



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 2. märts 2020
(OR. en)

6189/20
PV CONS 10
EDUC 41
JEUN 7
CULT 14
AUDIO 6
SPORT 6

PROTOKOLLI KAVAND
EUROOPA LIIDU NÕUKOGU
(haridus, noored, kultuur ja sport)
20. veebruar 2020

SISUKORD

Lk

1.	Päevakorra vastuvõtmine.....	3
2.	A-punktide heakskiitmine	
a)	Muu kui seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri.....	3
b)	Seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri.....	4

Muu kui seadusandlik tegevus

3.	Resolutsioon, mis käsitleb haridust ja koolitust Euroopa poolaastal.....	4
4.	Ajude ringlus – Euroopa haridusruumi liikumapanev jõud.....	4
5.	Muud küsimused.....	5
	2020. aasta järgse hariduse ja koolituse valdkonna üleeuroopalise koostöö strateegiline raamistik	
	LISA – Nõukogu istungi protokollide kantavad avaldused.....	6

1. Päevakorra vastuvõtmine

Nõukogu võttis vastu dokumendis 5925/20 esitatud päevakorra.

2. A-punktide heakskiitmine

a) Muu kui seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri

5928/20 + COR 1

Nõukogu võttis vastu dokumendis 5928/20 loetletud A-punktid, sealhulgas vastuvõtmiseks esitatud COR- ja REV-dokumendid. Nende punktidega seotud avaldused on esitatud *addendum*'is.

Alltoodud punktide puhul on dokumendid järgmised.

Kalandus

- | | |
|--|--|
| 3. Nõukogu otsus Euroopa Liidu ja Seišelli Vabariigi vahelise säästva kalapüügi partnerluslepingu ja selle rakendusprotokolli allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta
<i>Vastuvõtmine</i>
heaks kiidetud COREPER I poolt 19. veebruaril 2020 | ☐ 5381/1/20 REV 1
+ REV 1 ADD 1
5246/20 + COR 1 (el)
5242/20
PECHE |
| 4. Nõukogu otsus Euroopa Liidu ja Seišelli Vabariigi vahelise säästva kalapüügi partnerluslepingu ja selle rakendusprotokolli sõlmimise kohta
<i>Põhimõtteline kokkulepe</i>
<i>Taotlus Euroopa Parlamendi nõusoleku saamiseks</i>
heaks kiidetud COREPER I poolt 19. veebruaril 2020 | ☐ 5381/1/20 REV 1
+ REV 1 ADD 1
5243/20
5246/20 + COR 1 (el)
PECHE |

- b) **Seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri** (avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

5929/20

Transport

Liikuvuspakett I

- a) Määrus, mis käsitleb juurdepääsu kutsealale ja autoveoturule
b) Määrused puhkeperioodide ja sõidumeerikute kohta
c) Direktiiv sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise ja sõidukijuhtide lähetamise erinormide kohta



5424/20
+ ADD 14
TRANS



Poliitiline kokkulepe

heaks kiidetud COREPER I poolt 29. jaanuaril 2020

Nõukogu kinnitas poliitilise kokkuleppe dokumendi 5424/20 *addendum*'ites 1, 2 ja 3 esitatud ning eespool nimetatud kahe määruse ja direktiivi suhtes (õiguslik alus: ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1).

Selle punktiga seotud avaldused on esitatud lisas (lk 6–10).

Muu kui seadusandlik tegevus

3. Resolutsioon, mis käsitleb haridust ja koolitust Euroopa poolaastal
Vastuvõtmine

5536/20

4. **Ajude ringlus – liikumapanev jõud Euroopa haridusruumi jaoks**
Poliitiline mõttevahetus



5512/20

Nõukogus toimus eesistujariigi koostatud aruteludokumendi (5512/20) alusel poliitiline mõttevahetus eespool nimetatud teemal.

Mõttevahetuse käigus tunnistasid ministrid, et vaba liikumine on haridussektori aluspõhimõte, mis toob teadmiste ja ideede levitamisele vaieldamatult kasu. Ministrid märkisid samuti vajadust püüelda ajude tasakaalustatud ringluse poole, et toetada pikaajalist jätkusuutlikkust ja ühtekuuluvust liidus. Oldi üksmeelel, et on vaja rohkem andmeid ja ajude ringluse paremat kaardistamist ELis.

Muud küsimused

5. 2020. aasta järgse hariduse ja koolituse valdkonna 5533/20
üleeuroopalise koostöö strateegiline raamistik
Teave eesistujariigilt

-
- ❶ Esimene lugemine
- ❷ Komisjoni ettepanekul põhinev päevakorrapunkt
- ❸ Avalik mõttevahetus eesistujariigi ettepanekul (nõukogu kodukorra artikli 8 lõige 2)
-

Avaldused seadusandliku tegevusega seotud A-punkti juurde, mis on esitatud dokumendis 5929/20

- A-punkti juurde:** **Liikuvuspakett I**
- a) Määrus, mis käsitleb juurdepääsu kutsealale ja autoveoturule
 - b) Määrused puhkeperioodide ja sõidumeerikute kohta
 - c) Direktiiv sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise ja sõidukijuhtide lähetamise erinormide kohta
- Poliitiline kokkulepe*

KOMISJONI AVALDUS

„Komisjon võtab teadmiseks neljandal kolmepoolsel kohtumisel nõukogu ja Euroopa Parlamendi poolt 11.–12. detsembril 2019 toimunud neljandal kolmepoolsel kohtumisel saavutatud esialgse kokkuleppe liikuvuspaketi I sotsiaalsete ja turuaspektide kohta.

Komisjon avaldab kahetsust, et nõukogu ja Euroopa Parlamendi poliitiline kokkulepe sisaldab elemente, mis ei ole kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega ega Euroopa Ülemkogu poolt toetatud eesmärgiga saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalne EL. Sellised elemendid on sõiduki kohustuslik tagasipöördumine asukohaliikmesriiki iga kaheksa nädala järel ja kombineeritud vedudele kehtestatud piirangud. Need meetmed ei olnud 31. mail 2017 vastu võetud komisjoni ettepanekute osa ning nende kohta ei ole koostatud mõjuhindangut. Veoki tagasipöördumise kohustus toob kaasa ebatõhususe transpordisüsteemis ning ebavajalike heitkoguste, saaste ja ummikute suurenemise, samal ajal kui kombineeritud transpordi piirangud vähendavad selle tõhusust mitmeliigilise kaubaveo toetamisel.

Kõnealuse ettepaneku sotsiaalsed parendused on märkimisväärsed. Komisjon hindab nüüd tähelepanelikult nende kahe aspekti mõju kliimale, keskkonnale ja ühtse turu toimimisele. Komisjon teeb seda, pidades silmas rohelist kokkulepet ning meetmeid transpordi CO₂ heite vähendamiseks ja keskkonna kaitsmiseks, tagades samal ajal hästi toimiva ühtse turu.

Pärast mõju hindamist kasutab komisjon vajaduse korral oma õigust esitada enne kõnealuse kahe sätte jõustumist sihipärane 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 veoki tagasipöördumise kohustus seab ebasoodsasse olukorda liikmesriigid, kellel oleks oma geograafilise asukoha tõttu suuri raskusi veoteenuste 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 väärrib 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 proteksionistlikud 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 igapäevase 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 põhjendamatut halduskoormust ega minna vastuollu Euroopa Liidu kliimapolitikaga.

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“).

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.

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 iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste 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 eriõigusnormid COM(2017)278.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

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>

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 maksutulu.

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

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

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