Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol“

[COM(2017) 282 final – 2017/0113 (COD)]

(2018/C 129/11)

Raportöör: **Brian CURTIS**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 15.6.2017
	Euroopa Liidu Nõukogu, 12.6.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	22.11.2017
Vastuvõtmine täiskogus	6.12.2017
Täiskogu istungjärk nr	530
Hääletuse tulemus	121/0/1
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. **Järeldused ja soovitused**

Järeldused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (edaspidi „komitee“) tunneb heameelt kõnealuse järgmise sammu üle teatavate Euroopa autoveosektoris tõhusa ja õiglase ühtse turu ees veel seisvate takistuste eemaldamise protsessis. Kõnealuse muutmisdirektiivi eesmärk on soodustada sõidukiparkide tõhusaimat kasutamist kogu Euroopas, eriti kõrghooaegadel, ning sellega saavutatakse minimaalne liberaliseerimise tase. Positiivne samm on kaotada piirangud kaubaveokite kasutamiselt omal kulul toimuvateks vedudeks.

1.2. Komitee on jätkuvalt arvamusel, et transpordiküsimusi käsitlevaid õigusakte oleks parem koostada määrusena, mitte direktiivina, sest direktiiv lubab eri liikmesriikides suuremaid erinevusi tõlgendamisel ja rakendamise ranguses. Siiski tuleb tunnistada, et see lühike direktiiv täidab oma eesmärke ning antud juhul oleks selle määruseks muutmine olnud ebaproportsionaalne.

Soovitused

1.3. Varifirmade arvu kasvu vältimiseks palub komitee tungivalt, et määruse (EÜ) nr 1071/2009 ja määruse (EÜ) nr 1072/2009 tugevdamiseks kavandatavad meetmed lepitaks kokku ja neid rakendataks tõhusalt kõigis liikmesriikides, et petturlikud varifirmad kõrvaldada. Tulemusi tuleks hoolikalt jälgida ja need peaksid moodustama osa aruandest kõnealuse muutmisdirektiivi tõhususe kohta.

1.4. Et ettevõtjad ei kuritarvitaks mõnes liikmesriigis kehtivaid sõidukite madalamaid registreerimismakse, tuleks juhul, kui läbivaatamise perioodil tehtavast analüüsist selgub, et see on vajalik, kohaldada lisameetmeid, näiteks kehtestades ühele ettevõtjale kuuluva sõidukipargi maksimaalse osa, mida võib teises liikmesriigis asuvale sidusettevõtjale ajutiselt üle viia.

1.5. Komitee nendib, et kuigi kasutatakse järjest tõhusamaid jälgimismeetodeid, on veosektoris jätkuvalt oluliseks probleemiks ebaseaduslik kabotaaž. On teatud oht, et kõnealuse direktiivi meetmete rakendamine võib selle avastamist raskendada. Seepärast võiks kehtestada täiendavad nõuded ettevõtja ja sõiduki vahelise seose jälgitavuse tagamiseks.

2. **Sissejuhatus**

2.1. Kõnealune muutmisdirektiiv esitatakse osana paketist „Liikuvus Euroopas“, mis hõlmab rida mitmesuguseid algatusi, mille eesmärk on muuta liiklus ohutumaks, edendada nutikat teemaksustamist, vähendada CO_2-heidet, õhusaastet ja liiklusummikuid, vähendada ettevõtjate jaoks bürokraatiat, võidelda seadusevastase tööhõivega ning tagada töötajatele nõuetekohased tingimused ja puhkeajad.

2.2. Direktiivis käsitletakse mõningaid lahendamata küsimusi seoses renditud kaubaveokite kasutamise liberaliseerimisega ühtsel turul. Eeskirjad ja õigusnormid on liikmesriigiti jätkuvalt erinevad. Selle probleemiga tegeleti esmakordselt 1984. aastal ([1]) ning ühtlustamine jätkus 2006. aasta direktiiviga ([2]). Isegi pärast kõnealuse muutmisdirektiivi ülevõtmist jäävad aga paljudes liikmesriikides kehtima mitmesugused piirangud.

2.3. Põhiprobleem, mida praeguse muutmisdirektiiviga lahendada tahetakse, on ettevõtjate soov paigutada sõidukiparki ELis ümber kohaliku nõudluse järgi. Praegu takistavad seda piirangud riikide õiguses ning reguleerimis- ja tegevusnõuete kohaldamine (pehme õigus).

2.4. Ühelt poolt väidavad ettevõtjad, et praegune olukord takistab Euroopa sõidukipargi tõhusat kasutamist. Teisalt on transpordiliidud mures, et ettepanek nõrgestab veelgi olulist seost ettevõtja ja tema vara vahel ning vähendab liikmesriikide suutlikkust kontrollida, millised ettevõtjad on tegelikult nende territooriumil registreeritud, ja asjaomaseid sätteid jõustada. Liikmesriigid ei ole selles küsimuses ühel meelel ja väike osa neist leiab, et praegune olukord peaks jätkuma.

2.5. Lisaks on osa liikmesriikide valitsusi mures tulu saamatajäämise pärast, kui sõidukid registreeritakse ühes riigis, kuid neid kasutatakse teises riigis. Näiteks ulatub raskeveokite maksustamise määr sõiduki kohta umbes 500 eurost Lätis kuni peaaegu 5 000 euroni Iirimaal ([3]).

2.6. Varasemates transporditeemalistes arvamustes ([4]) on komitee öelnud, et vähendamaks lahknevusi nõuete tõlgendamisel ja rakendamise ranguses eri liikmesriikides, peaks komitee toetama ettepanekut muuta direktiiv määruseks. Komitee on seisukohal, et see on jätkuvalt asjakohane põhimõte, kuid nendib, et praegusel juhul oleks kõnealuse direktiivi täielik ümbersõnastamine ebaproportsionaalne. Komitee nendib samuti, et ehkki direktiivi õiguslik vorm annab liikmesriikidele ülevõtmisel ja jõustamisel suurema paindlikkuse, tekitab see nende vahel samas suurema tõenäosusega jätkuvaid lahknevusi ja tõlgendamiserinevusi.

3. **Komisjoni teatise kokkuvõte**

3.1. Pärast omapoolset põhjalikku läbivaatamist, konsulteerimist ja analüüsi esitab komisjon kõnealuse ettepanekuga muudatused 2006. aasta direktiivi. Direktiiv võimaldas liikmesriikidel piirata üle kuuetonnise täismassiga renditud kaubaveokite kasutamist omal kulul toimuvateks vedudeks ning võimaldas samuti seada piiranguid selliste sõidukite kasutamisele, mis renditakse muus liikmesriigis kui sõidukit rentiva ettevõtja asukohariik.

3.2. Kavandatavate muudatustega, mis süvendavad ja tugevdavad siseturgu, jäetakse 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 sõidukeid. Liberaalsema korraga liikmesriikidel (nt Belgia, Tšehhi Vabariik, Eesti ja Rootsi) peaks olema võimalik see kord säilitada.

3.3. Neljakuuline periood valiti võimalike tulumoonutuste vältimiseks, pidades silmas maanteesõidukite maksustamise märkimisväärseid erinevusi liikmesriikides.

([1]) Direktiiv 84/647/EMÜ.
([2]) Direktiiv 90/398/EMÜ, direktiiv 2006/1/EÜ.
([3]) Direktiivi 2006/1/EÜ järelhindamise lõpparuanne, jaanuar 2016.
([4]) ELT C 34, 2.2. 2017, lk 176.

3.4. Ettepanek peaks tagama kogu ELi transpordiettevõtjatele võrdse juurdepääsu renditud sõidukite turule ning ühtse õigusraamistiku, mis pakub transpordiettevõtjatele suuremat tõhusust. Täiendav eelis võib olla suurem ohutus ja väiksem saaste, sest rendisõidukid on tavaliselt uuemad.

3.5. Komisjon avaldab enne viie aasta möödumist aruande nende muudatuste elluviimise kohta, mis võib olla alus lisameetmete vastuvõtmisele.

4. **Üldised märkused**

4.1. Komitee kiidab heaks kõnealuse muutmisdirektiivi eesmärgi: astuda järgmine samm teatavate Euroopa autoveosektoris tõhusa ja õiglase ühtse turu ees veel seisvate takistuste eemaldamise protsessis. Kõnealuse muutmisdirektiivi eesmärk on soodustada sõidukiparkide tõhusaimat kasutamist kogu Euroopas, eriti kõrghooaegadel, ning sellega saavutatakse minimaalne liberaliseerimise tase. Positiivne samm on kaotada piirangud kaubaveokite kasutamiselt omal kulul toimuvateks vedudeks.

4.2. Komitee on jätkuvalt arvamusel, et transpordiküsimusi käsitlevaid õigusakte oleks parem koostada määrusena, mitte direktiivina, sest direktiiv lubab eri liikmesriikides suuremaid erinevusi tõlgendamisel ja rakendamise ranguses. Siiski tuleb tunnistada, et see lühike direktiiv täidab oma eesmärke ning antud juhul oleks selle määruseks muutmine olnud ebaproportsionaalne.

4.3. Siiski soovib komitee väljendada teatud kahtlusi seoses võimalike tagajärgedega. Need saab jagada kahte kategooriasse. Esimene puudutab varifirmade arvu kasvu, teine on seotud ettevõtja võimalusega teostada ebaseaduslikke kabotaažvedusid, ilma et see avastataks. Neid probleeme on käsitletud allpool.

5. **Konkreetsed märkused**

5.1. Igat liiki tarbesõidukid on kulukas vara, mida transpordiettevõtjad rendivad üha enam rendiettevõtjatelt. Vedude tõhususe suurendamiseks peab sõidukite kättesaadavus vastama nõudlusele. Nõudlus pole mitte üksnes hooajaline, vaid sõltub ka geograafilistest tingimustest, näiteks põllumajandustootmise ja turismiga seotud vajadustest. Tegevusstandardite ja ohutusnõuete järgimiseks ning juhtidele töötingimuste tagamiseks on aga oluline, et ettevõtjatel oleks tegutsemisriigis olemas vara ja otsene tugitaristu.

5.2. Varifirmad on ettevõtted, mis on asutatud ELi riigis, kus neil puudub (või on vähene) majandustegevus, eesmärgiga ära kasutada soodsamaid tingimusi, nt madalamaid makse, töötasusid jne. Selliste ettevõtete kohalik tugitaristu on minimaalne või puudub hoopis, need tekitavad ebaausat konkurentsi ja võivad ka ekspluateerida töötajaid.

5.3. Selliste ettevõtete tekitatavatele probleemidele on viidatud ka liikuvuse paketi muudes dokumentides ning probleemide lahendamiseks on välja pakutud meetmeid ([5]). Komitee tõdeb, et varifirmade probleem ei kuulu otseselt kõnealuse muutmisdirektiivi reguleerimisalasse, kuid tunneb muret, et direktiiv võib soodustada varifirmade arvu kasvu ja nende tegevust. Seepärast palub komitee tungivalt, et määruse (EÜ) nr 1071/2009 ja määruse (EÜ) nr 1072/2009 tugevdamiseks kavandatavad meetmed lepitakse kokku ja neid rakendatakse tõhusalt kõigis liikmesriikides, et petturlikud varifirmad kõrvaldada. Tulemusi tuleks hoolikalt jälgida ja need peaksid moodustama osa aruandest kõnealuse muutmisdirektiivi tõhususe kohta.

5.4. Need meetmed ei lahendaks aga probleemi, et ettevõtjad kasutavad ära mõnes liikmesriigis kehtivaid sõidukite madalmaid registreerimismakse. Teises liikmesriigis tegutsemiseks lubatud neljakuulise perioodi tõttu on võimalik, et ettevõtjad võivad vahetada sõidukite asukohariike, et sellest piirangust kõrvale hoida.

5.5. Selline kartus näib olevat vähemalt teoreetiliselt põhjendatud, ehkki vajalikud korraldused oleksid logistiliselt keerulised. Läbivaatamise ajal selgub, kas seda võimalikku seaduselünka kasutatakse ära. Sel juhul soovitab komitee täiendada nelja kuu piirangut lisameetmetega, näiteks ettevõtjale kuuluva sõidukipargi maksimaalne osa, mida võib üle viia teises liikmesriigis asuvale sidusettevõtjale.

([5]) Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009 ja määrust (EÜ) nr 1072/2009 eesmärgiga kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega, COM(2017) 281 final.

5.6. Komitee tunneb teatud määral muret ka ebaseaduslikku kabotaaži võimaliku soodustamise pärast. Kabotaaž on kaupade vedu rendi või tasu eest ühes liikmesriigis sõidukiga, mis kuulub mitteresidendist veoettevõtjale, kes on registreeritud teises liikmesriigis. (Tavalise rahvusvahelise litsentsiga kaubaveoettevõtjal on ühenduse luba teha vastuvõtvas liikmesriigis seitsme päeva jooksul ainult kuni kolm kabotaažvedu. Need veod peavad järgnema sõidule, mille käigus transporditi kaubad teisest liikmesriigist vastuvõtvasse liikmesriiki.) Ideaalsete konkurentsitingimustega siseturul ei oleks piiravad eeskirjad muidugi vajalikud, kuid see eesmärk jääb praegu veel püüdmatuks. Rendisõidukite kasutamiselt piirangute kõrvaldamine muudaks veoettevõtjatele palju lihtsamaks alaliselt kabotaažvedudega tegelemise (ebaseaduslik kabotaaž), rentides lihtsalt sõidukeid, mis on registreeritud selles liikmesriigis, kus veoettevõtja soovib seda liiki vedusid teha.

5.7. Selle vältimiseks soovitab komitee kaaluda mitmete nõuete kehtestamist ettevõtja ja sõiduki vahelise seose jälgitavuse kindlustamiseks ja tagamiseks. Need peaksid muu hulgas olema järgmised:

— kõigi veoettevõtja kasutatavate sõidukite numbrimärkide kohustuslik registreerimine riiklikes elektroonilistes registrites;

— liikluspolitsei reaalajas juurdepääs riiklikele elektroonilistele registritele teeäärsete kontrollide ja ettevõtjate kontrollide ajal;

— rendisõidukite direktiivi rikkumiste lisamine nn hea maine kaotamiseni viivate rikkumise liikide loendisse.

Brüssel, 6. detsember 2017

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS