



Brüssel, 23. november 2017
(OR. en)

14841/17

Institutsioonidevahelised
dokumendid:
2017/0123 (COD)
2017/0122 (COD)
2017/0121 (COD)
2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

ARUANNE

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Nõukogu

Komisjoni dok nr: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

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 määrus, 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

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol

– Eduaruanne

I. SISSEJUHATUS

Komisjon võttis need neli ettepanekut vastu 31. mail 2017 osana liikuvuse paketi esimesest etapist. Järgmisena tutvustati neid 8. juunil 2017 nõukogule (päevakorrapunkti „Muud küsimused“ all).

Ettepanekute valdkonnaülene eesmärk on selgitamise, lihtsustamise ja kontrollisätete täpsustamise abil parandada sotsiaalõigusnormide ja turunormide jõustamist. Konkreetsete ettepanekute peamine lähenemisviis on järgmine.

- Juurdepääs tegevusalale ja turule: karmistada ja ühtlustada toimimistingimusi ning tõhustada liikmesriikide koostööd, et võidelda varifirmadega; laiendada kohaldatavat kohustuslikku litsentsimist kergsõidukitele; muuta ja lihtsustada kabotaažipiiranguid ning kehtestada nendega seotud kontrollistandardid; liikuda elektrooniliste dokumentide suunas.
- Puhkeperioodid ja sõidumeerik: muuta paindlikumaks iganädalaste puhkeperioodide jaotus, et võimaldada puhkeaja teatavat kontsentreerumist igal kolmandal nädalal; siduda see paindlikkus ettevõtjate selgesõnalise kohustusega pakkuda asjakohast ja tasuta majutust väljaspool juhikabiini, muu hulgas võimalust korrapäraselt koju naasta; kohustada juhte sisestama sõidumeerikusse piiriületused, et hõlbustada sotsiaalsete standardite ja kabotaažieeskirjade jälgimist.
- Autoveosektori töötajate lähetamise direktiiv ja jõustamisdirektiiv: muuta selgemaks töötajate lähetamise põhimõtete kohaldamine, kehtestades juhi liikmesriigis viibimise minimaalse aja (rahvusvaheliste vedude puhul kolm päeva kuus), mille korral tuleb kohaldada kohalikke miinimumpalga ja põhipuhkuse reegleid; parandada jõustamist, koostades spetsiaalselt kohandatud kontrollnimekirjad teeäärsete kontrollide jaoks, ühtlustades riskide hindamise meetodid ja lisades kohustusliku kontrolliga hõlmatud teemade hulka tööaja direktiivi.
- Renditud sõidukid: leevendada renditud sõidukite rahvusvahelisteks vedudeks kasutamisele seatud piiranguid.

Maismaatranspordi tööühm analüüsis ettepanekuid 17 korral 1. juunist 6. novembrini 2017. Kõik delegatsioonid esitasid üldise analüüsi reservatsiooni; konkreetsete teemade arutamise käigus esitati seetõttu suuremal või väiksemal arvul sõnavõtte ja seisukohti. DK, PL ja UK delegatsioon esitasid parlamentaarse analüüsi reservatsioonid. NL delegatsioon viitas riiklikul tasandil tehtavale mõjuhindangule.

13. ja 21. juunil 2017 arutasid delegatsioonid ettepanekutele lisatud mõjuhindamise uuringuid, jättes endale õiguse hiljem täiendavaid märkusi esitada. Sotsiaalõiguste samba puhul delegatsioonid üldiselt tunnistasid mõjuhindangu head kvaliteeti. Mitu delegatsiooni kritiseeris siiski eeldusi nende kulude hindamisel, mida toob kaasa töötajate lähetamise reeglite kohaldamine rahvusvaheliste vedude puhul. Need delegatsioonid olid ka seisukohal, et uute puhkeaja nõuetega suureneb kontrollikoormus veelgi. Samuti seadsid mõned delegatsioonid kahtluse alla regulaarsete iganädalaste puhkeperioodide teostatavuse väljaspool sõidukit, kui turvalisi parkimisalasid ei ole piisaval hulgal. Teised leidsid, et paindlikumad puhkeaja reeglid võivad mõjuda negatiivselt liiklusohutusele.

Turule juurdepääsu osas nõustasid delegatsioonid komisjoni mõjuhindamise uuringu järeldusega, et peamine kitsaskoht on praktilised raskused kabotaažieskirjade kontrollimisel, mõned delegatsioonid aga toonitasid, et kontrollikoormus langeb tegelikkuses väga vähestele liikmesriikidele, kus toimub suurem osa kabotaažvedudest. Mõned delegatsioonid pidasid küsitavaks, kas kabotaažieskirjade ümbersõnastamine on põhjendatud ebaseadusliku tegevuse mahuga, mille suurust hinnatakse suhteliselt väikeseks. Need delegatsioonid ei nõustunud väitega, et kavandatav eeskirjade lihtsustamine tagab suuresti kabotaažvedude praeguse taseme, kuna mõned esitatud arvutused näitavad mahtude vähenemist. Nad eelistasid poliitikavarianti, mille puhul toimuks sotsiaalsete standardite tõus koos turule juurdepääsu avamisega. Veel üks rühm delegatsioone asus vastupidisele seisukohale ja ennustas kabotaažvedude märkimisväärset suurenemist, muu hulgas probleemi süstemaatiliste kabotaažvedudega, mida nad pidasid mitesobivaks niikaua, kuni sotsiaalsed standardid ELi piires oluliselt erinevad.

Märkimisväärne arv delegatsioone pidas väikeste tarbesõidukite tegevusloa väljaandmise aluseks olevaid nõudeid liiga leebeks, viidates kutsealale juurdepääsu käsitlevale mõjuhindamise uuringule. Mõne delegatsiooni seisukoht oli koguni, et uuring ei tõendanud vajadust ELi tasandil üldse reguleerida väikeste tarbesõidukite kasutamist. Enamik delegatsioone toetas lähenemist, mille puhul karmistatakse toimumisnõudeid ja piiratakse võimalust kehtestada täiendavaid turulepääsu nõudeid riiklikul tasandil. Mõnele liikmesriigile valmistas muret kavandatav täiendavate riiklike kriteeriumide kaotamine ja nad viitasid selle negatiivsele mõjule konkreetse riigi tasandil.

Renditud sõidukite osas tunnistasid delegatsioonid renditud sõidukite turule sisenemise eeldatavat positiivset mõju, kuid mitu delegatsiooni rõhutas vajadust täiendavalt analüüsida võimalikku negatiivset mõju. Neile valmistab muret võimalik maksubaasi kahanemine ja tegevuse kontrollitavus – nii seoses renditud sõidukite kasutuselevõttu käsitlevate allesjäänud piirangutega kui ka seoses kabotaažvedudega. Mõni delegatsioon ei pidanud veenvaks väidet, et tõhusam sõidukite rentimise turg avaldaks kindlasti positiivset mõju keskkonnale.

II. EESISTUJARIIGI STSENAARIUMID KOMPROMISSIDE LEIDMISEKS

a) Määrus (EÜ) nr 1071/2009

Väikesed tarbesõidukid

Väikeste tarbesõidukite käitajate kutsealale juurdepääsu reguleerimise osas on eesistujariik esitanud kompromisettepaneku, mis koosneb järgmistest elementidest.

- Direktiivi kohaldamisalasse kuuluvad ainult **rahvusvaheliselt** tegutsevad ettevõtjad, kes käitavad väikeseid tarbesõidukeid **massiga** [2,5–2,8]–3,5 tonni, kuna liikmesriikide peamine mure oli seotud asjaoluga, et selliste sõidukite kasutamine rahvusvahelisel autoveoturul kasvab. Massi alampiiri kehtestamisega välditakse vajadust hõlmata täiendavalt väga suur hulk sõidukeid ja ettevõtjaid, kes rahvusvahelisel transporditurul ei tegutse. Sel viisil lahendatakse proportsionaalsusega seotud probleem ja välditakse põhjendamatu halduskoormuse tekitamist ettevõtjatele, kes kasutavad sõiduauto mõõtu minibusse. Massi alampiiriks on pakutud vahemikku 2,5–2,8 tonni.

- Need ettevõtjad, kes soovivad teha rahvusvahelisi vedusid massi alampiiri ületavate väikeste tarbesõidukitega, peavad taotlema **ELi tegevusluba**. Et vältida kõrvalehoidmist finantssuutlikkuse reeglitest, mis on raskeveokite puhul rangemad, on tegevusloa välja andnud asutus kohustatud märkima selle kinnitatud ära kirjel, et tegevusluba on välja antud sõidukile või autorongile massiga [2,5–2,8]–3,5 tonni.
- Kõik neli **tegevusloa andmise kriteeriumi** – stabiilne toimimine, hea maine, ametialane pädevus ja finantssuutlikkus – oleksid väikeste tarbesõidukite suhtes kohaldatavad. See lähenemine tagaks võrdsed võimalused rahvusvahelisi vedusid tegevatele ettevõtjatele, väikeste tarbesõidukite käitajatele ning segatüüpi sõidukipargiga ettevõtjatele, kusjuures viimased peavad juba praegu täitma kõiki nelja kriteeriumi.
- Samuti tegi eesistujariik ettepaneku kasutada nende uute reeglite kohaldamisel teatavaid **üleminekumeetmeid**, et anda liikmesriikidele piisavalt aega luua haldussüsteeme, mis on vajalikud väikeste tarbesõidukite käitajatele tegevuslubade väljaandmiseks, ning väikeste tarbesõidukite käitajatele aega uute reeglite täitmiseks.

Toimimiskriteeriumid ja täiendavad riiklikud nõuded

Eesistujariik esitas kompromissettepaneku, milles toetatakse komisjoni ettepanekut kaotada liikmesriikide võimalus riiklikul tasandil kehtestada tegevusloa väljaandmiseks täiendavaid nõudeid. See muudaks kutsealale juurdepääsu läbipaistvaks kogu ELis. Teataval määral oleks peamiselt toimimiskriteeriumide puhul võimalik võtta arvesse riigi eripära ja seetõttu tegi eesistujariik ettepaneku lisada vabatahtlike toimimiskriteeriumide loetelu, mida liikmesriigid võivad soovi korral lisaks kohustuslikele kriteeriumidele nõuda.

Lisaks tegi eesistujariik ettepaneku muuta kohustuslike toimimiskriteeriumide puhul sõnastust konkreetsemaks (nt kasutada „varad“ ja „töötajad“ asemel „sõidukid“ ja „juhid“) ning lisada veel kaks kriteeriumi: ettevõtte tuleb registreerida riiklikus majandustegevuse registris, ja ta peab asukohaliikmesriigis olema maksukohustuslane.

Eesistujariik tegi ettepaneku, et segatüüpi sõidukipargi puhul kohaldataks väikeste tarbesõidukite suhtes samasuguseid madalamaid finantsnõudeid kui kohaldatakse ettevõtetele, kus kasutatakse ainult väikeseid tarbesõidukeid. See tagaks ettevõtjate võrdse kohtlemise, kui nad väikeseid tarbesõidukeid kasutavad. Samuti tegi eesistujariik ettepaneku, et seda nõuet kohaldatakse ainult sõidukite puhul, mille mass on alla 3,5 tonni, mitte aga autorongide puhul, kuna muidu oleks eeskirju keeruline jõustada.

Finantssuutlikkuse tõendamise osas tegi eesistujariik ettepaneku säilitada kehtiv õigusraamistik, mille kohaselt riigiasutus võib nõuda pangatagatise või kindlustuspoliisi esitamist, ja seda mitte ainult juhul, kui ettevõtte ei ole esitanud raamatupidamise aastaaruannet, nagu on kavandatud komisjoni ettepanekus.

b) Määrus (EÜ) nr 1072/2009

Kabotaažveod

Eesistujariik tegi selguse huvides ettepaneku määratleda õigusaktis täpselt, millal kabotaažvedu algab. Kavandatava määratluse kohaselt oleks kabotaažvedu lubatud alustada alles pärast seda, kui kogu mahalaadimine vastuvõtvas liikmesriigis on lõpetatud.

Kabotaažvedude kontroll

Eesistujariik tegi ettepaneku mitte kehtestada konkreetset kabotaažvedude kontrollide arvu, mille riigi pädevad asutused peavad tegema. Teha tuleks piisaval hulgal kontrolle, mille arv leitakse riskipõhise lähenemisviisi alusel, mis võimaldab liikmesriigil võtta arvesse kabotaažvedude kogumahtu riigis ning seda, kui kõrge on ebaseadusliku kabotaažveo võimalike valdkondade riskitase. Kavandatav lähenemine võimaldaks liikmesriikidel kabotaažvedude kontrolle teha vastavalt konkreetsele olukorrale riigis.

Lisaks tegi eesistujariik ettepaneku, et kolm kohustuslikku kooskõlastatud teeäärset kontrolli aastas peaksid olema lubatud läbi viia juba praegu kehtiva kohustusena teha sotsiaalõigusnormide täitmise tagamist käsitleva direktiivi 2006/22/EÜ alusel koos kooskõlastatud teeäärset kontrolli muudel eesmärkidel.

c) **Määrus (EÜ) nr 561/2006**

Regulaarne iganädalane puhkeaeg juhikabiinis

Eesistujariik soovitas järgida komisjoni ettepanekut, milles nähakse ette üldine keeld veeta regulaarne iganädalane puhkeaeg või sellega samaväärne kompenseeriv puhkeaeg juhikabiinis. Samal ajal tegi eesistujariik ettepaneku lisada erand, mis lubab juhil veeta regulaarse iganädalase puhkeaja juhikabiinis, kui selles on sobiv magamisaseme iga juhi jaoks ja sõiduk on pargitud sobivale puhkealale, kus on ohutu ja turvaline parkla ning juhi jaoks on loodud piisavad sanitaartingimused. Sel juhul tuleks määruses määratleda mõiste „sobiv puhkeala“. Selline sobiv puhkeala peaks täitma teatavaid turvalisuse, ohutuse ja teenustega seotud kriteeriume.

Samuti rõhutas eesistujariik, et teave selliste sobivate puhkealade kohta peaks olema veoettevõtjatele ja juhtidele hõlpsasti kättesaadav, eelistatavalt kõikide liikmesriikide jaoks ühtse teabepunkti kaudu.

Naasmine koju ja iganädalase puhkeaja graafik

Eesistujariik tegi ettepaneku, et veoettevõtjale kehtestataks kohustus võimaldada juhil koju naasta iga kuue nädala tagant, et võtta arvesse ka liidu äärealadel asuvates liikmesriikides tegutsevate veoettevõtjate olukorda. Eesistujariik pidas vajalikuks, et mõistet „kodu“ ei määratletaks kitsendavalt, kuna juhile tuleks jätta teatav paindlikkus ja valik.

Iganädalase puhkeaja graafiku osas tegi eesistujariik ettepaneku jääda praeguse kahenädalase lähenemisviisi juurde, mille puhul regulaarne iganädalane puhkeaeg tuleb ära kasutada vähemalt igal teisel nädalal. Lühendatud iganädalase puhkeaja kompensatsiooni võiks lisada regulaarsele iganädalasele puhkeajale või teisele lühendatud iganädalasele puhkeajale.

d) Määrus (EL) nr 165/2014

Sõidumeeriku andmete eesmärk

Eesistujariik tegi ettepaneku täpsustada tekstis, et sõidumeeriku andmeid võib kasutada kabotaažieeskirjade ja lähetatud juhte käsitlevate eeskirjade täitmise kontrollimise ning kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kohaldamise eesmärgil.

Riigikoodide sisestamine

Eesistujariik tegi ettepaneku täpsustada, et riigikoodi sisestamise kohustus tuleb täita riigipiiri ületamisele järgnevas esimeses kavandatud või vajalikus peatuses, mille tingib juhi või veo vajadus. Juhile ei panda kohustust peatuda pärast riigipiiri ületamist ainult riigikoodi sisestamiseks, seda isegi juhul, kui juht ületab mitu riigipiiri ilma kavandatud peatuseta. Riigikoodi sisestamise kohustus ei ole seotud veo liigiga.

e) Direktiiv, millega kehtestatakse maanteeveo sektori lähetatud töötajaid käsitlev eriõigusakt (*lex specialis*), ning direktiiv 2006/22/EÜ

Kohaldamisala

Eesistujariik tegi ettepaneku õigusaktis üheselt täpsustada, et transiitvedude puhul ei ole tegemist töötajate lähetamisega. Lisaks tegi eesistujariik ettepaneku täpsustada, et eriõigusakti õigusnormid peaksid kehtima ka juhtide suhtes, kes teevad vedusid omal kulul.

Lähetuste aja arvutamine

Eesistujariik tegi ettepaneku, et lähetuse aja arvutamisel vastuvõtvas liikmesriigis tuleb arvesse võtta juhi järgmiste tegevustega seonduvat aega: sõiduaeg, tööaeg, valmidusaeg, puhkepausid ja ööpäevane puhkeaeg. Kompromissettepaneku kohaselt ei arvestataks lähetuse aja sisse iganädalast puhkeaega.

Kui juht siseneb vastuvõtvasse liikmesriiki muu transpordiliigi, näiteks rongi või parvlaevaga, tuleks lähetuse aja algust arvutada hetkest, kui juht käivitab sõiduki rongist või parvlaevast väljumiseks.

Eesistujariik tegi ettepaneku, et haldusnõuded ja kontrollimeetmed lähetamiseeskirjade jõustamiseks autovedude sektoris tuleks sektoripõhises eriõigusaktis sätestada ammendavalt (nn suletud loeteluna). Kui tehnoloogia arengu tõttu või muudel põhjustel tekib vajadus neid nõudeid või meetmeid aja möödudes ajakohastada, tuleks seda teha teisest õigusaktide abil. Sellega tagatakse, et lähetamiseeskirjad kehtestatakse ELi tasandil ja et neid jõustatakse kõigis liikmesriikides ühtviisi.

f) Direktiiv 2006/1/EÜ

Eesistujariigi ettepanekus nähti ette, et liikmesriik võib piirata teisest liikmesriigist renditud sõiduki kasutamist ainult oma riigis registreeritud ettevõtete puhul. Liikmesriigil ei oleks enam lubatud piirata renditud sõiduki kasutamist oma territooriumil, kui seda teeb teises liikmesriigis registreeritud ettevõtte.

Kui liikmesriik soovib piirata renditud sõiduki kasutamist ainult oma riigis registreeritud ettevõtete puhul, võib ta kehtestada piirangu, et renditud sõidukit võib kalendriaasta jooksul kasutada kolmel järjestikusel kuul. Lisaks võivad liikmesriigid kehtestada piirangu, et teisest liikmesriigist renditud sõidukid võivad moodustada maksimaalselt 25% ettevõtte sõidukipargist.

Samuti tegi eesistujariik ettepaneku, et kui komisjon teostab kavandatud läbivaatamist, eeldatavalt viis aastat pärast ülevõtmise tähtpäeva, tuleks hinnata võimalikke negatiivseid mõjusid, mida renditud sõidukite suurenenud kasutamine avaldab liikmesriikide maksutuludele, liiklusohutusele ja ebaseaduslikele kabotaažvedudele.

III. MÄRKUSED PEAMISTE KÜSIMUSTE KOHTA

a) Määrus (EÜ) nr 1071/2009

Väikesed tarbesõidukid

Paljud liikmesriigid väitsid, et väikeste tarbesõidukite käitajatele tegevusloa nõude kehtestamine põhjustaks kõnealuses sektoris märkimisväärseid kulusid, samal ajal kui puuduvad kindlad tõendid ELi tasandil sekkumise vajaduse kohta. Teised liikmesriigid leidsid, et komisjoni ettepanek on vaid ebapiisav reageerimine murettekitavale olukorrale, mida põhjustab väikeste tarbesõidukite kasutamise kiire suurenemine, kuna puudub vajadus täita kõige olulisemaid tegutsemise usaldusväärsuse kriteeriume (kutsealane pädevus, hea maine). Nad toonitasid, et see sektor vajab nõuetekohast jälgimist ning et tuleb tagada aus konkurents raskeveokite käitajatega. Mitu liikmesriiki võrdles ettepanekut riikliku tasandi lahendustega, mille kohaselt tekib väikeste tarbesõidukite puhul tegevusloa nõue alles alates teatavast massi alampiirist.

Kõik liikmesriigid peale ühe olid valmis toetama eesistujariigi ettepanekut piirata tegevusloa nõuet **rahvusvaheliste vedudega**. Enamik liikmesriike oli valmis toetama kõnealust nõuet alates teatavast **massi alampiirist**. Seda ideed ei toetanud neli liikmesriiki. Paljudel liikmesriikidel puudus kindel seisukoht sobiva massi alampiiri kohta; nad toetasid eesistujariigi antud suunist (täismass 2,5–2,8 tonni). Mõned liikmesriigid toetasid selgelt väiksemat massi alampiiri.

Tegevusloa andmise kriteeriumide osas eelistas liikmesriikide valdav enamik kõigi nelja kriteeriumi kohaldamist juhul, kui kohaldamisalasse kuulusid ainult rahvusvaheliste vedude jaoks kasutatavad väikesed tarbesõidukid. Mõned teised liikmesriigid eelistasid ka selles küsimuses toetuda komisjoni ettepanekule. Eelkõige kahtlesid nad hea maine kriteeriumi asjakohasuses, kui kõnealust sektorit sõidumeerikute abil ei kontrollita, ning pidasid ametialase pädevuse tõestamist liiga koormavaks, võttes arvesse määruse I lisas esitatud nõudeid. Enamik sõna võtnud delegatsioone eelistas konkreetselt väikeste tarbesõidukitega seoses I lisa mitte muuta. Üks liikmesriik oli vastu finantssuutlikkuse konkreetsele nõudele ja väitis, et see ainult suurendaks bürokraatiat ega oleks mõistlik piirang.

Paar liikmesriiki pidas konkreetseid finantssuutlikkuse näitajaid endiselt liiga kõrgeks. Enamik liikmesriike nõustus finantssuutlikkuse kohaldamisega, juhul kui lahendatakse raskeveokitest ja väikestest tarbesõidukitest koosnevate segatüüpi sõidukiparkide küsimus. Tegevusloa andmise kõigi nelja kriteeriumi kohaldamise puhul palusid mõned liikmesriigid piisavat üleminekuperioodi.

Üldiselt liikmesriigid põhimõtteliselt nõustusid ettepanekuga kehtestada uued haldusalast **aruandlust käsitlevad nõuded** väikeste tarbesõidukite jaoks. Mõned soovisid siiski ettepaneku selle osa muutmist, et vähendada halduskoormust (esitada üle aasta, mitte igal aastal, ning ainult hõlpsasti kättesaadava statistika alusel) ja lisada selgust (nõudest vabastatud sõidukite käsitlemine).

Toimimiskriteeriumid ja täiendavad riiklikud nõuded

Kui enamik liikmesriike oli nõus, et määruse artiklis 5 sätestatud stabiilse toimimise tingimusi tuleks karmistada, pidasid mõned neid tingimusi küsitavaks ja kritiseerisid nende vähest selgust. Ühelt poolt oli mitu liikmesriiki vastu komisjoni ettepanekule jätta välja määruse artikli 3 lõige 2, mis tähendab, et liikmesriikidel ei oleks enam lubatud riiklikul tasandil tegevusloa nõudeid lisada; nad väitsid, et nende riiklikes normides võetakse arvesse konkreetseid vajadusi ja nende eesmärk on ka tugevdada sidet asukohariigiga.

Suur enamus liikmesriike toetas eesistujariigi ettepanekut muuta mõned toimimiskriteeriumid täpsemaks ja selgemaks ning lisada artikli 3 lõike 2 väljajätmise korral vastukaaluks artiklitesse 5 ja 7 täiendavaid vabatahtlikke elemente, mis kajastavad riiklikke eripärasid. Nende elementide üksikasjalikku sõnastamist siiski alles analüüsitakse. Eelkõige leidis mitu liikmesriiki, et mõne elemendi puhul jääb vajaka täpsusest ja kontrollitavusest, teised aga soovisid suuremat paindlikkust riiklike eripärade säilitamisel.

Teised delegatsioonid soovitasid, et võrdsete võimaluste tagamiseks võitluses varifirmadega tuleks karmistada kohustuslike nõuete loetelu, nt nõutavate varade ja kohalike rahastamisallikate osas, selle asemel et lisada uusi vabatahtlikkuse alusel kohaldatavaid nõudeid. Mõned liikmesriigid märkisid ka, et mõne loetletud kriteeriumi täitmist ei ole võimalik kontrollida majandustegevuse alguses, vaid alles pärast ettevõtte asutamist.

Peamine teema finantssuutlikkuse küsimuse arutamisel oli **segatüüpi sõidukiparkide** käsitlemine. Üldiselt avaldasid delegatsioonid toetust eesistujariigi kompromissettepanekule, mille kohaselt käsitletaks ühtviisi kõigi ettevõtjate sõidukiparkidesse kuuluvaid väikeseid tarbesõidukeid, kuid märgiti vajadust viia täiendavalt sisse mõned täpsustused. Mõne delegatsiooni jaoks oli oluline, et kohaldatava künnise kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta autoronge. Eesistujariik oli seisukohal, et autorongid on sel eesmärgil arvesse võtmiseks liiga erinevad, ja viitas oma ettepanekule märkida ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kirjal selgelt, kas tegevusluba on antud välja väikesele tarbesõidukile, mille mass koos järelkäruga ei ületa massi alampiiri, või massi alampiiri ületavale sõidukile. Mõned liikmesriigid tegid ettepaneku kohaldada väikestele tarbesõidukitele väiksemaid summasid kui komisjoni ettepanekus. Eesistujariik sellega ei nõustunud, kuna on seisukohal, et sõidukipark (sõidukite varaline väärtus) iseenesest moodustab piisava omakapitali. Paar liikmesriiki märkis, et need summad võiksid olla isegi suuremad.

Mitme delegatsiooni jaoks tekitas küsitavust see, et mõiste „kapital ja reservid“ asemel on ettepanekus kasutatud mõistet „**omakapital**“. Nad soovisid kindlust, et finantssuutlikkuse hindamisel saaks arvesse võtta kõik taotleja käsutuses olevate omavahendite osad. Üks delegatsioon tegi ettepaneku kasutada finantskünnise **indekseerimist**, et tagada määruse stabiilsus paljudeks aastateks.

Finantssuutlikkuse tõendamise vahendite osas ei nõustunud paar delegatsiooni komisjoni kavandatud muudatustega, mis nende arvates lähevad täpsustamisest kaugemale. Eelkõige soovisid need delegatsioonid, et jätkataks riiklike süsteemidega, mille kohaselt on pangagarantii nõutav ka juhul, kui aastaaruanded on esitatud, ning et nimetataks kindlustust. Eesistujariigi ettepanek säilitada selle sätte praegune sõnastus leidis nii toetust kui ka vastuseisu kuna mõne delegatsiooni arvates on komisjoni ettepanek kasulik väiksematele ettevõtetele, kellel võib-olla ei ole juurdepääsu finantstagatistele. Eesistujariik järeldas, et nende seisukohtade võimalikuks ühitamiseks tuleb tööd jätkata.

Riiklike elektrooniliste registrite ja liikmesriikide koostöö osas väljendasid delegatsioonid komisjoni ettepaneku suhtes üldiselt poolehoidu. Siiski toonitas mitu delegatsiooni riiklike elektrooniliste registrite osas vajadust leida tasakaal kohustuslike andmete ja korrapärasele ajakohastamisele kuluvate halduskulude vahel; need delegatsioonid väitsid ka, et täiendavate pingutuste eelduseks peab olema hästi toimiv ERRU¹. Mõned delegatsioonid pidasid liigseks teatavaid andmekogumeid (nt üksikasjalikud finantsandmed, töötajate arv, riskitase).

Liikmesriikide tugevdatud koostöö osas väljendasid delegatsioonid poolehoidu komisjoni kavatsusele seda menetlust struktureerida. Menetluse erinevate etappide kohta esitati aga mitmesuguseid seisukohti. Kui mõned liikmesriigid soovisid paremat läbipaistvust selles osas, millistel põhjustel võib koostöötaotluse tagasi lükata, ning pidasid oluliseks taolise taotluse saamise kinnitamist, soovisid teised pikemaid tähtaegu sellistele taotlustele vastamiseks. Mõned eristasid taotlusi selle põhjal, mis liiki uurimist see hõlmaks, või soovitasid seada selgesõnalised piirangud, mis tüüpi teavet on võimalik taotleda. Eesistujariik tegi järelduse, et õigusaktiga edasi minemiseks tuleks selle tekstis määratleda minimaalselt vajalik taotluse põhjendus (nt märkida menetluse eesmärk ja täpsustada piisavalt detailselt, millist teavet taotletakse) ja/või märkida, millistel põhjustel võidakse teabe edastamisest keelduda. Tuleks püüda ühtlustada koostöömenetluste sõnastust (direktiivi 2006/22/EÜ artikkel 8 ja määruse 1071/2009 artikkel 18).

Määruse kohaldamisala osas leidsid mõned liikmesriigid, et vedude **mitteärilist** olemust tuleks selgitada ühtemoodi kõigis ELi õigusaktides, mõned aga ei pidanud seda praktiliseks. Samas oldi nõus tegema jõupingutusi kõnealuse mõiste täpsustamiseks.

¹ Euroopa autoveo-ettevõtjate register, (*European Register of Road Transport Undertakings*).

Mis puudutab kontrolliga regulatiivmenetluse kavandatavat asendamist **delegeeritud õigusaktide menetlusega**, siis leidsid mõned delegatsioonid, et määruse lisade osad on olemuselt olulised ja seetõttu ei saa neid muuta delegeeritud õigusaktidega, ning üks delegatsioon oli tähtajatu volituse andmise vastu. Paljud delegatsioonid pidasid vajalikuks kavandatavaid muudatusi täiendavalt analüüsida.

Komisjoni märkused

Komisjon ei ole oma seisukohta veel esitanud. Väikeste tarbesõidukite küsimuses näitas komisjoni esindaja üles teatavat avatust selles suunas, et määruse kohaldamisala keskenduks väikesi tarbesõidukeid rahvusvahelisel autoveol kasutavatele ettevõtjatele, kuid oli seisukohal, et sel juhul võib olla õigustatud tegevusloa nõude täielik kohaldamine. Tema arvates võiks seda, et liikmesriikidel pole enam paindlikkust kehtestada tegevusloa väljaandmiseks täiendavaid nõudeid riiklikul tasandil, tasakaalustada mõne sellise nõude lisamisega määruse teksti, eeldusel et need ei takista asutamisevabadust ebaproportsionaalsel määral.

b) Määrus (EÜ) nr 1072/2009

Kabotaažveod

Kabotaažvedude lubatud arvu või **kabotaažvedudeks kasutatavate päevade lubatud arvu** osas saavutati seisukohtade lähendamisel väga väikest edu. Mitu liikmesriiki rõhutas, et tulevane kompromiss peab hõlmama töötajate lähetamise õigusnormide kohaldamise korda.

Kabotaažieskirjade lihtsustamise kavatsust üldiselt toetati. Siiski soovis mitu liikmesriiki jääda praeguse kabotaažvedudeks lubatud seitsme päeva juurde, piiramata seejuures vedude arvu, samas kui paljud teised soovisid vähendada kabotaažvedudeks lubatud päevade arvu oluliselt alla viie päeva. Need liikmesriigid leidsid, et kabotaažvedu on oma olemuselt ajutine ja selline seisund tuleb tagada. Esimene liikmesriikide rühm oli tugevalt vastu päevade arvu vähendamisele oluliselt alla viie ning osutas ka erinevat päevade arvu käsitlevale komisjoni mõjuhinnangule.

Teisalt väitsid kabotaažvedudeks kasutatavate päevade arvu olulist vähendamist soovivad liikmesriigid, et komisjoni ettepanek tooks kaasa turu edasise liberaliseerimise kabotaažvedude arvu ülempiiri tõstmise kaudu. Mitu liikmesriiki leidis, et töötajate lähetamise õigusnormide ja uute puhkeaja eeskirjade kohaldamisel ei tuleks siseturul piiranguid kehtestada, sest need eeskirjad ühtlustavad erinevate riikide autojuhtide olukorra. Mõned liikmesriigid sellega ei nõustunud ja väitsid, et arvesse tuleb võtta ka teisi tegureid, nagu sotsiaalkindlustusmaksed ja maksustamist.

Mitu liikmesriiki soovis sihipäraste ja pidevalt korduvate kabotaažvedude tsüklite (**süsteemaatiliste kabotaažvedude**) probleemi lahendamiseks konkreetseid kaitsemeetmeid, näiteks nn ooteaja kehtestamist. Teised leidsid, et see lisab piiranguid siseturule, on kontrollimise jaoks keeruline ja probleemi suurusega võrreldes ebaproportsionaalne ning olid seetõttu täiendavate kaitsemeetmete kehtestamise vastu. Enamik liikmesriike üldiselt tunnistas, et süsteemaatilised kabotaažveod võivad olla probleemiks teatavates piirkondades, kuhu kabotaažveod on koondunud, ehkki mõned rõhutasid ka, et süsteemaatiliste kabotaažvedude probleemi ei ole olemas.

Liikmesriigid selgelt toetasid vajadust muuta täpsemaks **kabotaažvedude algus**. Sõna võtnud liikmesriigid nõustusid eesistujariigi ettepanekuga, et kabotaažvedusid võib vastuvõtvas liikmesriigis alustada alles pärast seda, kui kogu rahvusvaheline veos on täielikult maha laaditud. Nad nõustusid, et see peaks olema määruses selgelt sätestatud. Väiksem arv liikmesriike eelistas liberaalsemat lähenemist, mis lubaks kabotaažvedusid teha ka samal ajal rahvusvaheliste vedudega, enne täielikku mahalaadimist vastuvõtvas liikmesriigis. Samuti soovisid mõned liikmesriigid kabotaažveo mõiste täpsustamist ka muudes aspektides.

Piirnevate liikmesriikide üle peetud arutelu ei andnud veenvat tulemust. Mõned liikmesriigid toetasid komisjoni ettepanekut. Mõned teised toetasid eesistujariigi ettepanekut muuta komisjoni tekst selgemaks, määratledes mõiste „piirnevad liikmesriigid“ (liikmesriigid, kellega on maismaapiir). Mitu liikmesriiki toetas liberaalsemat lähenemisviisi, mille kohaselt lubatakse teha kabotaažvedusid teatav arv päevi ükskõik millises teises liikmesriigis. Paar liikmesriiki toetas praeguse olukorra piiratumat muutmist, lubades teha kabotaažvedusid ükskõik millises teises liikmesriigis kindla aja jooksul, mis on lühem kui komisjoni ettepanekus sisalduv viiepäevane aeg kabotaažvedudeks. Veel mitu liikmesriiki väitsid, et kabotaažvedusid tuleks lubada teha ainult vastuvõtvast liikmesriigis, kus rahvusvaheline vedu lõpeb, ja teha seda kindlasti juhul, kui kabotaažvedudeks kasutatavate päevade jooksul vedude arvu ei piirata.

Kabotaažvedude kontroll

Kabotaažvedude kontrolli osas nõustusid liikmesriigid üldjoontes eesistujariigi lähenemisviisiga, et konkreetset kontrollide arvu ei ole vaja kehtestada. Mõned neist märkisid, et seda, milline on „piisav“ arv kontrole, tuleks hinnata riiklikul tasandil sõltuvalt kohalikust olukorrast. Liikmesriigid üldjoontes toetasid mõlemat eesistujariigi kompromissettepanekut, märkides, et neid tuleks vaadelda täielikus vastastikusel täiendavuses.

Muud küsimused

Liikmesriigid üldiselt tervitasid komisjoni kavatsust liikuda selles suunas, et kasutada **teeäärsete kontrollide käigus elektroonilisi dokumente**, kuid mõned väljendasid muret, et kontrollitalituste tõhusus võib väheneda, kui juhul on lubatud tõendite esitamiseks pöörduda väljaspool autot viibivate teiste isikute poole. Liikmesriikide võimaliku uue kohustuse kohta **karistada** kaubasaatjate, ekspediitorite, peatöövõtjate ja alltöövõtjate **teatavat käitumist** esitas mitu delegatsiooni konkreetse analüüsi reservatsiooni. Mitu delegatsiooni rõhutas, et ühe liikmesriigi piires toimuva **kombineeritud veo maanteeveo osale** tuleks kohaldada samasuguseid turulepääsu tingimusi kui kabotaažvedudele. **Delegeeritud õigusaktidega** seotud menetluste osas ei olnud mitu delegatsiooni nõus ühenduse tegevusloa kehtivusaja muutmise teiste õigusaktide abil.

Komisjoni esindaja kaitses kabotaažvedusid käsitlevat ettepanekut. Ta leidis, et viiepäevase perioodi kohta esitatud argumente tuleks täiendavalt analüüsida, tingimusel et järgitakse ettepaneku eesmärki, milleks on eeskirjade lihtsustamine ja kontrolli parandamine. Ta tunnistas, et kavandatud lihtsustuste korral võib püsima jääda süstemaatiliste kabotaažvedude probleem, mis on koondunud üksikutesse liikmesriikidesse. Kõik kompromissi osana arutlusel olevad kaitsemeetmed peavad olema sobivad tõhusa jõustamise seisukohast.

c) Määrus (EÜ) nr 561/2006

Regulaarne iganädalane puhkeaeg juhikabiinis

Liikmesriikide reaktsioon komisjoni ettepanekule selgesõnalisemalt keelata juhikabiinis magamine regulaarse iganädalase puhkeaja või sellega samaväärse kompenseeriva puhkeaja jooksul, näitas nende väga erinevaid lähtepositsioone. Kui suur arv liikmesriike tervitas ettepanekut kui kinnitust oma tõlgendusele praegu kehtivatest eeskirjadest, siis veelgi suurem arv liikmesriike taunis seda kui ebapraktilist ja diskrimineerivat. Need kaks liikmesriikide rühma olid, nagu mitme teisegi ettepanekuga seotud teema puhul, erineval seisukohal juhtide võimekuse osas enda kasuks tõhusalt kasutada olemasolevat või seadusega sätestatavat paindlikkust ning selles osas, mida on väärt regulaarse iganädalase puhkeaja veetmise viisi üksikasjalik reguleerimine ja kas seda on võimalik kontrollida.

Eesistujariigi kompromissettepanek eristada iganädalase puhkeaja juhikabiinis veetmise üldist keeldu ja iganädalase puhkeaja juhikabiinis veetmise lubatavust juhul, kui auto asub turvalises ja mugavustega parklas, leidis palju toetust. Mõned liikmesriigid jäid siiski kindlaks oma seisukohale kehtestada iganädalase puhkeaja juhikabiinis veetmise keeld, nagu komisjoni ettepanekus algselt ette nähtud. Paar liikmesriiki ei olnud kindlad selles, et puhkeaja määrust tuleks kasutada puhkekohtade kriteeriumide reguleerimiseks, ning teised ei olnud kindlad sellise vahetegemise praktilises väärtuses, kuna sõltuvalt liikluse tihedusest konkreetses piirkonnas kas puudub nõudlus selliste puhkealade järele või on nendest suur puudus.

Enamik liikmesriike nõustus sellega, et kui eeskirjades kehtestada standardid, siis tuleks lisada võimalus neid ajakohastada teistest õigusaktide abil, ning et juhtidel peab olema juurdepääs lihtsalt leitavale teabele. Paljud liikmesriigid nõustusid eesistujariigiga, et sobivate puhkealade sertifitseerimise kord ei pruugi olla vajalik, kuid vajalik on riigiasutuse poolt jälgitav usaldusväärne teabeallikas selliste puhkealade kättesaadavuse kohta. Üks liikmesriik tegi ettepaneku tugevdada komisjoni ettepanekut, kehtestades tõhusad kontrollivahendid, näiteks juhi kohustuse tõendada, kus ta regulaarse iganädalase puhkeaja veetis. Enamik liikmesriike oli siiski nõus eesistujariigi ettepanekuga sellist teavet mitte nõuda, vaid selle asemel tugineda teeäärsete kontrollide tegemisel peamiselt sõidumeeriku andmetele.

Üldiselt oldi arvamusel, et mõnes ELi piirkonnas on parklad nii ülerahvastatud, et isegi iganädalase puhkeaja juhikabiinis veetmise keeld ei too olukorrale märkimisväärset kergendust.

Naasmine koju ja iganädalase puhkeaja graafik

Mis puudutab juhi õigust korrapäraselt **koju naasta**, siis üks suur rühm liikmesriike toetas komisjoni ettepanekut kolmenädalase rütmi kohta. Väiksem rühm liikmesriike väljendas toetust 12nädalasele rütmile, kõige suurem rühm aga oleks valmis toetama eesistujariigi ettepanekut kuuenädalase rütmi kohta. Neli liikmesriiki nimetas võimaliku kompromissina nelja nädalat. Üks liikmesriik tegi ettepaneku, et teksti tuleks muuta nii, et selles on selgesõnaliselt kirjas, et kojusõidule kuluvat reisiaega ei tohiks puhkeajast maha arvata.

Mõiste „kodu“ määratlemise osas nõustus enamik liikmesriike eesistujariigiga, et vajalik on lai mõiste, et juhti mitte väga palju piirata. Siiski osutati probleemile, et kõnealune kohustus peab olema teostatav ka ettevõtja jaoks, kes peab koostama juhi töögraafiku. Teised liikmesriigid esitasid ettepaneku, et selleks peaks olema ettevõtte asukohariik või juhi töökohariik.

Iganädalase puhkeaja graafiku osas, kus pikendatud puhkeaeg saadakse lühendatud puhkeaja kompenseerimise teel, soovis enamik liikmesriike jääda praeguse kahenädalase lähenemisviisi juurde, selle asemel et liikuda komisjoni kavandatud nelja nädala suunas. Samal ajal tervitas mitu liikmesriiki komisjoni ettepanekut, milles kavandatav neljanädalane periood muudetakse paindlikumaks. Vastuseks tekkinud küsimusele, kas selle tõttu tuleks muuta määruse 561/2006 artikli 6 lõiget 3, tegi paar liikmesriiki ettepaneku pikendada summeeritud sõiduaja perioodi maksimaalselt neljale nädalale, see tähendab 180 tundi nelja nädala jooksul, mitte 90 tundi kahe nädala jooksul, kuid sellele väljendasid tugevat vastuseisu mõned teised liikmesriigid.

Lühendatud iganädalase puhkeaja kompensatsiooni osas eelistas mitu liikmesriiki säilitada praeguse paindlikkuse kasutada kompensatsiooni nii koos ööpäevase kui ka iganädalase puhkeajaga. Teised liikmesriigid toetasid eesistujariigi kompromissettepanekut lubada juhtidel kombineerida kompensatsiooni iganädalase puhkeajaga, muu hulgas lühendatud iganädalase puhkeajaga, kuid mitte ööpäevase puhkeajaga.

Muud küsimused

Kaupade mitteärilise veo korral kohaldatava 7,5 tonnise massipiirangu erandi kaotamist ei toetanud piisav arv liikmesriike. Üks neist liikmesriikidest tegi ettepaneku kehtestada uus massipiirang 18 tonni, teistel delegatsioonidel on vaja seda piirangut veel analüüsida. Mõnevõrra tekitas rahulolematust ka katse piirata mõiste „mitteäriline“ tähendust. Kui mõned delegatsioonid pidasid seda rahuldava lahenduse leidmiseks liiga keeruliseks, siis teised pooldasid vähemalt ühtse lähenemisviisi kasutamist kõigis ELi õigusaktides.

Kaks liikmesriiki esitasid konkreetse analüüsi reservatsiooni seoses **mitme juhiga veo** puhkeaeu käsitlevate suuniste kodifitseerimisega.

Sõna võtnud delegatsioonid väljendasid poolehoidu komisjoni ettepanekule võimaldada **juhtidele** teatavat **paindlikkust** kalduda sobivasse puhkekohta jõudmiseks kõrvale teatavatest puhkeaja reeglitest, kuid küsimusi tekitas see, kuidas hinnata, et selline tegevus ei kahjustaks liiklusohutust. Üks liikmesriik väljendas vajadust muuta regulaarse iganädalase puhkeaja sisseseadmisel sõiduaeg mõnevõrra paindlikumaks.

Samuti esitasid delegatsioonid reservatsioone nõuandemenetluse kasutamise suhtes **rakendusaktide** vastuvõtmiseks, et määratleda ühtlustatud lähenemisviis rakendamisele.

Komisjoni märkused

Komisjoni esindajal oli oluline roll eesistujariigi püüdlustes luua soodne pinnas kompromissidele, mida saaks toetada enamik delegatsioone. Ta märkis, et komisjon ei ole võtnud lõplikku seisukohta ja teatas selgelt, et eesistujariigi lähenemisviis puhkeaja juhikabiinis veetmisele ja koju naasmisele / iganädalase puhkeaja graafikule erineb olulisel määral komisjoni ettepanekust, kuid sellel on eeliseid erinevate mureküsimuste lahendamisel, eelkõige sobivate parkimis- ja puhkealade osas.

d) Määrus (EL) nr 165/2014

Liikmesriigid toetasid komisjoni ettepanekut laiendada **sõidumeerikule salvestatavat teavet**, lisades piiriületused, et oleks võimalik paremini jälgida sotsiaalõigusnormide ja turunormide järgimist. Sellega seoses toetas liikmesriikide valdav enamik eesistujariigi ettepanekut **selgitada sõidumeeriku teabe kogumise eesmärke**, mõned aga tegid ettepaneku viidata ka määrusest (EÜ) nr 1073/2009 (juurdepääs bussiteenuste turule) tulenevate kohustuste jälgimisele. Mõned liikmesriigid olid aga seisukohal, et juhi suurem „jälgimine“ erinevatel põhjustel võib sattuda vastuollu andmekaitse huvidega ning et selle vajalikkus ja proportsionaalsus vajab erilist tähelepanu. Need delegatsioonid tegid ettepaneku küsida Euroopa Andmekaitseinspektori arvamust, kuid ei saavutanud vajalikku enamust. Arvamuse esitas ka nõukogu õigustalitlus.

Üldiselt tervitati eesistujariigi ettepanekuid lisada teksti täpsustused selle kohta, millal ja kus peaks juht **riigikoodid** pärast piiriületust **sisestama** – esimeses kavandatud või vajalikus peatuses. Enamik liikmesriike oli vastu kohustusele teha lisapeatus üksnes riigikoodi sisestamiseks, niisiis toetati eesistujariigi lähenemisviisi, mille kohaselt nõutakse transiitveo korral riigikoodi sisestamist ainult kavandatud või vajalikus peatuses. Väike osa liikmesriike oli selliste täpsustuste vastu peamiselt kaalutlusel, et nad soovivad väga täpset jõustamist. Nad eeldasid võimalust tugineda sotsiaalõigusnormide jälgimisel väga täpsele teabele piiri ületamise aja kohta, soovisid transiitvedude korral kohustuslikku peatust ja tahtsid laiendada kõnealust kohustust juhtidele, kes kasutavad endiselt analoog-sõidumeerikuid. Nad väitsid ka, et teatav praktilist laadi paindlikkus võiks soovimatult motiveerida edasi lükkama arukate sõidumeerikute paigaldamist, mis esitavad kogu nõutava teabe elektrooniliselt.

Kirjeldatud arutelule järgnes laiem mõttevahetus selle üle, kas **arukate sõidumeerikute** kohustusliku **kasutuselevõtu** tähtaega olemasolevas sõidukipargis (nn sõidukite moderniseerimine, mis on kohustuslik aastaks 2034) tuleks tuua ettepoole, näiteks viie või kümne aasta võrra. Märkimisväärne osa selles küsimuses arvamust väljendanud delegatsioonid pooldas sellist sammu, samas kui teised soovisid ära oodata komisjoni peatselt valmiva uuringu ja hinnangu. Mõned delegatsioonid ei nõustunud tähtaja ettepoole toomisega maanteepaketi üle peetavate läbirääkimiste ajal, väites, et sõidumeerikute määrust käsitlev kompromiss on vaid kolm aastat vana ja seda oli raske saavutada. Osa delegatsioonid ei ole oma arvamust veel väljendanud.

Üks liikmesriik, viidates sellele, et kõigest 28päevase **andmevoo** säilitamine sõidumeerikus ei ole piisav sotsiaalõigusnormide jälgimisel, tegi ettepaneku pikendada seda perioodi 60 päevale. Teised delegatsioonid esitasid analüüsi reservatsiooni.

Komisjoni esindaja pidas eesistujariigi esitatud täiendusi asjakohaseks, osalt praktilistel kaalutlustel (riigikoodide sisestamine) ja osalt õiguskindluse huvides (teabe kogumise eesmärkide täiendamine).

e) **Direktiiv, millega kehtestatakse maanteeveo sektori lähetatud töötajaid käsitlev eriõigusakt (*lex specialis*), ning direktiiv 2006/22/EÜ**

Üldine

Ettepanekut käsitlev arutelu jäi suuresti tagaplaanile võrreldes küsimusega, kas **töötajate lähetamise õigusnorme** tuleks kohaldada kõigi rahvusvaheliste autovedude puhul. Kuna töötajate lähetamist käsitleva direktiivi² muutmise üle peetava mõttevahetusega on jõutud kaugemale, kasutati arutelu teatavaid elemente selleks, et töötada välja üldine lähenemisviis kõnealuse muutmise suhtes, ning üldises lähenemisviisis lepiti kokku EPSCO 23. oktoobri 2017. aasta istungil. Eelkõige arutati selles kontekstis transiitvedude käsitlemist ning saavutati kokkulepe, et töötajate lähetamist käsitleva direktiivi muudatusi hakatakse kohaldama autovedude sektorile alles pärast eriõigusakti jõustumist.

Maismaatranspordi töörühm on lähetamise erinevate aspektide kohta saanud nõukogu õigustalituse selgitused ja komisjoni kirjalikud märkused. Paljud delegatsioonid pidasid neid panuseid, nagu ka EPSCO nõukogu istungil toimunud mõttevahetust ning sellega seoses tehtud komisjoni avaldust ja sõnavõttu eriti tähtsaks.

Mis puudutab **ajapikendust** töötajate lähetamise õigusnormide põhikomponentide kohaldamisel, siis mitu liikmesriiki säilitas oma põhimõttelise vastuseisu nende standardite igasugusele kohaldamisele juhtide suhtes. Enamik liikmesriike selles rühmas oli siiski valmis oma seisukohta muutma, kui ajapikendus on kõikehõlmav ja see kehtestatakse tasemel, mis jätab võimaluse erandit tegelikkuses kasutada. Need liikmesriigid esitasid sellise sammu tegemiseks täiendavaid tingimusi, näiteks et kohaldataks vähem sotsiaalseid standardeid ja haldusnõudeid.

² Direktiiv 96/71/EÜ.

Väiksem rühm liikmesriike kirjeldas probleeme, mis tulenevad nende konkreetsest olukorrast (kõrvaline asukoht või tihe piiriülene liiklus). Vastupidiselt neile nõudis teine rühm liikmesriike, et töötajate lähetamise õigusnorme kohaldatakse hetkest, kui teistest ELi liikmesriikidest saabuvad juhid sisenevad nende territooriumile või varsti pärast seda, ja nad olid kabotaažvedudele erandi tegemise vastu. Delegatsioonid põhimõtteliselt nõustusid komisjoniga, et kui töötajate lähetamise õigusnorme kohaldatakse, siis on vaja eriõigusakti, et võtta arvesse autovedude sektori eripära ja tagada võrdsed tingimused kontrolli teostamiseks vastuvõtivate liikmesriikide tasandil. Ilmnes, et enamik liikmesriike on mures eelkõige neist õigusnormidest tuleneva suurema halduskoormuse pärast, muu hulgas tohutu paberimajanduse pärast, mida töötajate lähetamise õigusnormide täitmine nõuab, kuigi nad samal ajal kutsuvad üles tegutsema selle nimel, et võidelda teatavate juhtide ebainimlike töötingimuste vastu.

Kohaldamisala

Transiidi küsimuses toetas suur enamik arvamust avaldanud delegatsioone eesistujariigi seisukohta, et transiitvedude ajal ei viibi juhid lähetuses. Samuti teatas enamik delegatsioone, et eelistab käsitleda transiidiga seotud olukorda õigusakti (kas peamise direktiivi või eriõigusakti) tekstis. Üks liikmesriik väljendas selgelt arvamust, et juhid viibivad lähetuses ka transiidi puhul.

Kombineeritud veo maanteeveo osa üle peetud arutelu ei andnud veenvat tulemust, sest märkimisväärne arv liikmesriike eelistas seda küsimust analüüsida pärast seda, kui asjaomase direktiivi³ muutmise ettepanek on esitatud. Teised soovisid säilitada terviklikku lähenemist rahvusvahelistele vedudele ja mitte killustada seda erinevateks osadeks lähetamise õigusnormide kohaldamise nimel. Enamik oma seisukohta väljendanud delegatsioone jagas eesistujariigi muret, et olukorda on vaja ühel või teisel viisil täpsustada.

Eesistujariigi ettepanekut laiendada eriõigusaktiga kehtestavad erandid töötajate lähetamist käsitlevas direktiivis määratletud **omal kulul toimuvatele (auto)vedudele** toetasid mõned liikmesriigid, teised aga vajasisid rohkem aega sellise muudatuse mõjude hindamiseks.

³ Direktiiv 92/106/EMÜ.

Lähetuse aja arvutamist käsitlevad arutelud keskendusid üldjoontes kahele suunale.

Märkimisväärne arv liikmesriike toetas komisjoni lähenemisviisi – kasutada poole tööpäeva ja täistööpäeva arvutamise alusena kuue tunni pikkust baasperioodi. Sama suur rühm liikmesriike soovis võtta arvesse vastuvõtvas liikmesriigis viibitud tegelikku tundide arvu, mille puhul „riigis viibimise päev“ läheb arvesse alles iga 24tunnise ajavahemiku möödumisel. Puhkeaja ja valmidusaja hõlmamise osas ei toetanud enamik liikmesriike eesistujariigi ettepanekut mitte arvestada lähetuse aja sisse iganädalast puhkeaega. Teisalt soovis mitu liikmesriiki minna kaugemale ja mitte arvestada lähetuse aja sisse ka ööpäevast puhkeaega ja valmidusaega.

Küsimuses, **kuidas tuleks lähetuses viibimise aega lähetuse õigusnormide kohaselt arvutada juhul, kui veoauto siseneb vastuvõtvasse liikmesriiki rongi või parvlaevaga**, toimus samasugune arutelu kui siis, kui käsitleti piiri ületamise teabe sõidumeerikusse sisestamise aega. Üldiselt delegatsioonid toetasid eesistujariigi ettepanekut, et lähetus algab sihtsadamasse või -jaama saabumisel. Kaks liikmesriiki märkisid, et eelistavad alustada arvestust hetkest, kui juht sihtsadamast või -jaamast lõpuks välja sõidab. Üks liikmesriik nõudis, et arvestus peab transpordiliigist sõltumata algama piiril. Veenva tulemuseni ei jõutud arutelu käigus selle üle, kuidas käsitada parvlaevas või rongis veedetud aega (puhke- või valmidusaeg), näiteks kas juhile tuleks anda teatav paindlikkus nende perioodide kasutamiseks lähte- või sihtriigis.

Haldusnõuded ja kontrollimeetmed

Valdav enamik sõna võtnud liikmesriike väljendas soovi kehtestada autovedude sektoris lähetamise õigusnormide jõustamiseks kasutatavate **haldusnõuete ja kontrollimeetmete** nn suletud loetelu, mis sätestatakse eriõigusaktis. Need liikmesriigid väitsid, et kõigis liikmesriikides kehtivate ühtlustatud eeskirjade ammendav loetelu tagaks selle, et veod kulgevad selles oma olemuselt äärmiselt liikuv ja rahvusvahelises sektoris võimalikult sujuvalt. Nad väljendasid ka soovi seda ainulaadset olemust direktiivis selgesõnalisemalt väljendada ja kaalusid võimalust, et õigusaktis nähakse ette nõuete ja kontrollimeetmete loetelu ajakohastamine teiseste õigusaktide abil, et käia kaasas tehnoloogia arenguga kontrollide ja transpordi valdkonnas.

Vähesed liikmesriigid väljendasid toetust mittetäielikule lootelule. Paar liikmesriiki ei võtnud seisukohta, kuna olid mures, et see loetelu ei hõlmaks kõiki soovitud elemente.

Loetelu sisu osas esitas kaks liikmesriiki konkreetse ettepaneku lühendada elementide loetelu, mida komisjoni ettepaneku kohaselt teeäärsete kontrollide käigus kontrollitakse, ning viia mõned uuritavad aspektid üle piiriülese jõustamise teise etappi, mis toimub halduskoostöö ja ettevõtjate valdustes tehtavate kontrollide kaudu. Neid ettepanekuid toetasid mõned liikmesriigid. Teised pidasid eriti oluliseks ajakohaste lähetamisdeklaratsioonide kättesaadavust, kusjuures puudus ühine arvamus palgatõendite kontrollimise kasulikkusest teeäärsete kontrollide käigus, võttes arvesse, et need katavad juba möödunud perioode ning on vormi, sisu ja keele poolest erinevad. Kogu arutelu vältel peeti oluliseks, et kontrollijatele esitatakse kergesti hinnatavad dokumendid ning et neil oleks alus otsuste tegemiseks kohapeal, muu hulgas kaasaegsete infosüsteemide abil; teised pidasid vastuvõetavaks seda, et otsuseid võib teha ainult pärast ettevõtjate valdustes läbi viidud kontrolle.

Muud küsimused

Kaks liikmesriiki väljendas muret seoses lähetamise õigusnormide praktilise kohaldamise ja jõustamisega **kolmandate riikide veoettevõtjate ja juhtide** puhul. Kuna nende arvates on võimatu lähetamiseeskirju praktikas kohaldada ja jõustada, võib see kolmandate riikide veoettevõtjad seada soodsamasse olukorda kui ELi veoettevõtjad.

Riskiastme hindamise süsteem direktiivis 2006/22/EÜ

Kui suur enamik liikmesriike põhimõtteliselt toetas komisjoni lähenemisviisi parandada jõustamisdirektiiviga riskiastme hindamise süsteemi, siis mõned liikmesriigid kutsusid üles ettevaatlikkusele ja palusid esmalt keskenduda riskiastme hindamise süsteemide täielikule rakendamisele riikide tasandil. Samuti soovisid paljud liikmesriigid üleminekuaega. Paar liikmesriiki seadis kahtluse alla ka kavandatavad soodsamad kriteeriumid arukate sõidumeerikutega veoautode puhul või leidis, et on keeruline arvutada riskiastet veoettevõtjate puhul, kes kasutavad arvukalt renditud sõidukeid.

Tööaja direktiivi kontrollimine

Paljude liikmesriikide arvates on oodata praktilisi raskusi, kui kohustuslike teeäärsete kontrollide käigus tuleb kontrollida tööaja direktiivi⁴ täitmist. Komisjon selgitas, et kaaluti tööaja direktiivi mõne osa ümbersõnastamist kontrollimise hõlbustamiseks, kuid see ei ole praegu teostatav, kuna seda ei toeta sotsiaalpartnerid.

Et leida kulutõhus viis tööaja direktiivi jõustamise tagamiseks, tegi eesistujariik seejärel ettepaneku kohaldada kontrollinõudeid ainult veoettevõtjate valdustes tehtavatele kontrollidele. See täidaks tööaja direktiivi parema jõustamise eesmärgi ja lahendaks mure selle pärast, et teeäärse kontrolli minimaalne tase ei pruugi olla tõhus. Delegatsioonid olid sellise suunaga nõus.

Komisjoni märkused

Komisjoni esindaja oli väga abivalmis, püüdes selgitada keerulisi küsimusi ja kahtlusi seoses töötajate lähetamise õigusnormide kohaldamisega autovedude sektorile. Ta toetas mitut eesistujariigi algatust teksti täpsustamiseks, eelkõige selle kohta, millises ulatuses on veod lähetamise õigusnormidega hõlmatud, ning lähetuse ajavahemike arvutamise operatiivsemaks muutmiseks, seistes samas ettepaneku põhimõtete eest. Need põhimõtted hõlmavad töötajate lähetamise õigusnormide kohaldamist teatavate eranditega ning kõigi tööajaga seotud ajavahemike arvessevõtmist lähetusaja pikkuse arvutamisel. Komisjoni esindaja kinnitas, et transiidi puhul ei ole tegemist lähetusega. Samuti teatas ta, et haldusnõuete ja kontrollimeetmete osas tuleks need õigusnormid liidu tasandil täielikult ja ammendavalt ühtlustada (st nn suletud loetelu). Ta leidis ka, et kuigi tööaja direktiivi jõustamise parandamine on oluline eesmärk, tuleks jõustamise vahendite puhul arvesse võtta ka praktikast tulenevaid piiranguid.

⁴ Direktiiv 2002/15/EÜ.

f) Direktiiv 2006/1/EÜ

Mitu liikmesriiki säilitas sõidukimaksu maksubaasi võimaliku kahanemisega seotud reservatsiooni ettepaneku suhtes, millega suurendatakse paindlikkust ilma juhita renditud sõidukite piiriüleseks kasutamiseks kaupade autoveol. Need liikmesriigid tervitasid eesistujariigi kompromissettepanekut vähendada kasutamise **vähimat** lubatud **perioodi** kolmele kuule (nelja asemel), kuid mõned neist eelistasid kahe või koguni ainult ühe kuu pikkust aega. Samuti tervitasid delegatsioonid eesistujariigi ettepanekut lubada liikmesriikidel kehtestada ülempiir, kui suure osa kogu ettevõtjale kuuluvast sõidukipargist võivad moodustada renditud sõidukid, samal ajal kui mõnel delegatsioonil oli vaja asjaomast arvu täiendavalt analüüsida ja üks delegatsioon soovis ülempiiri kohaldamist kogu ettevõtjale kuuluvale sõidukipargile. Neli liikmesriiki lükkas komisjoni ettepaneku tagasi, mõned teised aga tervitasid ettepanekut praegusel kujul, viidates juba tehtud liberaliseerimisele riiklikul tasandil. Üks liikmesriik tegi ettepaneku, et liikmesriigil peaks olema õigus piirata teatavat massi alampiiiri mitte ületavate renditud sõidukite kasutamist. Kaks liikmesriiki olid erineval seisukohal kavandatava massipiirangu väljajätmise osas **omal kulul toimuvate vedude** jaoks kasutatavate renditud sõidukite puhul.

Enamik delegatsioone tervitas eesistujariigi ettepanekut **ülejäanud ajaliste piirangute kontrollimise** hõlbustamise osas. Mõne delegatsiooni jaoks jäid püsima märkimisväärsed probleemid seoses muude reeglite, eelkõige kabotaažireeglite kontrollimisega, ning mõnele teisele valmistas muret ka sõidukite liikumine ühest lepingust järgmisesse ja piiriüleste rikkumiste suuremast arvust tulenev täitmise tagamise koormus. Üks liikmesriik pidas soovitavaks nõuda eeskirjades selgesõnaliselt renditud sõidukite nõuetekohast **registreerimist** ELis.⁵

Paljud delegatsioonid olid valmis järgima eesistujariigi ettepanekut sõnastada ümber tingimused renditud sõidukite kasutamise lubamiseks sõidukite puhul, mis on nõuetekohaselt kasutusse võetud teises liikmesriigis ja mida **rendib teises liikmesriigis registreeritud ettevõtte**. Kuna üks liikmesriik esitas teistsuguse ettepaneku, ei ole mitu liikmesriiki oma seisukohta selles küsimuses veel kujundanud.

⁵ Vt nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ.

Eesistujariigi ettepanekule, et teatavate muude riskidega tegeldakse siis, kui **komisjon vaatab** uued eeskirjad **läbi** viis aastat pärast nende rakendamist, avaldasid delegatsioonid toetust.

Komisjoni esindaja esitas üldise reservatsiooni ja näitas üles valmisolekut sõnastada ettepanekus teatavad kaitsemeetmed.

IV. EDASISE TÖÖGA SEOTUD KAALUTLUSED

Eesistujariik Eesti saavutas märkimisväärset edu seoses esimese liikuvuse paketi turulepääsu ja sotsiaalõiguste samba paljude aspektidega. Tehtud töö tulemus on tugev alus arutelude jätkamiseks. Edasi liiguti kõigi nelja dokumendiga paralleelselt ning liikmesriikide vahelise kompromissi saavutamisel on mõnega jõutud kaugemale kui teistega.

Hästi on edenenud eelkõige tehniline töö ettepanekutega, mis käsitlevad tegevusalale juurdepääsu (toimimiskriteeriumide ja väikeste tarbesõidukite osas), renditud sõidukeid ja sõidumeerikuid. Eesistujariik usub, et võimalikud kompromissid on käeulatuses.

Tööd on vaja veel teha kõiki rahuldava kompromissi leidmiseks puhkeaegu käsitleva ettepaneku osas. Enamik liikmesriike näib kompromissettepaneku suunaga nõustuvat, kuid mõne jaoks on selles veel olulisi mureküsimusi. Edasiliikumiseks on vaja välja töötada konkreetset muudatusettepanekud.

Kõige enam nõuavad tööd autoveosektori töötajate lähetamist ja tegevusalale juurdepääsu käsitlevad ettepanekud. Seni ei ole olulist edu saavutatud, kuna need dokumendid on äärmiselt poliitilise iseloomuga ja omavahel tihedalt seotud. Samuti on paljud liikmesriigid teatanud, et neil puudub veel ametlik seisukoht. Olukorra muudab veelgi keerulisemaks seos õigusloomealase tegevusega töötajate üldist lähetamist käsitleva direktiivi muutmisel, mille suhtes nõukogu üldine lähenemisviis võeti vastu alles 23. oktoobril 2017 ja kolmepoolsed kohtumised on äsja alanud.

Eesti eesistumisaajal nõukogu ettevalmistavates organites tehtud töö on kinnitanud, et eelise annab ühtse ja paralleelse lähenemisviisi kasutamine paketi erinevate osade juures.

V. JÄRELDUS

COREPER palub oma 22. novembri 2017. aasta koosoleku järel nõukogul käesolev aruanne teadmiseks võtta, et luua eeldused edasiminekuks paketti kuuluvate ettepanekutega.
