



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 1. aprill 2020
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0121(COD)

7043/20
ADD 1

CODEC 220
TRANS 138
SOC 178
EMPL 144
MI 90
COMPET 129

I-PUNKTI MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee
Teema:	Eelnõu: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 (esimene lugemine) – Otsus kasutada nõukogu esimese lugemise seisukoha ja nõukogu põhjenduste vastuvõtmiseks kirjalikku menetlust = Avaldused

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 üle hääletamisest.

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 mõjuhinnangut, kuigi parema õigusloome tegevuskava alusel on see selliste meetmete ELi tasandil võtmise puhul nõutav.

Sõidukite asukohaliikmesriiki tagasipöördumine on vaid üks näide I liikvuspaketis 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 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 autoveosektori 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.

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

Bulgaaria, Küpros, Leedu, Läti, Malta, Poola, Rumeenia ja Ungari avaldavad vastuseisu sellele, et I liikuvuspaketti kuuluva kolme õigusakti kohta vastu võetud poliitilisse kokkuleppesse lisati tekstide tehnilise õiguskeelise viimistlemise käigus automaatselt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte.

Me tunnistame, et subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõte on ELi pädevuse täitmise juures väga oluline. Siiski ei ole sellise klausli lisamine seadusandliku protsessi nii hilises järgus üldiselt hea tava ning I liikuvuspaketi puhul on sellega eriti raske nõustuda kogu teemavaldkonna suure poliitilise tundlikkuse tõttu ning võttes arvesse kavandatavate sätete pikaajalist mõju Euroopa autovedude sektori toimimisele.

Kahetsusväärset on näha, et menetlusega kiirustamine on avaldanud negatiivset mõju vastuvõetud õigusaktide kvaliteedile. Lisaks sooviksime välja tuua mõjuhinnangute puudumise poliitilise kokkuleppe teatavate põhisätete kohta. Seda asjaolu tunnistas ka komisjon COREPER I 20. detsembri 2019. aasta koosolekul esitatud avalduses, milles komisjon kinnitas, et osa meetmeid ei kuulunud komisjoni 31. mail 2017 esitatud ettepanekutesse ning nende kohta ei ole koostatud mõjuhinnangut.

Põhjaliku analüüsi puudumine ei võimalda anda nõuetekohast mõjuhinnangut I liikuvuspaketi kolme õigusakti meetmete kokkusobivusele proportsionaalsuse reeglina.

Eesti avaldus

Eesti toetab täielikult I liikuvuspaketi¹ sotsiaalõiguste ja turusamba kohta esitatud algseid ettepanekuid, mille eesmärk oli sillutada teed selgetele õigusnormidele autoveo 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 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“).

Algne pakett sellist kohustust ei sisaldanud. Kokkuleppe sisulist mõjuhinnangut tehtud ei ole, mistõttu tekib küsimus selle vastavusest 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 Dokumendid 9668/17 – COM(2017) 281 final; 9670/17 – COM(2017) 277 final; 9671/17 – COM(2017) 278 final.

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 kokkuleppe 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 liikluskooormust, 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.

Ungari avaldus

Ungari soovib väljendada veel kord sügavat muret I liikuvuspaketi eri komponentide kahjuliku, turgu moonutava ja negatiivse kliimamõju üle ning samuti väljendab suurt rahulolematust nõuetekohaste ja ulatuslike mõjuhinnangute puudumise üle, mis töötab vastu I liikuvuspaketi algeesmärkidele.

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>.

Ungari on näidanud alati valmisolekut võidelda pettuse, väärkohtlemise ja ebaõiglaste tavade vastu ning täiustada autovedude sektori sõidukijuhtide sotsiaalseid tingimusi. Neid küsimusi käsitledes peaksime vältima igasugust killustamist, proteksionismi ja autovedude siseturul ausalt tegutsevatele Euroopa veoettevõtjatele ülemäärase halduskoormuse tekitamist. Meie jaoks ei ole siseturu tõhus toimimine läbiräägitav, sest see võimaldab suurendada Euroopa töökohtade arvu ja konkurentsivõimet ajal, mil maailmas on üha rohkem majanduslikke pingeid.

Seega oleksime pidanud selle paketiga tagama, et ELi tulevane õiguslik raamistik annab konkurentsieeliseid, millest on võimalik lõigata täit kasu, ning samal ajal säilitada ausa konkurentsi ja sõidukijuhtide nõuetekohased töötingimused. Lõplik kokkulepe paraku sellist tasakaalu ei paku ning toetab üksnes ühte lähenemisviisi, mis põhineb riiklikul proteksionismil ja normidel, mida ei ole võimalik selles sektoris jõustada.

Täpsemalt ja eeskätt usume, et sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid (*lex specialis*) kujutavad endast põhivabaduste põhjendamatut piiramist ja moonutavad võrdseid tingimusi ELis. Märgime, et lõplik kokkulepe õigustab meie kõhklosti seoses autovedude küsimuse eraldamisega töötajate lähetamise direktiivi (direktiiv (EL) 2018/957) muudatusest. Komisjoni ettepanek seda sõidukijuhtide lähetamise puhul kasutusele võetavat eraldamismudelit ei sisaldanud ega näinud selle kohta ette mõjuhinnangut.

Teiseks on meie jaoks ülimalt problemaatiline, et täieliku keelu kehtestamisel igapäevase puhkeaja kabiinis veetmise kohta ei võeta arvesse sõidukijuhtide nõuetekohast majutamist võimaldavate sobivate parkimisalade nappust ELis. Nimetatud keeld kujutaks seega ELi sätet, mida ei ole võimalik jõustada ja tekitaks küsimusi selle õiguspärasuses.

Kolmandaks, meie kliimaeesmäärke silmas pidades on veokite kohustus pöörduda vähemalt korra kaheksa nädala jooksul oma asukohaliikmesriiki tagasi vastuolus Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta uues rohelises kokkuleppes esitatud nõudlike kliimaeesmärkidega. Meetme vastuvõtmise korral suureneks veokite tühisõitude arv Euroopa maanteedel, mis omakorda suurendaks autovedude sektori CO₂-heidet.

Ühtlasi ei ole lõplikus kokkuleppes võetud täielikult arvesse kolmandate riikide ettevõtjatele ebaausa konkurentsieelise tekkimise ohtu. Lisaks annab kolmandate riikide vedajatele konkurentsieelise kohustuslikus korras sõidumeerikute paigaldamine, kuna pole kindel, milliseks kuupäevaks tuleb arukad sõidumeerikud paigaldada sõidukitele, mis kuuluvad ettevõtjale, kes kohaldab rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööd puudutavat Euroopa kokkulepet (AETR).

Euroopa majanduses väga olulist rolli mängiva Euroopa autovedude sektori ajakohastamine on vajalik nii sotsiaalsest kui ka konkurentsivõime aspektist. Seda eesmärki ei ole võimalik saavutada, kui me ei tee endast kõike siseturu seniste kordaminekute ja toimimise säilitamiseks ning ei käitu vastutustundlikult nõudlike kliimaeesmärkide täitmiseks.

=====