



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 1. juuni 2017  
(OR. en)

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2017/0121 (COD)

---

---

9671/17  
ADD 1

TRANS 215  
SOC 441  
EMPL 342  
MI 456  
COMPET 450  
CODEC 926  
IA 96

## SAATEMÄRKUSED

---

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. juuni 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2017) 187 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: 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 ning Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ, milles käsitletakse rakendamise tingimusi ja eeskirjade kehtestamist direktiivi 96/71/EÜ ja direktiivi 2014/67/EL suhtes seoses autoveosektori töötajate lähetamisega

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2017) 187 final.

---

Lisatud: SWD(2017) 187 final

Brüssel, 31.5.2017  
SWD(2017) 187 final

**KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT**  
**MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE**

*Lisatud dokumendile:*

**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**  
**ning**

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ, milles käsitletakse rakendamise tingimusi ja eeskirjade kehtestamist direktiivi 96/71/EÜ ja direktiivi 2014/67/EL suhtes seoses autoveosektori töötajate lähetamisega**

{COM(2017) 277 final}  
{COM(2017) 278 final}  
{SWD(2017) 184 final}  
{SWD(2017) 185 final}  
{SWD(2017) 186 final}

## Kommenteeritud kokkuvõte (maks. 2 lk)

Mõjuhindang järgmise ettepaneku kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006, milles käsitletakse sõidukijuhtide sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ, milles käsitletakse rakendamise tingimusi ja eeskirjade kehtestamist direktiivi 96/71/EÜ ja direktiivi 2014/67/EL suhtes seoses autoveosektori töötajate lähetamisega.

### A. Vajadus meetmete järele

#### Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?

Peamised kindlakstehtud probleemid:

- sõidukijuhtide ebarahuldavad töö- ja sotsiaalsed tingimused;
- konkurentsimoonutused veoettevõtjate vahel.

Need probleemid tulenevad järgmisest:

- puudused kehtivates autoveosektori sotsiaalõigusnormides (juhtide sõidu-, töö- ja puhkeajad);
- autoveosektori töötajate lähetamist käsitlevate sätete mitterahuldav rakendamine.

Need probleemid on seotud ka riulifirmade turuprobleemide ja ebaseadusliku kabotaažiga, mida on käsitletud teises mõjuhindangus<sup>1</sup>. Ilma ELi sekkumiseta jäävad need probleemid püsima ja suurenevad.

#### Mis tuleks saavutada?

Sekkumise üldeesmärgid on järgmised:

- tagada juhtidele rahuldavad töötingimused ja sotsiaalkaitse;
- hoida ära konkurentsimoonutused;
- parandada liiklusohutust.

Konkreetsed eesmärgid on järgmised:

- selgitada ja kohandada ELi sotsiaalõigusnorme, mida kohaldatakse autoveosektoris (sh lähetamise suhtes);
- näha ette eeskirjade ühetaoline tõlgendamine ja kohaldamine;
- lihtsustada sotsiaalõigusnormide kulutõhusat ja ühesugust jõustamist piiriülelset;
- tugevdada koostööd liikmesriikide vahel.

Kõikehõlmav eesmärk on luua tasakaal töötajate õiguste kaitse tagamise ja ettevõtjatele piiriüleste teenuste osutamise vabaduse lihtsustamise vahel.

#### Milline on ELi tasandil meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?

Tõenäoliselt ei ole eeskirjade puudusi võimalik parandada ilma ELi meetmeteta. Senised liikmesriikide ja komisjoni pingutused tagada ühine arusaam eeskirjadest ja nende ühesugune jõustamine on olnud edukad. Seepärast on ELi tasandi meede õigustatud, et pakkuda välja lahendus ELi tasandil ja hoida ära erisuguste riiklike meetmete levik. ELi lisaväärtus on selgete ja tasakaalustatud eeskirjade andmine, nende ühetaoline rakendamine, kohaldamine ja jõustamine, mida ei ole võimalik saavutada liikmesriikide tasandil.

### B. Lahendused

#### Millised on eri võimalused eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?

Poliitikapakett 1: Õigusraamistiku selgitamine ja koostöö parandamine – meetmed, millega kaotatakse mitmetähenduslikkus ilma eeskirju oluliselt muutmata, ning parandatakse koostööd jõustavate asutuste vahel, ilma et see mõjutaks märkimisväärselt kulusid.

Poliitikapakett 2: Jõustamise tugevdamine ja kohustuste muutmise – lisaks poliitikapaketi 1 meetmetele hõlmab see meetmeid, millega kohandatakse teatavaid eeskirju ja tugevdatakse jõustamist, mis võib kaasa tuua teatavad reguleerimisega seotud kulud.

Poliitikapakett 3: Sotsiaalõigusnormide suunatud läbivaatamine – kehtivate sätete märkimisväärne muutmise ja selliste erandite kehtestamine, millega jäetakse konkreetsed tegevused määruse kohaldamisalast välja.

Poliitikapakett 2 on eelistatud variant ELi õigusraamistiku jõustamise tugevdamisel ja selle selgitamisel.

Poliitikapakett 4 sisaldab horisontaalseid meetmeid, millega nähakse ette transpordisektori vajadustest lähtuvad eeskirjad lähetamise kohta – see sisaldab meetmeid lihtsamate haldus- ja kontrollinõuete kohta ning nelja varianti, mis vastavad neljale ajavahemikule: 3 päeva (4a), 5 päeva (4b), 7 päeva (4c) ja 9 päeva kuus (4d) summeeritud tegevuste kestust vastuvõtvas riigis, millest vähema puhul ei kohaldataks sõidukijuhtide suhtes

<sup>1</sup> Määruste (EÜ) nr 1071/2009 (juurdepääsu kohta autoveo-ettevõtja tegevusalale) ja 1072/2009 (juurdepääsu kohta autoveoturule) läbivaatamine.

töötajate lähetamise direktiivi. Olenemata päevade arvust väheneks halduskoormus märkimisväärselt. Ettevõtjate kulud eeskirjade täitmisel oleksid pikemate ajavahemike korral väiksemad. Töötajate seisukohalt on väiksemal päevade arvul suurem positiivne mõju juhtide sotsiaalsetele ja töötingimustele ning töökoha atraktiivsusele. Võttes arvesse iga variandi erinevaid mõjusid ja raskusi nende võrdlemisel, on valitud variant poliitiline otsus.

#### **Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?**

Esimene poliitikavariant on kõigi sidusrühmade poolt kõige vähem eelistatud. Teist varianti toetavad laialdaselt ettevõtjad ja sõidukijuhid, kuna selles pakutavad meetmed võimaldavad vedusid tõhusamalt korraldada, pakuvad soodsamaid ja paremini kohandatavaid töö- ja puhkeajanõudeid ning võimaldavad tõhusamat ja ühtsemat jõustamist. Ametiühingud ja riiklikud ametiasutused olid kahtleval seisukohal. Kolmandat varianti eelistab bussiveosektor (peamiselt suured EL 15 riigid). Ametiühingud toetavad üht kolmanda variandi meetet (tulemustasu keelamine), kuid lükkavad tagasi teised meetmed. Neljandat varianti eelistab kogu sektor ja suurem osa liikmesriike, kuna sellega pakutakse välja selged ja proportsionaalsed lahendused lähetamist käsitlevate sätete kohaldamiseks. Ametiühingud ja kolm liikmesriiki on vastu ajavahemikega lahendusele, mis tähendaks töötajate lähetamise direktiivi täielikku kohaldamist.

#### **C. Eelistatud poliitikavariandi mõju**

##### **Millised on eelistatud poliitikavariandi eelised?**

- Juhtide töö- ja puhkeajatingimuste paranemine tänu sobivamatele ja paindlikumatele eeskirjadele, kohaldatavate maksumäärade ja muude sotsiaalkaitsetingimuste selgusele välismaal töötamise ajal, parematele puhkeajatingimustele ja lühematele kodust eemal viibitud perioodidele;
- ettevõtjatel on parem juhtide tööd tõhusamalt korraldada;
- ettevõtjate halduskulude sääst on umbes 785 miljonit eurot aastas;
- suureneb nende juhtide tasu, kes teevad vedusid kõrgema palgamääraga liikmesriikides;
- õiguskindlus ja ühetaolisus jõustamisel.

##### **Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?**

- Ametiasutuste jaoks väike lühiajaline jõustamiskulude kasv, mis hiljem tasakaalustub tänu tõhusamale jõustamisele;
- ettevõtjate jaoks väike lühiajaline eeskirjade täitmisega seotud ja halduskulude kasv, mis tulenevad majutuskohustusest regulaarse iganädalase puhkeaja jaoks, võimalikust vajadusest palgata uusi juhte, kohaldada vastuvõtvast liikmesriigis makstavat kõrgemat palgamäära.

##### **Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?**

Enamik meetmeid ei avalda eeldatavalt VKEdele erilist mõju. Kohustus pakkuda juhile majutust ja muudatused iganädalase sõiduaja arvutamisel võivad siiski rohkem mõjutada mikroettevõtjaid, kes ei ole töö korraldamisel nii paindlikud, mis võimaldaks neil suuremaid kulusid vältida. Lähetamissätetega seotud halduskulude ja eeskirjade täitmisega seotud kulude loodetav vähenemine on aga märkimisväärselt suurem väikeettevõtete jaoks, eriti EL 13s.

##### **Kas on ette näha märkimisväärselt mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?**

Ei, ainult väike lühiajaline jõustamiskulude kasv, mis hiljem tasakaalustub tänu tõhusama jõustamise kaudu saavutatud säästule.

##### **Kas on oodata muud olulist mõju?**

ELi tasandil ei täheldata keskkonnamõjusid ega olulist mõju tööhõive üldtasemele. Koostoime autoveoturule juurdepääsu käsitleva algatusega: 1) jõustamise tõhususe paranemine, 2) tõhusam võitlus ebaseadusliku tööhõivega.

##### **Proportsionaalsus?**

Eelistatud poliitikavariant ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik esialgse probleemi lahendamiseks ja algatuse eesmärkide saavutamiseks. Algatus pakub proportsionaalset ja tasakaalustatud lahendust omavahel seotud sotsiaalsetele ja konkurentsiprobleemidele.

#### **D. Järeelmeetmed**

##### **Millal poliitika läbi vaadatakse?**

Järeelhindamine tehakse kooskõlas korrapärase poliitikatsükliga (5–7 aasta pärast).