



Brüssel, 30. mai 2018
(OR. en)

9259/18

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

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

ARUANNE

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Nõukogu

Eelmise dok nr: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306
CODEC 767 + ADD 1-4

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

Teema: 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 millega
kehtestatakse konkreetsed õigusnormid seoses direktiividega 96/71/EÜ ja
2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris

– Eduaruanne

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 sisestamise 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 vastuvõtvas liikmesriigis toimuvate kontrollide jaoks, mis põhinevad ühtlustatud riskide hindamise meetoditel, hõlmates ka tööaja direktiivi.
2. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon nimetas Ismail Ertugi (S&D, DE) raportööriks ettepaneku jaoks, millega muudetakse määrusi 1071/2009 ja 1072/2009, Wim van de Campi (EPP, 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. Parlamendikomisjon kavatseb nimetatud raportite üle hääletada 4. juunil 2018. 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.

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 ja 6. novembrini, mille tulemusena valmis eduaruanne¹, mis esitati nõukogule 5. detsembril 2017.
5. DK ja UK delegatsioon esitasid parlamentaarse analüüsi reservatsioonid. PL tühistas hiljuti oma parlamentaarse analüüsi reservatsiooni. Mitu delegatsiooni säilitavad analüüsi reservatsioonid teksti mõnede osade suhtes, eelkõige siseturu infosüsteemi (IMI) halduskoostöök kasutamise ning komisjonile antavate volituse suhtes.
6. Bulgaaria eesistumisperioodil analüüsis töörühm kõnealuseid ettepanekuid käsitleva eesistujariigi kompromissteksti eelnõu kokku 16 korral ajavahemikus 16. jaanuar kuni 14. mai 2018. Oluline on märkida, et kõik delegatsioonid on nõus sellega, et need kolm ettepanekut on omavahel nii tihedalt seotud, et edusammud sõltuvad nende üheaegsest saavutamisest. Mõnede delegatsioonide arvates on seosed kombineeritud vedude direktiivi läbivaatamise ettepanekuga² sama olulised.
7. Märkimisväärseid edusamme tehti tehnilistes ja ka mõnedes poliitilistes küsimustes. Eelkõige käsitletakse eesistujariigi kompromisstekstis seoses määrusega 1071/2009 (tegevusalal tegutsemise kohta) järgmisi mureküsimusi:

¹ Dok 14841/17.

² Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel) (dok 14213/1/17 REV 1).

- väikeseid tarbesõidukeid kasutavate ettevõtjate litsentsimissüsteemi inkorporeerimise piiramine ettevõtjatega, kes rahvusvahelises transpordis kasutavad üle 2,5 tonni kaaluvaid väikeseid tarbesõidukeid. Ettepanekuga võrreldes laienevad kõnealuse litsentsimisnõude kohandamisega litsentsi saamise jaoks täidetavad nõuded: väikeseid tarbesõidukeid kasutavad ettevõtjad peavad täitma kõiki standardnõudeid ning ametialase pädevuse tõendamiseks lisatakse ajutiselt kohaldatav varasemalt kehtinud nõue;
- mõningate elementide tugevdamine, mis on nõutavad ettevõtja stabiilse ja tõhusa toimimise tõendamiseks liikmesriigis. Lisaks sisaldab kompromisstekst elemente, mida liikmesriik võib nimetatud seose hindamisel valikuliselt kohaldada;
- ettepanekus esitatud kasutatavatest sõidukitest sõltuva diferentseeritud finantsnõuete kontseptsiooni säilitamine, mis siiski pakub teatavat paindlikkust seoses rangemate nõuete ning vahenditega kõnealuse nõude täitmise tõendamiseks;
- täiendava töökoormuse vähendamine seoses riiklike registritega, täpsustades samas ja ühtlustades veelgi halduskoostöö korda;
- liikmesriikide täiendavate aruandlusnõuete vähendamine aruannete sisu ja sageduse osas, mis võimaldab komisjonile saata koondatud aruande määruste 1071/2009 ja 1072/2009 kohta.

8. Seoses määrusega 1072/2009 (turule juurdepääsu kohta) käsitletakse eesistujariigi kompromisstekstis järgmisi mureküsimusi:

- rahvusvahelise kaupade autoveo litsentsimisnõuete ühtlustamine uue litsentsimisnõudega üle 2,5 tonni kaaluvate väikeste tarbesõidukite käitamiseks; kui kutsealale juurdepääsuks kohaldatakse diferentseeritud finantsnõuet, tuleb sõiduki ühenduse tegevusloal täpsustada, kas see on üksnes väikese tarbesõiduki jaoks;
- põhjenduse kaudu suuniste andmine tühjade konteinerite või kaubaaluste hindamise kohta kabotaažvedude raames;

- mõningase paindlikkuse lisamine kabotaažieeskirjadega seotud teel toimuvate kontrollide kavandamisse ja teostamisse;
- liikmesriikide poolt komisjonile esitatava aruandluse ühtlustamine määruse 1071/2009 kohase aruandlusega.

9. Seoses määrusega 561/2006 (juhtide puhkeaegade kohta) käsitletakse eesistujariigi kompromisstekstis järgmisi mureküsimusi:

- mitteäriliseks veoks kasutatavate sõidukite massi piiramine kuni 12 tonnini, samas kui komisjoni ettepanekus soovitati kaalupiirang kaotada; uue mõiste „mitteäriline vedu“ täiendav täpsustamine;
- kehtiva paindlikkuse säilitamine lühendatud iganädalase puhkeaja eest antava hüvitise sidumiseks teise vähemalt üheksa tunni pikkuse puhkeajaga;
- sõidu- ja puhkeajaga käsitlevate eeskirjade eiramise mõnevõrra paindlikumaks muutmine erandlikel asjaoludel, kui juht tahab jõuda tööandja tegevuskeskusesse või oma elukohta;
- valikuliste riiklike erandite loetelu muutmine, et need hõlmaksid mandriga mitteseotud äärealasid, ning erandite tegemine sõidukite suhtes, millega tarnitakse valmis betoonisegu, arvestades kergesti riknevat koormat ja piiratud tegevusulatust;
- hoidumine täiendavatest kolmandate riikide ettevõtjate konkurentsieelistest ELi territooriumil, juhtides tähelepanu vajadusele, et komisjon hindaks olukorda ja seejärel pakuks välja lahendusi.

10. Seoses määrusega 165/2014 (sõidumeerikute kohta) käsitletakse eesistujariigi kompromisstekstis järgmisi mureküsimusi:

- liidu õiguse kohaldamisala ajakohastamine, mida sõidumeerikuid käsitlevad eeskirjad peaksid vastavuse parema järelevalve kaudu toetama, ning sellega seotud andmekaitsealaste sätete ajakohastamine;
- komisjoni kohustus võtta vastu spetsifikatsioonid arukate sõidumeerikute teise versiooni jaoks³ 12 kuu jooksul pärast muutva õigusakti jõustumist; kohustus, et esmakordselt registreeritud sõidukid oleksid varustatud selle viimase versiooniga;
- kohustus kasutada sõidumeerikuid, mis pakuvad liidest sõidukites oleva välise seadmega, mis registreeritakse pärast aruka sõidumeeriku teise versiooni väljatöötamist;
- sõidumeerikute uuesti plommimise võimaldamine kvalifitseeritud ja volitatud kontrolliametnike poolt, kes on plommi rikkunud kontrollimise eesmärgil;
- kohustuse täpsustamine, et teave piiriületamise kohta tuleb sõidumeerikutesse käsitsi sisestada, kui sõidumeerikud seda automaatselt ei tee; seejuures antakse juhile nimetatud kohustuse täitmiseks paindlikkus oodata järgmise korrapärase patuseni;
- analoogsõidumeerikuid kasutavate juhtide kohustuste täiendamine seoses piiriületuste dokumenteerimise ja arvestuse pidamise säilitamisajaga sõidukis.

³ Aruka sõidumeeriku esimene versioon võetakse kasutusele 2019. aastal, mille peamine omadus on satelliidiühendus. Teine versioon võimaldaks piiriületuste automaatset sisestamist, mis on komisjoni poolt kavandatud uus omadus;

11. Seoses direktiiviga 2006/22/EÜ (sotsiaalnormide jõustamise ja konkreetsete õigusnormide kehtestamise kohta sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris) käsitletakse eesistujariigi kompromisstekstis järgmisi mureküsimusi:
- komisjoni ettepaneku kontseptsiooni säilitamine, milleks on töötingimusi käsitleva direktiivi järgimise kontrolli inkorporeerimine sotsiaalnormide jõustamist käsitlevasse direktiivi, suurendades samas paindlikkust seoses kontrolli korraldamisega; selguse lisamine selle kohta, milliseid kõnealuse direktiivi norme tuleks üldjuhul teel toimuvate kontrollide käigus kontrollida;
 - komisjoni siseturu infosüsteemi (IMI) halduskoostööks kasutamine;
 - komisjonile volituste andmine delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks, et ajakohastada rikkumiste loetelu ja nendega seotud kaalutegureid, samuti kontrolle teostavate üksuste standardvarustuse eeskirjade ja loetelude ajakohastamiseks, kus kirjeldatakse teel ning ettevõtjate valdustes toimuvate kontrollide teemasid;
 - hoidumine täiendavatest kolmandate riikide ettevõtjate konkurentsieelistest ELi territooriumil, juhtides tähelepanu vajadusele, et komisjon hindaks olukorda ja seejärel pakuks välja lahendusi.
12. Mõnede nende lahenduste suhtes säilitavad teatavad delegatsioonid reservatsioone või nõuavad nende kohta täiendavaid elemente.
13. Alaliste esindajate komitee andis suuniseid edasiseks tööks 2. mail 2018. Aruteludel leidis kinnitust, et kuigi delegatsioonid üldiselt nõustuvad ettepanekute eesmärkidega ja soovivad edasi liikuda, erinevad endiselt nende seisukohad selle kohta, milline on parim viis eesmärkide saavutamiseks. Parlamendikomisjon valmistas toimiku nõukogu jaoks ette 25. mail 2018.

III. LAHENDAMATA KÜSIMUSED

14. Arvestades toimikute vahelist seost ning pidades silmas märkimisväärset edu tehnilistes küsimustes, on järgmised küsimused kõige tundlikumad nõukogu esialgse kompromissi aluseks oleva üldise kompromissi saavutamiseks:

- väikeste tarbesõidukite uue litsentsimisnõude üleminekuetapp (määrused 1071/2009 ja 1072/2009);
- kabotaažieeskirjad (määrus 1072/);
- iganädalase puhkeaja ja selle veetmise kohta käsitlev korraldus (määrus 561/2006);
- „koju naasmise“ õiguse sagedus (määrus 561/2006);
- kasutuses olevate sõidukite moderniseerimine arukate sõidumeerikutega (määrus 165/2014);
- juhtide lähetamist käsitlevad erieeskirjad kohaldamisala, kestuse ja kontrolli seisukohast (*lex specialis*).

a) Väikeste tarbesõidukite uue litsentsimisnõude üleminekuetapp (määrused 1071/2009 ja 1072/2009)

15. Oma viimases kompromissettepanekus soovib eesistujariik, et nende ettevõtjate suhtes, kes rahvusvahelisel autoveoturul kasutavad üle 2,5 tonni kaaluvaid väikeseid tarbesõidukeid, hakatakse litsentseerimisnõudeid järkjärguliselt kohaldama kahe aasta jooksul pärast muutmisakti jõustumist. Seda ettepanekut toetavad mitu delegatsiooni, samas kui märkimisväärne rühm delegatsioone nõuab pikemat üleminekuperioodi.

b) Kabotaažieeskirjad (määrus 1072/2009)

16. Ummikseisust väljumiseks, mille põhjuseks on erinevad hinnangud lihtsustatud kabotaažieeskirjade mõju üle, soovitab eesistujariik oma viimases kompromissis kehtivad eeskirjad säilitada, lisades neisse lubatud kabotaažvedude tsüklite vahel kohaldatava kahepäevase „järelmõtlemisaja“ kuritarvitamise vältimise vahendina. Paljud delegatsioonid leiavad, et selline samm võiks olla võimalik lahendus, avaldades samas kahetsust, et see siiski ei tagaks soovitud lihtsustamist, märkides ühtlasi, et tulevikus paraneb ka kontrollitehnoloogia. Märkimisväärne rühm delegatsioone keeldub mis tahes täiendava piirava elemendi lisamisest kehtivatesse kabotaažieeskirjadesse.

c) Iganädalase puhkeaja ja selle veetmise kohta käsitlev korraldus (määrus 561/2006)

17. Oma viimases kompromissettepanekus soovitab eesistujariik, et tuleks kiita heaks komisjoni lähenemine iganädalase puhkeaja korraldamiseks neljanädalase graafiku alusel (praeguse kahenädalase graafiku asemel), muutes samas ettepanekut selliselt, et kompensatsioon lühendatud iganädalase puhkeaja eest tuleb võtta enne neljanda nädala lõppu pärast nädalat, mil vähendatud iganädalane puhkeaeg võeti. Selle lähenemisviisi küsimuses jaotuvad delegatsioonid kahte leeri.
18. Delegatsioonid jaotuvad kahte leeri ka seoses eesistujariigi soovitusel teha erand keelu suhtes veeta korrapärane iganädalane puhkeaeg sõiduki kabiinis, tingimusel et kasutatakse piisavalt turvalisi ja mugavaid parkimisalasid. Sellise erandi kehtestamisest keelduvad delegatsioonid ei ole ka nõus andma komisjonile volitusi selliste parkimisalade puhul täidetavate kriteeriumide kindlaksmääramiseks. Mõned erandi mõtet toetavad delegatsioonid juhtisid tähelepanu sellele, et ei ole piisavalt eriotstarbelisi alasid, kus juhid saaksid sellist erandit kasutada. Oma viimases kompromissettepanekus tegi eesistujariik ettepaneku teksti kohta, milles täpsustatakse, et juhtidel peaks olema lubatud veeta iganädalast puhkeajaga veoki kabiinis seni, kuni ELis tehakse kättesaadavaks piisav arv eriotstarbelisi alasid.

d) „Kuju naasmise“ õiguse sagedus (määrus 561/2006)

19. Kuigi delegatsioonid üldiselt nõustuvad eesistujariigi kompromissiga, et koju naasmise asukoht, mida ettevõtja oleks kohustatud oma autojuhtidele pakkuma, peaks olema kas ettevõtja tegevuskeskus või juhi elukoht, on nende seisukohad jätkuvalt erinevad nimetatud naasmise graafiku osas. Eesistujariik soovitas kuuenädalast graafikut, võrreldes komisjoni ettepanekus esitatud kolmenädalase graafikuga. Märkimisväärne hulk delegatsioone taotleb lühemat ajavahemikku. Eesistujariik soovitas samuti selgitada, et nimetatud kohustus ei mõjuta juhtide õigust valida mõni teine puhkeaja veetmise asukoht. Kõnealuse kohustuse (artikli 8 lõige 8a) ettevõtjatepoolse järgimise kontrollimine on eesistujariigi kompromissteksti kohaselt kavandatud toimuma ettevõtja ruumides.

e) Kasutuses olevate sõidukite moderniseerimine arukate sõidumeerikutega (määrus 165/2014)

20. Delegatsioonid on põhimõtteliselt nõus eesistujariigi edendamistööga sõidukite moderniseerimiseks arukate sõidumeerikutega. Komisjon esitas uuringu sellise moderniseerimise operatiivsete aspektide kohta. On veel eriarvamusi, peamiselt järgmiste elementide osas:
- millised sõidumeerikute kategooriad peaksid kuuluma moderniseerimise esimesse etappi (neli aastat pärast arukate sõidumeerikute teise versiooni spetsifikatsioonide vastuvõtmist);
 - millal tuleks lõpule viia teine etapp (eesistujariigi soovitusel kohaselt seitse aastat pärast kõnealuste spetsifikatsioonide vastuvõtmist);
 - kas neid sõidukeid, kus juba kasutatakse 2019. aastal kasutusele võetavat arukat sõidumeerikut, tuleb samuti kohustuslikus korras moderniseerida selle täiustatud versiooniga.

f) Juhtide lähetamist käsitlevad erieeskirjad kohaldamisala, kestuse ja kontrolli seisukohast (*lex specialis*)

21. Senistest aruteludest lähtudes kujutab endast tõsist probleemi lähetamist käsitlevate eeskirjade kohaldamine kutseliste veokijuhtide suhtes, kes tegutsevad muus liikmesriigis kui see, kus nende äriühing on registreeritud. Delegatsioonid jaotuvad kahte leeri seoses oluliste lähetamiseeskirjade kohaldamise ajapikendusega sõidukite suhtes, mida kasutatakse kaupade rahvusvahelises autoveos ning ka seoses sellega, kas kabotaažveos kasutatavate sõidukite suhtes tuleks samuti, rangemate tingimuste raames, sellist ajapikendust kohaldada. Arvamuse erinevus kajastub ka kõnealuse ajapikenduse arvutamise küsimuses, eelkõige selles, kas poolikuid päevi tuleks sisse lugeda ja kas arvutamisel tuleks võtta arvesse korrapäraseid iganädalasi puhkeaegu. Eesistujariigi viimases kompromissettepanekus eristatakse ajapikendust, mida kohaldatakse rahvusvaheliste kaupade autovedude korral (seitse järjestikust päeva igas kalendrikuus) ja lühemat ajapikendust (kolm järjestikust päeva igas kalendrikuus), mida kohaldatakse siis, kui juht teeb kabotaažvedusid.
22. Peaaegu kõik delegatsioonid toetavad komisjoni ettepanekut, et teel nõutavad dokumendid oleksid piiratud suletud loeteluga. Märkimisväärne hulk delegatsioone ei nõustu siiski kõnealuse loetelu üksikasjadega eesistujariigi poolt muudetud kujul ning mõned nimetatud delegatsioonidest on ka väljendanud kahtlusi seoses IMI kasutamisega lähetamisdeklaratsioonide esitamiseks.
23. Eesistujariigi kompromisstekstide eelnõude viimased versioonid on esitatud käesoleva dokumendi *addendum*'ites 1 kuni 4.

IV. JÄRELDUSED

24. Nõukogul palutakse käesolev eduaruanne teadmiseks võtta, et luua eeldused edasiminekuks paketti kuuluvate ettepanekute peamiste lahendamata küsimustega.