



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 7. aprill 2020
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

Teema: Nõukogu esimese lugemise seisukoht, eesmärgiga võtta vastu EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas

- Nõukogu põhjenduste kavand
- Vastu võetud nõukogus 7. aprillil 2020

I. SISSEJUHATUS

1. 31. mail 2017 võttis Euroopa Komisjon vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas.
2. Ettepanek esitati I liikuvuspaketi osana ning seadusandlik menetlus korraldati koostoimes kahe teise seadusandliku ettepanekuga, millest esimene käsitles autoveoettevõtja tegevusalale ja autoveoturule juurdepääsu ning teine täitmise tagamise sätteid sotsiaalõigusnormide ja sõidukijuhtide lähetamise puhul.
3. Nõukogu (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) leppis oma ühises seisukohas¹ kokku 3. detsembril 2018.
4. Euroopa Parlament võttis esimese lugemise seisukoha vastu 4. aprillil 2019.
5. Oktoobrist detsembrini 2019 toimusid Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel läbirääkimised, et saavutada ettepaneku suhtes kokkulepe. 11. detsembril 2019 leppisid läbirääkijad kokku kompromisstekstis,² mille alaliste esindajate komitee 20. detsembril 2019 ühtlasi kinnitas.
6. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) kinnitas poliitilise kokkuleppe 21. jaanuaril 2020 ja nõukogu andis kinnituse³ 20. veebruaril 2020.

¹ Dokument ST 15084/18.

² Dokument ST 15083/19.

³ Dokument ST 5424/20 + ADD 1–4.

7. Töö käigus võttis nõukogu arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 18. jaanuari 2018. aasta ning Regioonide Komitee 1. veebruari 2018. aasta arvamust.
8. Võttes arvesse eespool nimetatud kokkulepet ja sellele järgnevat õiguskeelelist viimistlemist, võttis nõukogu kirjalikku menetlust kasutades 7. aprillil 2020 vastu nõukogu esimese lugemise seisukoha Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 294 sätestatud seadusandliku tavamenetluse kohaselt.

II. EESMÄRK

9. Ettepaneku põhieesmärk on ühtlustada ühelt poolt autoveosektori sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide norme ning teiselt poolt nende normide rakendamist sõidumeerikute abil, eesmärgiga vältida konkurentsi moonutamist, parandada liiklusohutust ning tagada kõigile sõidukijuhtidele head töötingimused Euroopa Liidus.

III. NÕUKOGU ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHA ANALÜÜS

A) Üldine teave

10. Euroopa Parlament ja nõukogu on pidanud komisjoni ettepaneku alusel läbirääkimisi, et saavutada kokkulepe nõukogu esimese lugemise seisukoha vastuvõtmise etapis. Nõukogu seisukoha eelnõu tekst kajastab täiel määral kahe kaasseadusandja vahel saavutatud kompromissi.

B) Peamised poliitikaküsimused

11. Nõukogu esimese lugemise seisukohas kajastuva kompromissi põhielemendid on järgmised:

a) väikeste tarbesõidukite hõlmamine

12. Algses ettepanekus ei lisanud komisjon väikeseid tarbesõidukeid määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaldamisalasse, ehkki Euroopa Parlament seda pooldas. Nõukogu teksti järgi kuulvad määruse kohaldamisalasse sellised väikesed tarbesõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega on suurem kui 2,5 tonni ning mida kasutatakse rahvusvahelises veos rendi või tasu eest (artikli 2 lõige 1 koostoimes määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 3 punktiga ha). Seetõttu kuuluvad need sõidukid ka määruse (EL) nr 165/2014 kohaldamisalasse ning peavad olema varustatud arukate sõidumeerikutega.
13. Komisjon kehtestab üleminekuaja (1. juuli 2026), et võtta 18 kuu jooksul alates muutmismääruse jõustumisest vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse sõidumeerikute üksikasjalikud andmed, funktsioonid ja paigaldusnõuded, et seadmestiku tootmist ja paigaldamist sõidukitesse saaks korraldada ülejäänud ajavahemikus.
14. Sellest tulenevalt kiideti nõukogu seisukohas ümbersõnastatud kujul heaks muudatusettepanekud 353/rev, 368, 373 ja 375.

b) iganädalaste puhkeperioodide korraldus

15. Et saavutada kompromiss iganädalasi puhkeperioode käsitlevate sätete üle (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõige 6), nõustus nõukogu säilitama reegli, et sõidukijuht peab võtma kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul vähemalt kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi ja ühe üle 24tunnise lühendatud iganädalase puhkeperioodi.
16. Kompromisstekstis rõhutas nõukogu siiski kooskõlas komisjoni ettepanekuga, et kaupade kaugvedusid tegevatele sõidukijuhtidele tuleks lubada teatavat paindlikkust. Eeskätt võib rahvusvahelise kaubaveoga tegelev juht võtta väljaspool asukohaliikmesriiki järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, tingimusel et juht võtab iga nelja järjestikuse nädala jooksul vähemalt kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi. Kui on võetud järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, tuleb võtta enne järgmist iganädalast puhkeperioodi välja nende kahe lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompenseerimise puhkeperiood. Selle pikendatud puhkeperioodi ajal võib juht koju pöörduda (vt punkt 19 allpool). Seoses sellega võeti muudatusettepanek 379 nõukogu seisukoha lähtepunktiks, muudatusettepanekut 381 üle ei võetud.
17. Et tagada puhkeaegade kontrollimine neljanädalaste vahemikena, pikendati tõendusmaterjali sõidukis säilitamise tähtaega 28 päevalt 56 päevale (määruse (EL) nr 165/2014 artikkel 36, vt muudatusettepanekud 365 ja 420–422).

c) kabiinis magamise keeld

18. Nõukogu seisukoht toetab komisjoni algset ettepanekut, mille kohaselt ei tohi veeta sõidukis regulaarset iganädalast puhkeperioodi ega eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompensatsiooniks võetavat üle 45 tunnist iganädalast puhkeperioodi (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõige 8). Nõukogu kiitis heaks Euroopa Parlamendi muudatusettepaneku 382 need osad, milles esitatakse vajaliku majutuse üksikasjad. Sellega seoses täpsustatakse, et kõik sõidukivälise majutusega seotud kulud tuleb kanda tööandjal – seda seisukohta jagas ka Euroopa Parlament oma muudatusettepanekus 383.

d) sõidukijuhi korrapärane tagasipöördumine

19. Nõukogu seisukohas arendati edasi komisjoni algset ettepanekut, mille kohaselt peab veoettevõtja korraldama sõidukijuhi töö viisil, et ta saaks pöörduda pika puhkeperioodi võtmiseks regulaarselt tagasi koju (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõige 8a), ning tugevdatakse seda nõuet tõendite ja seire valdkonnas, samuti soodustatakse suuremat selgust sõidukijuhi tagasipöördumise koha suhtes. Seetõttu nõutakse nõukogu tekstis sõidukijuhi tagasipöördumist tööandja tegevuskohta, kus asub juhi tavaline tugipunkt ja algab tema iganädalane puhkeperiood asukohaliikmesriigis või juhi elukohta, pidades silmas, et puhkeperioodide veetmise koha valib sõidukijuht ise, samas kui tööandja vastutab selle tagamise eest, et juhil on võimalik regulaarselt tagasi pöörduda. Lähtesageduseks on kokkuleppeliselt ja kooskõlas muudatusettepanekuga 385 neli nädalat. Lihtsuse eesmärgil ning juhtide ja nende tööandjate ebavõrdset läbirääkimispositsiooni arvestades ei kiitnud nõukogu heaks lisapaindlikkuse elemente, mida Euroopa Parlament muudatusettepanekutes 355, 377 ja 385 oli toetanud.

e) parkimistaristu miinimumnõuded

20. Kuigi komisjoni ettepanek ei sisaldanud erisätteid parkimisalade kohta, siis Euroopa Parlamendi ja komisjoniga peetud läbirääkimiste käigus nõustus nõukogu, et komisjonil palutakse avaldada nimekiri kõigist kaupade ja reisijate autoveoga tegelevatele juhtidele kasutada olevatest piisava taristuga sertifitseeritud parkimisaladest, ja nimekirja oma ametlikul veebilehel korrapäraselt uuendada (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 8a). Nõukogu tekstis palutakse komisjonil kehtestada delegeeritud õigusaktidega nimetatud parkimisalasid käsitlevad teenindus- ja turvanõuded ning sertifitseerimismenetlus. Tingituna sellest kompromissist, mis oli vastutulek Euroopa Parlamendi poolt muudatusettepanekus 387 väljendatud põhihuvile, ei võetud nõukogu tekstis arvesse taotlust lisada määrusesse üksikasjalikumad sätted (muudatusettepanek 400).

f) parvlaeval või rongis veedetava igapäevase puhkeaja katkestamine

21. Nõukogu teksti võeti üle komisjoni ettepaneku muudatus seoses normidega, millega reguleeritakse olukorda, kus juht saadab parvlaeva või rongiga transporditavat sõidukit oma puhkeajal. Juhi ööpäevast puhkeperioodi või lühendatud igapäevast puhkeperioodi tohib muu tegevusega katkestada kuni kaks korda kestusega kokku kuni üks tund (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 9 lõige 1). Igapäevaste regulaarsete puhkeperioodide puhul laiendatakse nõukogu tekstis erandit vähemalt 8 tunnistele kavandatud parvlaeva- või rongireisidele, tingimusel, et juhil on juurdepääs magamiskajutile. Muudatusettepanekud 364, 388 ja 389 kiideti nõukogu tekstis osaliselt ümbersõnastatud kujul heaks.

g) sõiduaeg erakorralistel asjaoludel

22. Nõukogu tekstis minnakse komisjoni ettepanekust kaugemale erakorraliste asjaolude puhul – sel juhul võivad juhid pikendada rangetel tingimustel ja tagatiste piires ööpäevast ja igapäevast sõiduaega kuni ühe tunni võrra, et regulaarseks igapäevaseks puhkeperioodiks jõuda tööandja tegevuskeskusesse või juhi elukohta või samal põhjusel kuni kahe tunni võrra tingimusel, et vahetult enne täiendavat sõiduaega on tehtud 30minutiline katkestamata vaheaeg. Erandit võib kasutada üksnes enne pikemat puhkeperioodi ning see tuleb täies ulatuses kompenseerida (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 12 lõige 2). Seega kiideti muudatusettepanek 391 nõukogu tekstis osaliselt ümbersõnastatud kujul heaks.
23. Lisaks nähakse nõukogu tekstis ette, et komisjon peab viivitamatult oma ametlikul veebilehel avaldama teabe selliste ajutiste erandite kohta, mille liikmesriigid on erandkorras ja erakorralistel asjaoludel sõidu- ja puhkeaja normidest teinud (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 14). Seega kiideti muudatusettepanek 395 nõukogu tekstis osaliselt ümbersõnastatud kujul heaks.

h) arukate sõidumeerikute (2. versioon) kasutuselevõtmine sõidukites

24. Mis puutub aruka sõidumeeriku salvestatavatesse andmetesse, on nõukogu teksti lisatud säte, et sõidumeerikud peavad salvestama sõiduki asukoha iga kord, kui sõiduk ületab liikmesriigi piiri (komisjoni ettepanekus juba sätestatud element) ning iga kord, kui toimub sõiduki täis- või tühjakslaadimine, samuti selle, kas on tegemist sõitjate- või kaubaveoga (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 8 lõige 1). Seetõttu võeti muudatusettepanekud 409–411 põhiosas nõukogu seisukohta üle.
25. Arukate sõidumeerikute kasutuselevõtmise suhtes olid nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu arvamisel, et see peab toimuma senisest oluliselt kiiremini (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 3 lõige 4). Kompromissettepanekus nõutakse sõidukite varustamist lisaseadmetega (nt sõidukid, kus oli varem analoog- või digisõidumeerik) kolme aasta jooksul alates selle aasta lõpust, mil jõustuvad uue põlvkonna arukaid sõidumeerikuid käsitlevad üksikasjalikud sätted ning sõidukite puhul, mis juba olid varustatud aruka sõidumeerikuga (1.versioon), nelja aasta jooksul alates selle aasta lõpust, mil nimetatud üksikasjalikud sätted jõustuvad. Komisjonil on teise põlvkonna arukaid sõidumeerikuid käsitlevate tehniliste kirjelduste vastuvõtmiseks aega 12 kuud (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 11 lõige 2), hiljem kui 24 kuud pärast nimetatud tehniliste kirjelduste jõustumist esmakordselt registreeritavad sõidukid peavad juba olema varustatud uue versiooni aruka sõidumeerikuga (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 8 lõige 1). Seetõttu kiideti muudatusettepanekud 368, 369 ja 403–406, 412 ja 415 nõukogu tekstis osaliselt ümbersõnastatud kujul heaks, muudatusettepanekut 402 aga mitte.
26. Sellest muudatusest tingituna nõustus nõukogu, et liikmesriikidele kehtestatakse nõue varustada oma kontrolliasutused vajalikus ulatuses varajase avastamise kaugsideseadmetega kolme aasta jooksul alates eespool osutatud üksikasjalike sätete jõustumisest (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 9 lõige 2), mistõttu võeti muudatusettepanek 413/rev üle osaliselt.
27. Sama silmas pidades ja võttes arvesse muudatusettepanekut 417, sisaldas nõukogu tekst komisjoni ettepaneku täpsustust piiriületuste käsitsi salvestamise kohta seni, kuni see toimub arukate sõidumeerikute abil automaatselt (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 34 lõiked 1, 6 ja 7).

i) nõukogu seisukoha muud elemendid

28. Nõukogu seisukoha lõpptekstis sisalduvad järgmised nõukogu poolt komisjoni ettepanekusse lisatud muud elemendid:

- a) mõiste „mitteäriline vedu“ üksikasjalikum määratlus (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 4);
- b) vabatahtlik erand sõidukitele, mida kasutatakse valmis betoonisegu kohaletoimetamiseks (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkt r);
- c) teatavate rakendusaktide puhul kasutatav kontrollimenetlus (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 25 lõige 2);
- d) nõue edastada kontrolliasutustele sõidumeerikute andmed maksimaalse sõiduaja ületamise kohta, et avastada võimalikku manipuleerimist või väärkasutust varakult kaugside teel (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 9 lõige 4);
- e) nõue, et järgmise põlvkonna sõidumeerikute andmeid peab olema võimalik töörežiimil kasutada välise seadme poolt (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 10 lõige 2);
- f) kontrolliametniku poolt sõidumeerikute avamisel eemaldatud või lõhutud plommide uuesti plommimise kord (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 22 lõige 5);
- g) pädeva asutuse õigus nõuda juhilt juhikaardi asendamist uuega, kui see on vajalik asjakohase tehnilise kirjelduse järgimiseks (määruse (EL) nr 165/2014 artikli 26 lõige 7a).

29. Nõukogu kiitis täielikult või põhimõtteliselt heaks järgmised Euroopa Parlamendi poolt komisjoni ettepanekusse tehtud muudatusettepanekud:

- a) erandi laiendamine töölise juhitava sõidukile (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 3 lõige 1, muudatusettepanek 374);

- b) vajadus komisjoni hinnangu järele võimalike erinormide kohta reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide puhkeaegade reguleerimiseks (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõige 9a, muudatusettepanekud 354, 372, 380);
- c) kohaletoimetamiskiiruse eest makstavate preemiate lisamine kahjulike stiimulite hulka (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 lõige 1, muudatusettepanek 390);
- d) vabatahtlik erand kuni 100 km raadiuses sõitvatele ehitussõidukitele (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkt q, muudatusettepanek 394);
- e) komisjoni eriaruanne autonoomsete sõidukijuhtimise süsteemide ja nende mõju kohta sõidu- ja puhkeajanormidele (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 9a, muudatusettepanek 397);
- f) lisatakse täpsustus selle kohta, et sõidumeerikud ja nende mälukaardid peavad olema piisava mälumahuga, et talletada nõutavad andmed (määruse (EÜ) 165/2014 artikli 4 lõige 2, muudatusettepanek 406);
- g) juhtide (kulud katab tööandja) ja kontrolliasutuste täienduskoolitus (muudatusettepanekud 418 ja 419, põhjendused 30 ja 31);
- h) puhkeaegade, -pauside ja puhkuste, samuti parvlaeval või rongis veedetud puhkeaja täielikum dokumenteerimine (määruse (EÜ) nr 165/2014 artikli 34 lõige 5, muudatusettepanek 416).

IV. KOKKUVÕTE

30. Nõukogu esimese lugemise seisukoht kajastab täielikult kompromissi, milleni jõuti nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelistel läbirääkimistel, mida komisjon vahendas. Kõnealune kompromiss kinnitati Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjoni esimehe kirjaga alaliste esindajate komitee esimehele (23. jaanuar 2020). Selles kirjas teatas transpordi- ja turismikomisjoni esimees, et ta soovib transpordi- ja turismikomisjoni liikmetel ja seejärel täiskogul kiita nõukogu esimese lugemise seisukoht pärast selle viimistlemist mõlema institutsiooni õiguskeeleekspertide poolt muudatusteta heaks parlamendi teisel lugemisel.
31. Seetõttu leiab nõukogu, et nõukogu esimese lugemise seisukoht kujutab endast tasakaalustatud tulemust ning et muudetud määrused parandaksid vastuvõtmisel sõidukijuhtide töötingimusi ning aitaksid tänu normide ühtlustamisele ja täpsustamisele ning tõhusamale kontrollile suurendada liiklusohutust ning edendada võrdseid konkurentsitingimusi.
-