



Brüssel, 28. november 2018
(OR. en)

14802/18

Institutsioonidevahelised
dokumendid:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

ARUANNE

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Nõukogu

Eelmise dok nr: ST 13922/1/18 REV 1

Komisjoni dok nr: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Teema: Liikuvuse pakett I

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

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ning millega kehtestatakse konkreetsed õigusnormid seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris

– Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon võttis need kolm ettepanekut vastu 31. mail 2017 liikuvuse paketi esimese etapi osana. Konkreetsete ettepanekute peamised lähenemisviisid on järgmised:

- *juurdepääs tegevusalale ja turule*: äriühingute asutamistingimuste karmistamine ja ühtlustamine ning liikmesriikide koostöö parandamine varifirmade vastu võitlemiseks; väikeseid tarbesõidukeid kasutavate ettevõtjate kohustuslik litsentsimine; kabotaažipiirangute ja sellega seotud kontrollimehhanismide läbivaatamine ja lihtsustamine; elektrooniliste dokumentide kasutuselevõtmine;
- *puhke- ja sõiduajad ning sõidumeerikud*: iganädalase puhkeaja kasutamise paindlikkuse suurendamine, et hõlbustada juhtidel korrapäraselt koju naasta; selge kohustus ettevõtjatele pakkuda asjakohast ja tasuta majutust väljaspool juhikabiini; piiriületuste sõidumeerikusse registreerimise kohustus kontrollide hõlbustamiseks;
- *autoveo sektori töötajate lähetused ja sotsiaalõigusnormide jõustamine*: „töötajate lähetamise“ põhimõtete kohaldamise selgitamine, kehtestades liikmesriigis viibitud aja piirmäära (rahvusvaheliste vedude puhul kolm päeva kuus), pärast mida hakatakse kohaldama riiklikke miinimumpalga ja iga-aastase tasulise puhkuse norme; üksikasjalikud kontrollnimekirjad vastuvõtvast liikmesriigis toimuvate kontrollide jaoks, mis põhinevad ühtlustatud riskide hindamise meetoditel, hõlmates ka tööaja direktiivi.

2. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) nimetas Ismail Ertugi (S&D, DE) raportööriks ettepaneku jaoks, millega muudetakse määrusi 1071/2009 ja 1072/2009, Wim van de Campi (PPE, NL) raportööriks ettepaneku jaoks, millega muudetakse määrusi 561/2006 ja 165/2014, ning Merja Kyllöneni (GUE/NGL, FI) raportööriks ettepaneku jaoks, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ ning millega kehtestatakse konkreetsed õigusnormid sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris. Tööhõive- ja sotsiaalkomisjon esitas oma arvamuse esimese ettepaneku kohta 30. aprillil 2018, teise ettepaneku kohta 26. aprillil 2018 ja kolmanda ettepaneku kohta 4. mail 2018. Euroopa Parlamendi 4. juuli 2018. aasta täiskogu istungil hääletati TRANi raportite muudatusettepanekute üle, kuid ühegi muudatusettepaneku heakskiitmiseks ei saavutatud häälteenamust. Arutelud jätkuvad TRANis.
3. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis kolme ettepaneku kohta vastu kaks arvamust 18. jaanuaril 2018 ning Euroopa Regioonide Komitee võttis kolme ettepanekut hõlmava ühe arvamuse vastu 1. veebruaril 2018.

II. TÖÖ NÕUKOGUS

4. Maismaatranspordi töörühm analüüsis ettepanekuid eelmistel eesistumisperioodidel vahemikus 2017. aasta 1. juunist kuni 2018. aasta maini, mille tulemusena valmisid eduaruanded¹, mis esitati nõukogule 5. detsembril 2017 ja 7. juunil 2018. DK ja UK delegatsioon säilitavad parlamentaarse analüüsi reservatsiooni.
5. Austria eesistumise ajal arutati töörühmas ajavahemikus 1. oktoober – 6. november 2018 võimalikku edasist tegevust ja mitut eesistujariigi kompromissteksti. Eesistujariigi kompromisstekstide eesmärk on saavutada tasakaal piisava sotsiaalkaitse ja siseturu toimimise vahel, vähendades samal ajal halduskoormust. Need põhinevad järgmistel peamistel alustaladel, mida peetakse üheks paketi.

¹ Dokumendid 14841/17 ja 9259/18.

6. Sõidumeerikud (määrus 165/2014)

- Alates 2022. aasta juunist paigaldatakse uutele sõidukitele aruka sõidumeeriku teine versioon (artikli 8 lõike 1 teine lõik). Nende sõidukite tarkvara, mis on varustatud aruka sõidumeeriku esimese versiooniga alates järgmise aasta juunist, tuleb ajakohastada teise versiooniga 2024. aasta lõpuks.
- Kõik rahvusvahelisi vedusid teostavad sõidukid tuleb moderniseerida arukate sõidumeerikute teise versiooni paigaldamisega 2024. aasta lõpuks (artikli 3 lõige 4).
- Teine versioon võimaldab automaatselt registreerida, millal ja kus piiri ületati, ning lokaliseerida peale- ja mahalaadimistoimingud.
- Kuni moderniseerimisprotsessi lõpuleviimiseni peaksid autojuhid olema kohustatud registreerima käsitsi riigikoodi esimeses peatumiskohas pärast piiri ületamist, kui kasutatakse analoog- või digitaalset sõidumeerikut.
- Kuna uued arukad sõidumeerikud peavad registreerima suurema koguse andmeid ja vastavalt eesistujariigi ettepanekule on vaja säilitada andmed viimase 56 päeva kohta, tuleb juhikaardid asendada 2024. aastaks².

Eesistujariigi kompromisstekst on esitatud käesoleva dokumendi *addendum*'is 3.

7. Kabotaaž (määrus 1072/2009)

- Tuleks säilitada praegune eeskiri, mille kohaselt võib seitsme päeva jooksul teha maksimaalselt kolm vedu (artikli 8 lõige 2), tegeledes samal ajal järelhindamisel tuvastatud puudustega, teostades liikluskontrollide käigus paremini järelevalvet sõidumeeriku ning kas paberil või elektrooniliselt kättesaadavate kaubaveodokumentide andmete üle (artikli 8 lõiked 3 ja 4a).

² Juhikaardid on vaja asendada iga viie aasta järel. Kuna juhikaardid lükatakse tehniliselt tagasi viie aasta pärast, ei ole võimalik olemasolevate juhikaartide kehtivusaja pikendamine, nii et see langeks täpselt kokku sõidumeerikute uuendamisega aastal 2024.

- Selleks et võidelda kuritarvitamisega, mis seisneb süstemaatiliste kabotaažvedude tegemises, tuleks kehtestada seitsme päeva pikkune „ooteaeg“ (artikli 8 lõige 2a) pärast viimast kabotaažvedu lubatud tähtaja jooksul, enne kui lubatakse läbi viia uusi kabotaažvedusid sama liikmesriigis sama sõidukiga.

Eesistujariigi kompromisstekst on esitatud käesoleva dokumendi *addendum*'is 2.

8. Autoveo-ettevõtjate asutamise kriteeriumid (määrus 1071/2009)

- Autoveo-ettevõtjate tegeliku asutamise (olemata üksnes varifirmad) vajadust tuleks tugevdada, nõudes regulaarselt iga kuue nädala jooksul naasmist tegevuskeskusesse, mis asub rahvusvahelistel autovedudel kasutatava sõiduki asukohaliikmesriigis (artikli 5 lõike 1 punkt ca). Seda kohustust peaks kohandama saartel asuvate liikmesriikide puhul, et vältida ebaproportsionaalset koormust.

Eesistujariigi kompromisstekst on esitatud käesoleva dokumendi *addendum*'is 1.

9. Sõidu- ja puhkeaeg (määrus 561/2006)

- Veoettevõtja peaks olema kohustatud koostama töögraafiku sellisel viisil, et juhul oleks võimalik pöörduda tagasi koju vähemalt iga nelja nädala tagant (artikli 8 lõige 8a), kusjuures seda ajavahemikku tuleks vähendada kolmele nädalale, kui sellele eelneb kaks vähendatud iganädalast puhkeperioodi. Veoettevõtja peab tõendama, et ta on selle kohustuse täitnud, esitades töögraafikud, sõidumeeriku andmed ja muid kättesaadavaid tõendeid.
- Praegune eeskiri maksimaalse sõiduaja (90 tundi iga kahe nädala kohta, artikli 6 lõige 3) kohta peaks jääma kehtima. Samal ajal peaks olema võimalik iga nelja nädala jooksul saada kaks üksteisele järgnevat vähendatud iganädalast puhkeperioodi (artikli 8 lõige 6). Selle, juba komisjoni algatuses esitatud ettepaneku eesmärk on innustada võimaldama pikemaid puhkeperioode (regulaarne iganädalane 45tunnine puhkeperiood + kompensatoorne puhkeaeg vähendatud puhkeperioodide eest). Eesistujariik teeb ettepaneku, et kahe järjestikuse vähendatud iganädalase puhkeperioodi puhul tuleks järgnevat regulaarset iganädalast puhkeperioodi juba pikendada kompensatoorse puhkeajaga.

- Regulaarne iganädalane puhkeperiood (vähemalt 45tunnine) tuleb veeta väljaspool juhikabiini sobivas kohas, mille maksab kinni tööandja (kui autojuht ei naase koju; artikli 8 lõige 8). See juhikabiinis magamise keeld vastab komisjoni ettepanekule.
- Teedevõrgu läheduses sobiva majutuskoha leidmisega seotud praktiliste probleemide lahendamiseks võib regulaarse iganädalase puhkeperioodi veeta erandkorras sõidukis, kui see on pargitud eriotstarbelisele alale, kus juhi jaoks on piisavad teenused ja juhikabiin vastab teatavatele miinimumnõuetele (artikli 8 lõige 8). Eriotstarbelisele alale juurdepääsu eest võetavad tasud maksab kinni veoettevõtja.
- Üleminekumeetmena (18 kuud) võib eriotstarbeliste parkimisalade puudust silmas pidades lubada magada nõuetele vastavas juhikabiinis juhul, kui sõiduk on pargitud nõuetele mittevastaval parkimisalal, kuid seal on olemas vähemalt sanitaarruumid.

Eesistujariigi kompromisstekst on esitatud käesoleva dokumendi *addendum*'is 3.

10. Sõidukijuhtide lähetamine (töötajate lähetamise direktiivi *lex specialis*)

- Eesistujariik teeb ettepaneku loobuda ajapikenduse kontseptsioonist ning keskenduda selle asemel veo laadile. Kui vedu on korraldatud nii, et sõidukijuhi töö seotus veoettevõtja asukohaliikmesriigiga jääb muutumatuks, tuleks juht jätta lähetamise eeskirjade kohaldamisalast välja. Sellise lähenemisviisi puhul välistatakse, et on raske määrata kindlaks päevade või tundide arvu, mida tuleks eelistada.
- Lähetamise eeskirjade kohaldamisalast tuleks selgesõnaliselt jätta välja transiit (artikli 2 lõige 2e).
- Samuti tuleks lähetamise eeskirjade kohaldamisalast selgesõnaliselt välja jätta kahepoolsed transporditoimingud (artikli 2 lõige 2). Kahepoolsete transporditoimingute all mõistetakse kaupade liikumist³ veolepingu alusel asukohaliikmesriigist, kus kaup peale laaditakse, teise liikmesriiki või kolmandasse riiki, kus see maha laaditakse. Kui kahepoolsetele transporditoimingutele järgneb tagasisõit asukohaliikmesriiki, tuleks sõidukijuht ka selle sõidu puhul lähetamise eeskirjade kohaldamisalast välja jätta.

³ Sarnane säte on kavas kehtestada reisijateveo sektoris.

- Kui teekonnal sihtriiki läbitakse teisi liikmesriike, lubatakse maksimaalselt kahte täiendavat peale-/mahalaadimistoimingut, ilma et nende suhtes kohaldataks lähetamise eeskirju. Kui tagasiteel asukohaliikmesriiki läbitakse samu liikmesriike, lubatakse veel kahte täiendavat peale-/mahalaadimistoimingut, ilma et nende suhtes kohaldataks lähetamise eeskirju.
- Kõigi muude toimingute, sealhulgas kabotaaži suhtes kohaldataks alates veo esimesest päevast täies ulatuses lähetamise korra eeskirju, kuna ei ole ette nähtud erieeskirju (välja arvatud kontrolli ja jõustamise erieeskirjad).
- Seoses kombineeritud veo maanteeveoetapiga ei tuleks pidada juhti lähetatuks, kui maanteeveoetapp ise on kahepoolne transporditoiming asukohaliikmesriigist. Kõigil muudel juhtudel, eelkõige kui maanteeveoetapp toimub teises liikmesriigis, tuleks pidada juhti lähetatuks (artikli 2 lõige 2f).
- Halduskoormuse vähendamiseks tuleks vastavalt komisjoni ettepanekule kehtestada maanteel kontrollimiseks nõutavate dokumentide suletud loetelu (artikli 2 lõige 4). Siseturu infosüsteemi (IMI) tuleks kasutada liikmesriikidevaheliseks koostööks ning veoettevõtja poolt lähetamisdeklaratsioonide ja palgadokumentide esitamiseks.
- Töötajate lähetamist käsitlevate erieeskirjade kohaldamist tuleks alustada võimalikult varakult (rakendamise tähtaeg: 18 kuud), et tagada sektoris selgus ning lõpetada erineva ulatuse ja menetluskorraga siseriiklike meetmete kohaldamine. Eesistujariik teeb aga ettepaneku viia järk-järgult sisse võimalus kasutada peale-/mahalaadimise puhul täiendavat paindlikkust ning võtta kasutusele aruka sõidumeeriku teine versioon.

Eesistujariigi kompromisstekst on esitatud käesoleva dokumendi *addendum*'is 4.

III. PEAMISED LAHENDAMATA KÜSIMUSED

11. Kabotaaž (määrus 1072/2009)

- Paljud liikmesriigid leiavad, et eesistujariigi ettepanek 7päevase „ooteaja“ kohta on ebaproportsionaalne; mõned neist ei ole valmis ooteajaga üldse nõustuma või on nõus üksnes siis, kui see jääb iganädalase puhkeperioodi piiresse. Mõned liikmesriigid leiavad, et 7 päeva pikkune ajavahemik on ebapiisav. Mõned teised delegatsioonid toetasid ideed kehtestada alternatiivsed kaitsemeetmed, mille kohaselt peab sõiduk pärast rahvusvahelist vedu ja enne uue kabotaažveo alustamist pöörduma tagasi asukohaliikmesriiki.
- Mõned delegatsioonid peavad väga oluliseks kehtestada kaitsemeede, et hoida ära veoteenuste osutamise vabaduse kuritarvitamist pidevateks kabotaažvedudeks.⁴

12. Autoveo-ettevõtjate asutamise kriteeriumid (määrus 1071/2009)

- Paljud delegatsioonid on vastu mõttele näha tegeliku asutamise elemendina ette kohustus viia regulaarselt rahvusvahelises transpordis kasutatav sõiduk tagasi asukohaliikmesriigi operatiivkeskusesse. Nende arvates diskrimineerib selline nõue äärepoolseid liikmesriike, on ebaproportsionaalne ulatuse poolest ning vastuolus ühtse turu ja heitkoguste vähendamise poliitikaga. Mõned teised delegatsioonid väljendasid muret, kas selline kohustus on töö- või kaubandusinspeksioonide kaudu täitmisele pööratav. Teised delegatsioonid toetavad eesistujariiki asjaomaste asutamiskriteeriumide tugevdamises, et võidelda varifirmade kasutamise tavaga, ning taotleavad sagedasemat tagasipöördumist (praeguses ettepanekus: iga kuue nädala tagant).

⁴ Vt sellega seoses nõukogule esitatud aruannet ettepaneku kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel.

13. Sõidu- ja puhkeaeg (määrus 561/2006)

- Delegatsioonide seisukohad juhi regulaarse koju naasmise sageduse küsimuses on erinevad, ulatudes igast kahest nädalast kuni iga kaheksa nädalani. Mitu delegatsiooni nõuavad, et pöörataks rohkem tähelepanu juhi valikule, kus regulaarne puhkeperiood veeta.
- Seoses keeluga magada iganädalase puhkeperioodi jooksul juhikabiinis, jäävad mitu delegatsiooni oma seisukoha juurde, et siin ei tohiks erandeid teha, kuna nende perioodide jooksul peab juht olema autost füüsiliselt eemal, et juhil tekiks tõeline vaba aja tunne. Lisaks leiavad nad, et kvalifitseeritud parklate küsimuse rõhutamine vaid eksitab arutama taristu üle, ilma tõeliselt ülekoormatud parklate probleemi lahendamata.
- Suurem arv delegatsioone toetab eesistujariigi lähenemist, kuid palub lisaks pikemat üleminekuperioodi, mis võimaldaks kasutada mitte kvalifitseeruvaid parklaid, et leevendada nõutavate funktsioonidega parklate praeguse nappuse probleemi.
- Liiklusohutuse kaalutlustel säilitavad mõned delegatsioonid negatiivse analüüsi reservatsiooni ettepaneku paindlikkuse kohta seoses kahe vähendatud iganädalase puhkeperioodi järjest kasutamisega.

14. Sõidukijuhtide lähetamine (töötajate lähetamise direktiivi *lex specialis*)

- Delegatsioonide enamus nõustub eesistujariigi lähenemisega, et teatud transpordiliikidele ei peaks töötajate lähetamise direktiivi kohaldama ja teistele tuleks seda kohaldada ilma piiranguteta. Mõnda delegatsiooni see aga erinevatel põhjustel ei veena: nad kas taunivad selle tulemusel diskrimineerimist teatud ärimudelite suhtes ja võimalikke konkurentsieeliseid kolmandate riikide ettevõtjatele või puudub neil range ajapiirangu kaitsemeede, mille ületamisel kohaldatakse lähetamise eeskirju igal juhul.
- Delegatsioonid on üldiselt nõus, et lähetamise eeskirju ei peaks kohaldama transiidi korral ja neid peaks kohaldama riigisisestele toimingutele (kabotaaž). Seoses eesistujariigi väljapakutud kahepoolsete transporditoimingude erandiga, toetab enamik delegatsioone seda kui põhimõtet, kuid arvamused lähevad lahku olulistest detailides, eelkõige järgmises:

- mõiste „kahepoolne“ sisu: s.t kas toimingu algus peab olema asukohaliikmesriigis ja kas tagasisõidu puhul peaks kehtima erand üksnes teatud piirangute kohaldamise korral. Mõned delegatsioonid eelistaksid laiemat määratlust;
 - paindlikkus seoses täiendavate peale- ja/või mahalaadimistega sõidu jooksul. Mõned liikmesriigid leiavad, et kaks laadimist on absoluutne miinimum. Teised on suurema paindlikkuse vastu, väites, et see hägustab transpordiliikidel vahet tegemise kontseptsiooni ja tekitab järelevalveprobleeme.
- Delegatsioonide seisukohad lähetamise erisätete kohaldamise algusaja küsimuses on erinevad. Mõned delegatsioonid, eelkõige need, kes on vahepeal välja töötanud riiklikud kavad, paluvad järkjärgulist üleminekut ning peavad aruka sõidumeeriku teist versiooni uute eeskirjade jõustamise eeltingimuseks. Teised nõuavad kohest rakendamist, pidades silmas töötajate lähetamise direktiivi muutmise ajakava, ning väidavad, et lähetamise eeskirjade kontrolli tõhustamine oleks võimalik ka ilma aruka sõidumeeriku teise versioonita.

15. Komisjoni esindaja toetas eesistujariiki tema püüdluses jõuda tasakaalustatud kompromisspaketini. Ta näitas üles mõistmist ettepaneku teksti lisatud mitme uue elemendi suhtes (eeskätt varasem moderniseerimine, juhikabiinis magamise keelu piiratud erandid, IMI kasutamine) ja soovis seoses kabotaažieeskirjadega, et kompromiss ei tooks ühise transpordipoliitika praeguses arenguetapis kaasa ei tõhustatud ega piiratud turulepääsu, mis oli komisjoni ettepaneku mõte. Seoses lähetamise eeskirjadega rõhutas komisjon, et sõltumata kehtestatavast mudelist, tuleb säilitada tasakaal juhtide sotsiaalsete õiguste kaitse ja piiriüleste ettevõtjate teenuste osutamise vabaduse vahel.
16. COREPER vaatas ettepanekud 23. novembril 2018 nõukogu istungiks valmistudes teist korda läbi ning otsustas edastada toimiku ning lahendamata küsimused nõukogule otsustamiseks.

17. Pärast COREPERi koosolekut on eesistujariik teinud kompromisspaketti järgmised muudatused:

- määrust 561/2006 käsitleva ettepaneku artikli 8 lõikes 8a (tööandja kohustus korraldada juhi regulaarne koju tagasipöördumine⁵), on koju naasmise alternatiivse sihtkohana lisatud juhi elukoht, et muuta tagasipöördumist käsitlev säte sõidukijuhtidele meelepärasemaks;
- artiklisse 2 (*lex specialis*) tehtud mitme muudatuse eesmärk on selgitada täiendavalt lähetamise eeskirjade erandit:⁶ lisati lõige 1a, et selgitada erieeskirjadega hõlmatud lähetamisolukordade ulatust, täpsemalt seda, et juht saadetakse teise liikmesriiki lepingu alusel või et ta saadetakse asutusse või ettevõttesse, mis kuulub lähetavale ettevõtjale. Lõikesse 2 lisati viide mõiste „asukohariik“ määratlusele. Lõigetes 2–2c on erand selgemalt struktureeritud (kaupade kahepoolne vedu, täiendavad toimingud kaupade veol, reisijate kahepoolne vedu, täiendavad toimingud reisijate veol). Lõige 2d lisati selle selgitamiseks, et lähetamise eeskirju kohaldatakse ka kabotaažvedudel.

IV. KOKKUVÕTE

18. Eeltoodut silmas pidades palutakse nõukogul vaadata käesoleva dokumendi *addendum*'ites esitatud tekstid läbi ja võtta ettepanekute suhtes vastu üldine lähenemisviis.

⁵ Käesoleva dokumendi ADD 3, lk 9.

⁶ Käesoleva dokumendi ADD 4, lk 15 ja 16.