



Brüssel, 11. veebruar 2020
(OR. en)

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

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

I/A-PUNKTI MÄRKUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Alaliste esindajate komitee (COREPER I)/nõukogu

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

Teema: I liikuvuspakett:

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 iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste 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 kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autoveosektoris reguleerivad eriõigusnormid

– Poliitiline kokkulepe

Komisjoni ja liikmesriikide avaldused

Komisjoni avaldus

Komisjon võtab teadmiseks, et 11.–12. detsembril 2019 toimunud neljandal kolmepoolsel kohtumisel jõudsid nõukogu ja Euroopa Parlament esialgsele kokkuleppele I liikuvuspaketi sotsiaalse ja turuaspektides.

Komisjon väljendab kahetsust, et nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel saavutatud poliitiline kokkulepe sisaldab elemente, mis ei ole kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega ega Euroopa Ülemkogu toetusega eesmärgile muuta EL 2050. aastaks kliimanetraalseks. Nendeks elementideks on sõiduki kohustuslik tagasipöördumine asukohaliikmesriiki iga kaheksa nädala järel ja kombineeritud vedudele kehtestatud piirangud. Need meetmed ei sisaldunud komisjonis 31. mail 2017 vastu võetud ettepanekutes ja nende mõju ei ole hinnatud. Veoki tagasipöördumise kohustuse tõttu muutub transpordisüsteem ebatõhusamaks ning tarbetult suurenevad heide, saaste ja ummikud ning kombineeritud transpordi piirangute tõttu väheneb selle tõhusus mitmeliigilise kaubaveo toetamisel.

Selle ettepaneku sotsiaalmõju on märkimisväärne. Komisjon hindab nüüd tähelepanelikult nende kahe aspekti mõju kliima- ja keskkonnapoliitikale ning ühtse turu toimimisele. Seda tehes peab komisjon silmas rohelist kokkulepet ning transpordi tekitatava CO₂-heite vähendamise ja keskkonnakaitse meetmeid, tagades samal ajal hästi toimiva ühtse turu.

Pärast mõju hindamist kasutab komisjon vajaduse korral oma õigust esitada enne nende kahe sätte jõustumist konkreetne selleteemaline seadusandlik ettepanek.

Bulgaaria, Küprose, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldus

Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari väljendavad sügavat muret selle pärast, et ajutine kokkulepe I liikuvuspaketi üle on vastuolus ühtsel turul teenuste osutamise põhivabadusega, töötajate vaba liikumise põhimõttega ning ELi tähtsaimate kliimaalaste poliitikasuundade ja eesmärkidega.

Eriti on ELi nõudlike kliimaeesmärkidega, mis on esitatud Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes, vastuolus raskeveokitele seatud kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi. Selle kohustuse vastuvõtmise korral suureneks märkimisväärselt veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks oluliselt transpordisektori CO₂-heidet. Transpordisektorist pärineb juba praegu ligikaudu veerand ELi kasvuhoonegaaside heitest.

Hoolimata meie püüdlustest sellele tähelepanu juhtida ja uuringutest pärit teaduslikest tõenditest selle kohta, et nimetatud kohustuse mõjul suureneb tühisõitude arv ja CO₂-heide, ei võeta arvesse selle sätte prognoositavat mõju ega ratsionaalseid argumente. Samuti ei ole esitatud mõjuhindangut, kuigi parema õigusloome tegevuskava alusel on see selliste meetmete ELi tasandil võtmise puhul nõutav.

Sõidukite asukohaliikmesriiki tagasipöördumine on vaid üks näide I liikuvuspaketis sätestatud ülemäära piiravatest ja diskrimineerivatest meetmetest. Sama murettekitavad on kabotaažvedudele liiga pikkade vaheperioodidega seatud piirangud. Vaheperiood meenutab proteksionistlikku meedet, mis avaldab ühtsele turule pigem negatiivset mõju. Veoki tagasipöördumise kohustuse, aga ka kabotaažvedude piiramise tulemusel paisataks tunnustatud uurimisinstituutide hinnangul õhku miljoneid lisatonne CO₂-heidet aastas.

Veel üks suur murekoht on asjaolu, et veeki tagasipöördumise kohustus seab ebasoodsasse olukorda liikmesriigid, kellel oleks oma geograafilise asukoha tõttu suuri raskusi veeteenuste osutamisega ühtsel turul, kuna nende sõidukid peaksid läbima oluliselt pikemaid vahemaid ja looduslikke takistusi, näiteks saarte puhul.

Ebaaus konkurents kolmandate riikide ettevõtjatelt on samuti tegur, mida ei ole asjakohaselt käsitletud. Eriti murettekitav on see seetõttu, et lahendus, mis vastu võetakse, ei avalda pikaajalist mõju mitte üksnes transpordisektorile, vaid ka ELi majandusele tervikuna.

Transpordisektor väärib õiglast ja usaldusväärset ELi õigusraamistikku, mis soodustab sektori arengut ning samal ajal tagab realistlikud ja jõustatavad õigusnormid. Tasakaalustatud sätete ja tegeliku kompromissi asemel kehtestatakse ajutise kokkuleppega piiravad, ebaproportsionaalsed ja protektsionistlikud meetmed.

I liikuvuspakett on Euroopa ühtse turu ja maanteetranspordisektori üks olulisemaid teemavaldkondi. Praegu on meil rohkem kui kunagi varem vaja säilitada ühtse turu ja ELi kõigi liikmesriikide majanduse sujuv toimimine viisil, mis on kooskõlas ELi muude poliitikavaldkondadega.

Belgia avaldus

Belgia on võtnud teadmiseks I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba suhtes Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahel 11. detsembril saavutatud ajutise kokkuleppe tulemused.

Belgia peab tervitatavaks veokijuhtide töötingimuste olulist parandamist, eriti iganädalase puhkeaja kabiinis veetmise keelamise, aga ka kabotaažvedude suhtes lähetamise kohaldamise näol. Tulevikus tuleks saavutada võrdsemad konkurentsitingimused: väikeste tarbesõidukite lisamine kogu liikuvuspaketi kohaldamisalasse, veokite kohustus pöörduda iga kaheksa nädala järel baasi tagasi ning nõudlik ajakava uute arukate sõidumeerikute kasutuselevõtmiseks, mis võimaldab tagada paremini olemasolevate ja uute õigusnormide täitmist.

Seega ei oleks turulepääsu täiendav piiramine seeläbi, et kabotaažvedudele kehtestatakse nelja päeva pikkused vaheperioodid, Belgia arvates sidus, kui Euroopa Liit arendab samal ajal ülespoole suunatud sotsiaalset lähenemist.

Oleme arvamusel, et vaheperiood kujutab kaubandustõket, mis on vastuolus siseturu ideega ning logistikaahela tõhususega, sest kabotaažveod võimaldavad vältida tühisõite.

Ühtlasi peame kahetsusväärseks pikaajalise lähetamise ettepaneku lisamist, kuna see ei sisaldunud ei komisjoni ettepanekus ega kaasseadusandjate kokkulepetes ning seda ei ole veel põhjalikult hinnatud.

Paketis sisalduvatest positiivsetest sotsiaalsetest elementidest hoolimata hoidub Belgia kokkuleppe hääletamisest.

Eesti avaldus

Eesti toetab täielikult I liikuvuspaketi¹ sotsiaalõiguste ja turusamba kohta esitatud algseid ettepanekuid, mille eesmärk oli sillutada teed selgetele õigusnormidele maanteetranspordi valdkonnas. Eesti on seisukohal, et Euroopa Liidu rahvusvaheline autoveoturg peab olema kooskõlas ühtse turu üldpõhimõtetega ning konkurentsile avatud, tõhus ja keskkonnahoidlik. Eesti arvates ei tohi lisanõuded tekitada ettevõtjatele ja avaliku sektori asutustele põhjendamatu halduskoormust ega minna vastuollu Euroopa Liidu kliimapoliitikaga.

Liikuvuspaketi läbirääkimistel järgis Eesti konstruktiivset lähenemisviisi, püüdes võtta arvesse ja toetada ettepanekuid, mis parandaksid sõidukijuhtide töötingimusi, tõkestaksid ebaseaduslikke turutavasid ja vähendaksid kahjulikku mõju keskkonnale. Läbirääkimised päädisid aga kokkuleppega, mis seab Eesti vedajad ebasoodsasse konkurentsiolukorda, eeskätt autoveoettevõtjatele sätestatud kohustuse tõttu korraldada oma sõidukipargi tegevus selliselt, et oleks tagatud sõidukite tagasipöördumine asukohaliikmesriiki kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest („sõiduki tagasipöördumise kohustus“).

¹ 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>.
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, COM(2017)277, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>.
Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ning kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autoveosektoris reguleerivad erioigusnormid COM(2017)278, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>.

Algne pakett sellist kohustust ei sisaldanud. Kokkuleppe sisulist mõjuhinnangut tehtud ei ole, mistõttu tekib küsimus selle vastavuses 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppele².

Teiseks piirab sõiduki asukohaliikmesriiki tagasipöördumise kohustus vastava liikmesriigi autoveoettevõtjate geograafilist veoulatust ning ei ole sellest tulenevalt kooskõlas I liikuvuspaketi eesmärgiga tagada kõigile võrdsed konkurentsitingimused.

Kolmandaks on Eesti seisukohal, et kuna nimetatud kohustus suurendab tühisõitude arvu ja sellest tulenevalt ka CO₂-heidet, on see vastuolus ELi kliimapoliitika ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega. See ei ole kooskõlas Euroopa Ülemkogu 12. detsembri 2019. aasta järeldustega³.

Lisaks on see nõue Eesti arvates ebaproportsionaalne, kuna kokkulepe juba sisaldab meetmeid varifirmade vastu võitlemiseks. Sõiduki tagasipöördumise kohustus võib varifirmandust hoogustada ning sunnib äärepoolsete liikmesriikide autoveoettevõtjaid lisaks oma tegevust ümber paigutama, mis vähendab töökohti ja maksutululu.

Kuna nimetatud meede suurendab tõenäoliselt liikluskoormust, teevad Eestile muret selle tagajärjed liiklusohutusele.

Seetõttu rõhutab Eesti veelkord oma toetust I liikuvuspaketi sotsiaalõiguste ja turusamba kohta tehtud algsete ettepanekute eesmärkidele ning avaldab kahetsust sõiduki tagasipöördumise kohustuse lisamise pärast kokkuleppesse. Eespool toodud põhjustel hääletab Eesti kokkuleppe vastu.

² Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>.

³ I osa punkt 5: „Kõik asjakohased ELi õigusaktid ja poliitikavaldkonnad peavad olema kooskõlas kliimaneutraalsuse eesmärgiga ja panustama selle täitmisesse, tagades samal ajal võrdsed võimalused. /.../“, <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/en/pdf>.