

Brüssel, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise
kohta kaupade autoveol**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2017) 196 final}
{SWD(2017) 197 final}
{SWD(2017) 198 final}
{SWD(2017) 199 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Direktiiviga 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol¹ on tagatud turu minimaalne avamine renditud kaubaveosõidukite kasutamiseks ühtsel turul. Seega on direktiivi eesmärk i) saavutada tootmisaspektide (nt alakasutatud sõidukitega seotud kapital) pillavat kasutamist piirates ressursside optimaalne jaotamine ning ii) suurendada asjaomaste ettevõtjate paindlikkust ja tootlikkust. Kõik eesmärgid seonduvad renditud sõidukite kasutamisega.

Samal ajal võimaldab direktiiv liikmesriikidel siiski piirata omal kulul toimuvate vedude puhul üle 6tonnise registrimassiga renditud kaubaveosõidukite kasutamist. Samuti võimaldab see piirata sõiduki kasutamist muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriik.

Need kitsendused vähendavad direktiivi tõhusust. Lisaks koormavad need liigselt ettevõtjaid ja põhjustavad eeskirjade killustatuse, mis omakorda tekitab ettevõtjate seas segadust. Ettevõtjatele avalduva koormuse vähendamine ja eeskirjade selgitamine on ELi õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) peaesmärk. Käesolev ettepanek on selle osa.

Seetõttu tehakse ettepanek jätta omal kulul toimuvate vedude puhul välja võimalus piirata renditud sõidukite kasutamist. Lisaks tuleb muus liikmesriigis renditud sõiduki kasutamist lubada vähemalt neljaks kuuks, et ettevõtjatel oleks võimalik rahuldada ajutist või hooajalist tippnõudlust ja/või asendada puudustega või kahjustatud sõidukid. Muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigis renditud sõiduki kasutamise piiramine nelja kuuga on vajalik võimalike konkurentsimoonutuste vältimiseks, arvestades sõidukite maksustamise märkimisväärsed erinevusi riikides.

Ettepanekuga tagatakse vedajatele kogu ELis võrdne juurdepääs renditud sõidukite turule. Samuti tagatakse sellega kogu ELis ühtne õigusraamistik ja võimaldatakse vedajatel veoteenuseid osutada võimalikult tõhusalt. Kuna renditavad sõidukid on tavaliselt uuemad, ohutumad ja vähem saastavamad, vähendatakse ettepaneku kaudu autoveo negatiivset välismõju.

Käesolev ettepanek on üks autoveo valdkonna paljudest ettepanekutest, mille komisjon kavatseb 2017. aastal vastu võtta, et ELi autoveo sektorit reguleeriv õigusraamistik vastaks tulevikuvajadustele.

• Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Renditud kaubaveosõidukitele viidatakse nii määruses (EÜ) nr 1071/2009² kui ka määruses (EÜ) nr 1072/2009³ vedajate stabiilse toimimise (mis on vedaja kutsealal tegelemise alustamise üks nõuetest) kontekstis ning ühenduse tegevusloa (mille kinnitatud ära kiri peab iga renditava sõiduki puhul vedaja kasutuses olema) eeskirjade kontekstis. Selles kontekstis on renditavaid sõidukeid hõlmav tegevus rahvusvahelisele autoveoturule pääsemiseks

¹ ELT L 33, 4.2.2006, lk 82.

² ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.

³ ELT L 300, 14.11.2009, lk 72.

asjakohane. Mõlemad kõnealused määrused ja direktiiv moodustavad ELi autoveoturu õigusraamistiku. Nimetatud kolme õigusakti sätete jõustamine on omavahel tihedalt seotud. Määruse (EÜ) nr 1071/2009 kohta tehtud muudatusettepanek on asjakohane eelkõige seoses kavandatava (valikulise) ajalise piirangu jõustamisega (mille kohaselt muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigis renditud sõiduki kasutamist võib piirata nelja kuuga). Selle ettepaneku kohaselt oleks liikmesriikidel kohustus kanda vedaja kasutuses oleva iga sõiduki numbrimärk vastavasse riiklikku elektroonilisse registrisse. Sellise eeskirja kehtestamine aitaks kontrollida eespool osutatud mis tahes ajalise piirangu järgimist.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek on täiel määral kooskõlas komisjoni prioriteediga luua integreeritum ja õiglasema siseturg. Tugevdatakse renditud sõidukitega osutatavate transporditeenuste pakkumise ning sõidukite rentimise ja liisimise teenuste osutamise siseturgu. Samuti on see kooskõlas transpordipoliitikat käsitlevas 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“⁴ eesmärkidega. Samuti vähendatakse käesoleva ettepaneku kaudu ettevõtjatele avalduvat regulatiivset koormust ja muudetakse õigusraamistik selgemaks, kusjuures need mõlemad on ELi õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) eesmärgid.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesoleva direktiivi õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punkti g kohaselt jagab EL transpordi valdkonnas pädevust liikmesriikidega.

Autovedu on üha enam rahvusvaheline valdkond. Euroopa Liidu 28 liikmesriigis on rahvusvaheliste autoveoteenuste osakaal kõikidest autoveoteenustest kasvanud 28 %-lt 2000. aastal peaaegu 36 %-le 2014. aastal.⁵ Ainult EL saab autoveoteenuste osutamise üha integreeritumal siseturul tagada ühtse õigusraamistiku. ELi sekkumiseta ei suudaks liikmesriigid siseturul vajalikke võrdseid võimalusi tagada. Praegu kehtivate siseriiklike eeskirjade killustatust saab vähendada vaid ELi tasandi tegevusega. Ühtse õigusraamistikuga vähendatakse eeskirjadest kinnipidamise ja nende järgimise tagamise kulusid kogu ELis. Praegu võimaldab direktiiv liikmesriikidel piirata renditud sõidukite kasutamist teatud tingimustel; selleks et piirata liikmesriikide võimalust kehtestada renditud sõidukite kasutamise suhtes piiranguid, on vaja kõnealust direktiivi muuta, mida saab teha vaid ELi tasandil.

- **Proportsionaalsus**

Nagu mõjuhinnangu punktis 7.4 on märgitud, ei lähe ettepanek kindlakstehtud probleemide lahendamiseks vajalikust kaugemale. Ettepanek sisaldab vaid direktiivi teatavaid sihipäraseid muudatusi, mis aitavad ELi autoveoturu ning sõidukite rentimise ja liisimise sektori õigusraamistikku parandada.

⁴ COM(2011) 144 final, 28.3.2011.

⁵ Vt ELi transpordistatistika. Väljaanne „Statistical Pocketbook 2016“, tabelid 2.2.4b ja 2.2.4c; saadaval veebis aadressil http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

- **Vahendi valik**

Kuna muudetav õigusakt on direktiiv, peaks kavandatud muutev õigusakt põhimõtteliselt olema samas vormis.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Koos käesoleva ettepanekuga võeti vastu ka direktiivi 2006/1/EÜ järelhindamist käsitlev talituste töödokument⁶. Välisuuring tehti 2015.–2016. aastal. Selle lõpparuanne avaldati komisjoni veebisaidil.⁷

Järelhindamise peamine järeldus oli, et direktiivi 2006/1/EÜ kohaseid eesmärke oleks võimalik veelgi tõhusamalt saavutada, kui sellega ei lubataks liikmesriikidel piirata renditud kaubaveosõidukite kasutamist teatud turusegmentides ja teatud tingimustel. Kaubasõidukite piiriülese rentimise piirangud ei lase ettevõtjatel oma sõidukiparkide kasutamist optimeerida (st sõidukite ümberpaigutamine sinna, kus neid kõige enam vajatakse). Lisaks vähendavad direktiivi 2006/1/EÜ tõhusust ka renditud kaubasõidukite kasutamise piirangud, kuna need suurendavad eeskirjade järgimise kulusid vedajate ja sõidukite rentimise/liisimise ettevõtjate jaoks ning eeskirjade rakendamise ja eeskirjade järgimise tagamise kulusid ametiasutuste jaoks. Piirangute puudumisel oleksid nimetatud kulud väikesed ja ebaolulised.

Liikmesriikide võimalus piirata renditud kaubaveosõidukite kasutamist läheb ka vastuollu Euroopa majanduse vajadustega suurendada autoveo paindlikkust ja tõhusust ning see ei vasta täielikult praegu kehtivatele poliitilistele prioriteetidele ühtse turu süvendamise ning ohutamate, puhtamate ja kütusetõhusamate sõidukite kasutamise edendamise kontekstis.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Huvitatud osapooltel oli nii järelhindamise kui ka mõju hindamise käigus mitu võimalust oma märkusi esitada. Lisaks sidusrühmadega peetud sihipärastele intervjuudele (2015. aasta sügisel tehti 27 järelhindamist käsitlevat intervjuud ja 2016. aasta teises pooles tehti 33 mõjuhindamist käsitlevat intervjuud) toimus 2016. aasta 11. augustist kuni 4. novembrini 12nädalane nii järele- kui ka mõjuhindamist hõlmav veebipõhine avalik konsulteerimine), mille käigus saadi, 27 vastust, ning 2016. aasta 22. septembrist 11. novembrini Euroopa ettevõtlusvõrgustiku VKEde paneeli kaudu kestnud 7nädalane VKEdega konsulteerimine. VKEde paneeliga toimunud konsulteerimine hõlmas kaht eraldiseisvat küsimustikku, millest üks käsitles renditavate kaubaveosõidukite kasutamist (156 vastust) ja teine renditavate busside kasutamist (94 vastust).

Konsulteerimise tulemusena saadi valdkonnas tegutsejailt mitmeid andmeid ja väärtuslikke asjakohaseid märkusi. Konsulteerimine näitas, et renditavaid busse käsitlevate ELi eeskirjade puudumine ei ole probleem ning et renditavaid busse ei hõlma ükski konkreetne turuosa. See on ka põhjuseks, miks renditavate busside kasutamist käsitlevad direktiivi kohaldamisala laiendavad algselt kavandatud poliitikavariandid kõrvale jäeti.

Liikmesriigid esitasid konsulteerimise käigus ka põhjendusi, miks nad kohaldavad renditavate sõidukite kasutamise piiranguid. Mõned avaliku sektori asutused ja ametiühingute

⁶ SWD(2017) XXX final [complete reference when number is available].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

esindajad kardavad, et omal kulul toimuvate vedude puhul kehtinud piirangute kõrvaldamine põhjustab veelgi suuremat konkurentsipurustust ja et mõnes muus ELi liikmesriigis renditud sõidukite kasutamise lubamine muudab autovedu reguleerivate õigusaktide järgimise tagamise veelgi raskemaks. Muus liikmesriigis renditud sõidukite kasutamise piirangute põhjuseid võeti arvesse, samas ei olnud e renditud sõidukitega omal kulul toimuvate vedude suhtes kehtinud piirangutega seonduvad argumendid veenvad.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjoni toetas asutuseväline töövõtja, kes tegi direktiivi järelhindamist käsitleva uuringu ja mõjuhinnaangut käsitleva toetava uuringu.

- **Mõjuhinnaang**

Algatust toetab mõjuhinnaang, millele õiguskontrollikomitee andis reservatsioonidega positiivse arvamuse. Vastuseks reservatsioonidele esitati üksikasjalik teave poliitilise konteksti kohta: selgitati kindlakstehtud probleemide ulatust ja nende praegu käsitlemise vajadust, jäeti välja algne poliitikavariant, mis oleks direktiivi kohaldamisala laiendanud renditavatele bussidele (kuna see variant ei olnud vajalik), selgitati eelistatud variandi eeldatava tulemuse saavutamata jätmise riske (pidades eelkõige silmas maksuplaneerimise või maksude optimeerimise valdkonna võimalikke algatusi ning liikmesriikide võimalikke probleeme autovedu reguleerivate õigusaktide järgimise tagamisel), püüti kvantifitseerida halduskulude vähendamist ja esitada rohkem teavet sidusrühmadega konsulteerimise kohta.

Sügavuti vaadeldi järgmisi poliitikavariante.

Variant 0: suuniste ja soovitude andmine.

Variant 1: õigusaktide sihipärased muudatused.

Variant 1a: lubada kogu ELis kasutada renditavaid kaubaveosõidukeid omal kulul toimuvateks vedudeks.

Variant 1b: lubada kasutada muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigis renditud kaubaveosõidukit teatava aja jooksul (kolm kuni neli kuud) nt ajutise või hooajalise tippnõudluse rahuldamiseks.

Variant 1c: variantide 1a ja 1b kombinatsioon.

Variant 2: samad (või vähemalt mitte rohkem piiravamad) eeskirjadrenditavate sõidukite kasutamise puhul kui ettevõtjate omatavate sõidukite kasutamise puhul.

Variant 1c on eelistatud variant, kuna see on kõige tõhusam variant kõigi kindlakstehtud probleemide lahendamiseks ning see ei lähe kaugemale, kui on selleks vaja. See on parem kui variant 2, kuna viimane ei vähendaks renditud sõidukite kasutamisega seonduvate ELi eeskirjade killustatust. Selle asemel jääks erinevate liikmesriikide mitmesugused eeskirjad kehtima, tingimusel et nendega ei panda renditavaid sõidukeid halvemasse olukorda kui ettevõtjate omatavaid sõidukeid (nt nõuded, mis on seotud teises liikmesriigis ostetud või renditud sõidukite uuesti registreerimisega).

Eelistatud variandi kohaselt saaks 2030. aastaks ELi vedajate tegevuskulusid vähendada kokku 158 miljoni euro võrra. Ettevõtja, kes läheb omatavatelt sõidukitelt üle renditavatele sõidukitele, saaks vähendada tegevuskulusid ligikaudu 2 %. Lisaks võidab sõidukite

rentimise/liisimise sektor umbes 81 miljonit eurot, mis annaks 2030. aastaks majanduslikku kasu kokku umbes 240 miljonit eurot aastas. Lisaks luuakse ligi 5 000 täiendavat töökohta, 2 900 sõidukite rentimise/liisimise sektoris ja 1 700 autoveo sektoris.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanek on komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) osa. Selle eesmärk on renditud sõidukeid käsitlevate eeskirjade lihtsustamine. Turu avamine renditud kaubaveosõidukite kasutamiseks omal kulul toimuvate vedude puhul eemaldab mis tahes piirangud, mis omakorda vähendab ettevõtjate jaoks eeskirjade järgimisega kaasnevaid kulusid. Ühise raamistiku kehtestamine muus liikmesriigis renditud sõidukite kasutamiseks (vähemalt neli kuud) tagab eeldatavalt juriidilise selguse ja hoiab ettevõtjate jaoks registrist kustutamise ja uuesti registreerimisega seoses kokku kuni 12,8 miljonit eurot.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid⁸.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Käesoleva direktiivi rakendamist jälgitakse üksikasjalikult. Komisjon esitab käesoleva direktiivi rakendamist ja mõju käsitleva aruande hiljemalt viie aasta möödudes ülevõtmistähtajast. Tänu renditud kaubaveosõidukite kasutamise täiendavale liberaliseerimisele peaks käesolev direktiiv võimaldama edendada renditud sõidukite turgu ning tagama vedajatele väiksemad kulud ning suurema paindlikkuse ja kasumlikkuse. Liikmesriikide pädevatelt asutustelt ning sõidukite rentimise ja liisimise sektori esindajatelt tuleb koguda asjakohast teavet (seda ka vedajaid käsitleva uuringu kaudu). Samuti eeldatakse, et kasulikku teavet saadakse autoveo-ettevõtjate riiklikelt elektroonilistelt registritelt. Kuna vedajad peavad edaspidi esitama nende kasutuses oleva sõiduki numbrimärgi, peaks need registrid andma hea ülevaate sellest, milline on välismaal registreeritud sõidukite osakaal sõidukipargis.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku peamised elemendid on järgmised.

Direktiivi 2006/1/EÜ artikli 2 muudatus

Artikliga 2 tagatakse raamistik nende eeskirjade jaoks, mida liikmesriigid kohaldavad oma territooriumil teise liikmesriigi territooriumil asuvate ettevõtjate renditud sõidukite kasutamise suhtes. Selles kontekstis on kõnealuse artikli ulatuse piiramine „liikmesriikidevaheliste vedudega“ iganenud, kuna määruse (EÜ) nr 1072/2009 sätete kohaselt võib renditud sõidukeid kasutada ka kabotaažvedudeks.

Praegu kehtivad sätted lubavad liikmesriikidel piirata selliste sõidukite kasutamist, mis on renditud muus liikmesriigis kui sõidukeid rentiva ettevõtja asukoha liikmesriik. See tekitab kogu ELis eeskirjade killustatuse ja õiguskindlusetuse, mis omakorda ei võimalda ettevõtjatel

⁸ Euroopa Liidu põhiõiguste harta, ELT C 326, 26.10.2012, lk 391.

saada kasu potentsiaalselt atraktiivsematest renditehingutest teises liikmesriigis. Seetõttu tehakse ettepanek lubada ettevõtjatel kasutada ükskõik kus ELis renditud sõidukeid kogu ELis.

Arvestades et sõidukite maksustamise määrad erinevad ELis märkimisväärselt ning selleks et vältida maksumoonutusi, võivad liikmesriigid piirata aega, mille jooksul nende vastaval territooriumil võib kasutada sõidukit, mille on rentinud ettevõtja, kes asub muus liikmesriigis kui sõiduki rentimise liikmesriik, kuid mitte vähem kui neli kuud. Nimetatud neljakuulise miinimumperioodi eesmärk on tagada, et mõnes muus liikmesriigis renditud (ja registreeritud) sõidukeid võib kasutada eelkõige lühiajalise, ajutise või hooajalise tippnõudluse rahuldamiseks või puudustega/kahjustatud sõidukite asendamiseks.

Direktiivi 2006/1/EÜ artikli 3 muudatus

Artikliga 3 tagatakse raamistik nende eeskirjade jaoks, mida liikmesriigid kohaldavad omaterritooriumil asuvate ettevõtjate renditud sõidukite kasutamise suhtes. Praegused sätted kehtivad asjaomases liikmesriigis registreeritud või õiguspäraselt kasutusele võetud renditud sõidukitele, „kui artiklis 2 sätestatud tingimused on täidetud“. Kuna muudetava artikliga 2 on lubatud asjaomases liikmesriigis registreeritud või õiguspäraselt kasutusele võetud renditud sõidukite kasutamine, siis muudetakse lõiget 1 selle vastuolu kõrvaldamiseks. Muu liikmesriigi kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigi õigusaktide kohaselt asjaomases liikmesriigis registreeritud või õiguspäraselt kasutusele võetud renditud sõidukit peaks olema võimalik kasutada mitte ainult mis tahes muudes liikmesriikides toimuvateks vedudeks (kooskõlas muudetud artikliga 2), vaid ka sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigis toimuvateks vedudeks.

Lõige 2 jäetakse välja, kuna liikmesriigid ei saa enam piirata renditud sõidukite kasutamist omal kulul toimuvate vedude tegemiseks. Kõigil ELi ettevõtjatel peaks olema lubatud kasutada renditud sõidukeid omal kulul toimuvateks vedudeks ning nad peaksid seonduvatest hüvedest kasu saama. Nende suhtes ei peaks kehtima piirang, et tuleb kasutada omatavaid sõidukeid või osta veoteenus selliseid teenuseid rendi või tasu eest osutavate ettevõtjatele. Sõidukid, mille omanikeks on omal kulul vedusid tegevad ettevõtjad, on sageli alakasutatud ning keskmiselt vanemad, vähem ohutud ja rohkem saastavamad kui renditud sõidukid.

Direktiivi 2006/1/EÜ uus artikkel 5a

Direktiiv on oluline samm kaupade autoveoks renditud sõidukite kasutamise turu avamisel. Muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigis renditud sõiduki kasutamise lubamisega (vähemalt neljaks kuuks) ning omal kulul toimuvate vedude puhul renditud sõidukite kasutamise piirangute kõrvaldamisega avab direktiiv uued võimalused nii sõidukeid rentivatele ettevõtjatele kui ka sõidukite rentimise/liisimise sektoris tegutsevatele ettevõtjatele kogu ELis.

Käesoleva uue direktiivi rakendamist ja mõju ning selle mõju omal kulul toimuvatele vedudele või rendi või tasu eest selliseid teenuseid osutavatele ettevõtjatele või rentimise/liisimise sektoris tegutsevatele ettevõtjatele tuleb hinnata komisjoni esitatavas aruandes. See aruanne tuleb esitada siis, kui on piisavalt tõendusmaterjali, mis peaks kättesaadavaks muutuma ülevõtmisperioodi lõpust viie aasta möödudes (uue direktiivi jõustumisest kuue ja poole aasta möödumisel). Nimetatud aruande alusel hindab komisjon, kas tuleb võtta täiendavaid meetmeid.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

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 arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/1/EÜ³ on ette nähtud turu minimaalne avamine ilma juhita renditud sõidukite kasutamiseks kaupade autoveol.
- (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 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 ettevõtjate 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 asukoha liikmesriik.
- (4) Et võimaldada ettevõtjatel renditud sõidukite kasutamise eelistest rohkem kasu saada, peaksid nad saama kasutada mitte ainult nende asukoha liikmesriigis, vaid mis tahes liikmesriigis renditud sõidukeid. See muudaks neil eelkõige lühiajalise, ajutise või hooajalise tippnõudluse rahuldamise või puudustega/kahjustatud sõidukite asendamise hõlpsamaks.

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

³ 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).

- (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 muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigis renditud sõidukit võib nende territooriumil kasutada.
- (6) Omal kulul toimuvate vedude tõhustamiseks ei tohiks liikmesriikidel enam olla võimalik piirata sellise tegevuse puhul renditud sõidukite kasutamist.
- (7) Käesoleva direktiivi rakendamist ja mõju peaks järgima komisjon, kes peaks selle dokumenteerima asjakohases aruandes. 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:

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 liikmesriigi õigusaktidele;“
- b) lisatakse lõige 1a:
- „1a. Kui sõidukit ei ole seda rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigi õigusaktide kohaselt registreeritud või kasutusele võetud, võivad liikmesriigid piirata renditud sõiduki kasutamise aega oma vastaval territooriumil. Sellisel juhul lubavad liikmesriigid seda asjaomasel kalendriaastal siiski vähemalt neli kuud kasutada.“
- (2) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, millega tagada, et nende ettevõtjad võivad kaupade autoveoks kasutada renditud sõidukeid nende omanduses olevate sõidukitega samadel tingimustel, kui artiklis 2 sätestatud tingimused on täidetud.“

- (3) Lisatakse artikkel 5a:

„Artikkel 5a

Hiljemalt [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive] esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja mõju kohta. Aruanne peab sisaldama teavet muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukoha liikmesriigis renditud sõidukite kasutamise kohta. Kõnealuse aruande alusel hindab komisjon täiendavate meetmete võtmise vajadust.“

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [OP: please insert the date calculated 18 months following the entry into force]. 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.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste õigus- ja haldusnormide 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