritud sõidukitega, olenemata sõiduki kaalust.

Komisjon nõustub selle lahendusega, sest nii jäetakse välja piirangud kodumaiste ettevõtjate suhtes, kes teevad oma kulul toimuvaid vedusid oma riigis renditud sõidukitega. Kehtiva direktiivi alusel on sellised piirangud võimalikud. Komisjoni ettepaneku üks põhipunkte oli jätta välja see väga piirav säte, mida ei ole turul vaja. Komisjon nõustub nõukogu lahendusega, mille kohaselt tohib kehtestada piiranguid vaid sellistele oma kulul toimuvatele vedudele, milleks kasutatakse välismaise numbrimärgiga sõidukit. See piirang oleks põhjendatud, sest liikmesriikidel puudub kontroll selliste sõidukite üle, kuna need ei ole registreeritud riiklikes autoveo-ettevõtjate registrites (mis hõlmavad vaid kutselisi veoettevõtjaid, kuid mitte oma kulul toimuvaid vedusid korraldavaid ettevõtjaid). Kodumaiste oma kulul toimuvaid vedusid tegevate sõidukite üle on võimalik sellist kontrolli teha, sest need tuleb registreerida vastavalt kõigi sõidukite suhtes kehtivatele riiklikele registreerimiseeskirjadele.

4. KOKKUVÕTE

Komisjon on nõukogu seisukohaga nõus. See kajastab komisjoni ettepaneku eesmärgi ja muudab ettevõtjatele palju paindlikumaks muudes liikmesriikides registreeritud renditud sõidukite kasutamise või selliste sõidukite kasutamise oma kulul toimuvate vedude tegemiseks. See on seega oluline samm I liikuvuspaketi rakendamisel. Kuna läbivaadatud õigusakt aitab tõenäoliselt suurendada renditud sõidukite kasutamist ja sellised sõidukid on sageli uuemad ja keskkonnahoidlikumad, aitab see lahendus saavutada ka Euroopa roheline kokkuleppe eesmärgi.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009).