



Brüssel, 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 reisijate juhuveo sektoris kohaldatavate
minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide
miinimumnõuete osas**

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006¹ muutmist. Kõnealuse määrusega on kehtestatud ärilise transpordi sektoris tegutsevate sõidukijuhtide maksimaalsed ööpäevased ja iganädalased sõiduajad, minimaalsed vaheajad ning minimaalsed ööpäevased ja iganädalased puhkeperioodid.

Määrus (EÜ) nr 561/2006 hõlmab kahte liiki sõidukijuhte. Esiteks sõidukijuhid, kes teevad kaubavedusid sõidukitega, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni (alates 1. juulist 2026 kohaldatakse määrust (EÜ) nr 561/2006 ka selliste sõidukite suhtes, mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, juhul kui neid kasutatakse rahvusvahelisteks vedudeks või kabotaažvedudeks). Teiseks sõidukijuhid, kes veavad reisijaid sõidukitega, mis on ehitatud või alaliselt ümber kohandatud rohkem kui üheksa inimese veoks, kaasa arvatud juht.

Määrust (EÜ) nr 561/2006 kohaldatakse autoveo-ettevõtjate ja nende juures töötavate sõidukijuhtide suhtes i) olenemata sellest, kas nad tegelevad reisijate või kaupade veoga; ning ii) olenemata sellest, kas tegemist on regulaarse reisijateveoga või reisijate juhuveoga. Reisijate juhuveo sektoril on kaubaveo ja regulaarse reisijateveoga võrreldes siiski teatavad iseärasused. Need iseärasused tähendavad, et reisijate juhuveo sektoris tegutsevate sõidukijuhtide töötingimused erinevad teiste sõidukijuhtide omadest ja seetõttu tuleks vastavalt kohandada juhuvedudega tegelevate sõidukijuhtide sõiduaegu, minimaalseid vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid eeskirju.

Reisijate juhuvedu iseloomustavad eelkõige märkimisväärsed hooajalised kõikumised (nõudluse järsk suurenemine teatavatel aastaegadel, eelkõige talvisel ja suvisel puhkusteperioodil). Sellele on iseloomulikud ka eri pikkusega vahemaad, mis sõltuvad reisijate turismitegevusest, näiteks külastustest. Juhueo puhul läbitakse pikemad vahemaad reisi alguses ja lõpus, turismitegevuse toimumise kohas on sõiduaja kestus aga lühem. Kõnealuses sektoris tuleb arvesse võtta reisijate plaaniväliseid ja etteteatamata mõistlikke nõudmisi, mis on seotud lisapeatuste tegemise ning marsruudi või ajakava muutmisega. Juhuevade puhul on sõiduaeg kaubaveo- või liinibussireiside omast enamasti lühem. Lisaks ööbivad sõidukijuhid tavaliselt hotellides ja öiseid sõite tuleb ette harva. Samas võib juhtuda, et sõidukijuhid peavad töö ajal täitma lisaulesandeid, mis sageli tulenevad reisijatega suhtlemisest, näiteks nõuannete jagamine.

Reisijate juhuveo sektoris on praeguste eeskirjade asjakohasuse üle juba aastaid vaieldud. Praeguste eeskirjade asjakohasust arutati ka ELi autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide 2017. aasta järelhindamise² käigus, mis toimus õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

² SWD(2017) 184 final, kättesaadav aadressil <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

Kui komisjon hakkas pärast hindamist seadusandlikku ettepanekut ette valmistama, otsustas ta siiski esmalt leida lahendused kaubaveoga tegelevate sõidukijuhtide kõige teravamatele probleemidele, nagu pikad kodust eemaloleku perioodid ning ebapiisavad töö- ja puhketingimused. Seega ei käsitletud määruse (EÜ) nr 561/2006 läbivaatamise ettepanekus, mille komisjon võttis vastu I liikuvuspaketi osana 31. mail 2017,³ reisijate juhuveo sektoris tegutsevate bussijuhtide konkreetseid probleeme. Siiski arutasid kaasseadusandjad ka seda küsimust ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1054⁴ vastuvõtmise käigus otsustati lisada määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklile 8 lõige 10. Vastavalt kõnealusele artiklile pidi komisjon hindama, kas oleks võimalik vastu võtta asjakohasemaid eeskirju sõidukijuhtidele, kes tegelevad reisijate juhuveoga, nagu on määratletud määruse (EÜ) nr 1073/2009⁵ artikli 2 punktis 4.

Käesoleva algatuse kohta koostatud mõjuhindang⁶ kinnitas, et mõned reisijate juhuveo sektoris praegu kohaldatavad eeskirjad ei ole täiel määral asjakohased. Puhkeperioodid ja vaheajad on sageli nõutavad ka siis, kui sõidukijuhid neid ei vaja, ning see ei võimalda neil reise korraldades ja läbi viies klientide soove arvesse võtta ega tippahooajal reise kavandada. See võib mõjutada sõidukijuhtide sissetulekuid, eelkõige füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevate sõidukijuhtide puhul. Praegused eeskirjad mõjutavad negatiivselt ka sõidukijuhtide töötingimusi, kuna juhtidel puudub võimalus võtta vaheaegu neile sobival ajal ja nad ei saa kodust eemal veedetud ööde arvu miinimumini viia. See omakorda suurendab sõidukijuhtide stressi ja väsimust, vähendab sõidukijuhi elukutse atraktiivsust ja vähendab liiklusohutust.

Lisaks valitsevad praegu ebavõrdsed tingimused ka reisijate rahvusvahelisi juhuvedusid ja reisijate riigisiseseid juhuvedusid tegevate sõidukijuhtide vahel. See on tingitud asjaolust, et rahvusvaheliste vedude suhtes on lubatud kohaldada määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõike 6 punktis a sätestatud 12 päeva reeglit (st iganädalase puhkeperioodi edasilükkamist kuni 12 järjestikuse 24-tunnise ajavahemiku võrra pärast eelmist regulaarset iganädalast puhkeperioodi), kuid selliste juhuvedude puhul, mis toimuvad ainult ühes liikmesriigis, ei ole kõnealust erandit ette nähtud. Näiteks Saksamaa eri punktide vahel toimuva pikamaareisi suhtes 12 päeva reeglit kohaldada ei saa, Belgia ja Luksemburgi vahelise reisi puhul on see aga lubatud, ehkki mõlema reisi käigus läbitud vahemaa ja sõidu kestus ei pruugi erineda.

Seepärast on käesoleva ettepaneku eesmärk järgmine: i) tagada vaheaegade ja puhkeperioodide paindlikum jaotus; ning ii) tagada rahvusvaheliste ja riigisiseste vedude võrdne kohtlemine reisijate juhuveo sektoris. Ettepanekuga ei muudeta vaheaegade või puhkeperioodide minimaalset kestust ega maksimaalset sõiduaega. Seega on käesoleva ettepaneku eesmärk tagada reisijate juhuveo tõhusus ja kvaliteet ning parandada sõidukijuhtide töö- ja sõidutingimusi, aidates eelkõige vähendada nende stressi ja väsimust.

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1054, 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 (ELT L 249, 31.7.2020, lk 1).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (uuesti sõnastatud) (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

⁶ SWD(2023) 137 final.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek määruse (EÜ) nr 561/2006 läbivaatamiseks on kooskõlas liidu autoveopoliitikaga ja eelkõige asjaomaste eeskirjadega, mis moodustavad liidu autovedude siseturu raamistiku. Eelkõige on see kooskõlas määrusega (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta,⁷ direktiiviga 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta⁸ ning direktiiviga 2006/22/EÜ, milles käsitletakse miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide rakendamisega⁹. Samuti on see kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Määruse (EÜ) nr 561/2006 läbivaatamist käsitlev ettepanek on täielikult kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegiaga¹⁰. Kõnealuses strateegias kutsutakse üles aitama transpordisektoril ja väärtusahelaga seotud sektoritel, nagu reisi- ja turismiettevõtjad, COVID-19 pandeemiast paremini taastuda ja suurendada oma vastupanuvõimet, aidates samal ajal töökeskkonda transporditöötajate jaoks atraktiivsemaks muuta. Lisaks on algatus kooskõlas muude ELi poliitikavaldkondadega, eelkõige liiklusohutuse tagamise meetmetega.

Laiemas plaanis aitab ettepanek saavutada üht kestliku arengu eesmärki, mida EL on kohustunud rakendama osana kestliku arengu tegevuskavast 2030, nimelt eesmärki nr 8 – toetada majanduskasvu ja tootlikku tööhõivet ning tagada inimväärne töö¹¹.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 ja seepärast on sellel sama õiguslik alus, nimelt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 91 lõige 1.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g jagab liit transpordi reguleerimise pädevust liikmesriikidega. Kehtivaid õigusnorme saab siiski muuta üksnes ELi seadusandja.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35).

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

¹⁰ Komisjoni teatis „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“, vastu võetud 9. detsembril 2020 (COM(2020) 789 final).

¹¹ Komisjoni teatis „Euroopa jätkusuutliku tuleviku järgmised sammud – Euroopa tegevus jätkusuutlikkuse tagamiseks“, vastu võetud 22. novembril 2016 (COM(2016) 739 final).

Kui liidu tasandil meetmeid ei võeta, jääksid kindlaks tehtud probleemid tõenäoliselt püsima. Liikmesriigid ei saa selliseid probleeme individuaalselt lahendada, arvestades nende piiriülest olemust ning asjaolu, et vaheaegade ning minimaalse ööpäevase ja igapäevase puhkeaja eeskirjad on praegu sätestatud liidu õigusaktides. Seepärast on meetmete võtmine liidu tasandil õigustatud.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek piirdub üksnes sellega, mida on vaja kindlakstehtud probleemide lahendamiseks: i) nõuetele mittevastavad töötingimused, mida kohaldatakse reisijate maanteel toimuva juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide suhtes; ning ii) ebavõrdsed tingimused reisijate riigisisese juhuveo ja reisijate rahvusvahelise juhuveoga seotud transporditeenuste vahel.

Nagu osutati mõjuhinnangu punktis 8.1, rakendatakse ettepanekuga kõige sobivamaks ja proportsionaalsemaks lahenduseks peetud poliitikavarianti. Sellega tagatakse tasakaal juhtide töö- ja puhketingimuste parandamise (võimaldades samas ettevõtjatel vedusid korraldada võimalikult otstarbekalt) ning praeguste eeskirjade tõhusa ja järjepideva täitmise tagamise vahel kogu liidus.

- **Vahendi valik**

Kuna ettepanekuga muudetakse kehtivat määrust, on valitud vahend samuti määrus. Kuna kavandatavaid muudatusi on vähe, ei peeta vajalikuks kõnealust määrust uuesti sõnastada.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Määruse (EÜ) nr 561/2006 järelhindamine viidi lõpule 31. mail 2017¹² ja see toimus õigusloome kvaliteedi programmi (REFIT) raames.

Järelhindamise käigus jõuti eelkõige järeldusele, et mõned sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide korralduse eeskirjad ei pruugi olla reisijate juhuveo sektori jaoks sobilikud selle teenusega seotud konkreetsete eripärade ja vajaduste tõttu.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Käesolev ettepanek on jätkuks 2021. ja 2022. aastal toimunud põhjalikule konsulterimisele sidusrühmadega.

Komisjon viis alates 21. jaanuarist 2021 kuni 18. veebruarini 2021 läbi avaliku arutelu esialgse mõjuhinnangu kohta¹³. Kokku saadi 87 vastust ametiasutustelt, tööstussektori sidusrühmadelt, ametiühingutelt, autojuhtidelt ja üldsuse esindajatelt. Üldiselt juhti tagasisides tähelepanu probleemile, mis on seotud maanteel toimuva reisijate juhuveo suhtes praegu kohaldatavate eeskirjadega. Seejärel toimus 23. novembrist 2021 kuni 18. veebruarini 2022 12 nädala pikkune avalik konsultatsioon, mille tulemusel saadi kokku 170 vastust.

¹² SWD(2017) 184 final.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_et.

Konsultatsiooni käigus koguti väärtuslikku teavet sektori ja selle osalejate ees seisvate probleemide kohta ning selle kohta, milliseid konkreetseid poliitikameetmeid vastajad eelistavad. Välistöövõtja koostatud toetava uuringu käigus konsulteeriti sihipäraselt sidusrühmadega, et saada konkreetne ja üksikasjalik ülevaade järgmisest: i) kuidas toimub reisijate juhuvedu maanteel, ii) praeguste õigusaktidega seotud probleemid ja iii) sidusrühmade arvamused võimalike poliitikameetmete kohta. Välistöövõtja korraldas ka kolm juhtumiuuringut, keskendudes eri liikmesriikides tegutsevatele väikestele, keskmise suurusega ja suurtele ettevõtjatele. Erinevate konsultatsioonide käigus sooviti teavet koguda eelkõige järgmistelt sidusrühmadelt: ettevõtjate ühendused, bussiettevõtjad, ametiühingud, üksikud sõidukijuhid ja avaliku sektori asutused:

Ulatuslik konsulteerimine näitas, et nii tööandjad ja töötajad kui ka väike- ja suurettevõtjad on praeguste eeskirjade ja nende võimalike muudatuste suhtes väga erineval seisukohal. Bussijuhtide töökorralduse ja puhkeaegade varasemast paindlikumaks muutmise vastu olid eelkõige ametiühingud ning enamik (töölevõetud) sõidukijuhte. Nende arvates tähendavad sellised muudatused töötingimuste halvenemist. Sellele vaatamata olid sõidukijuhid valmis toetama teatavate eeskirjade muutmist näiteks järgmistes valdkondades: i) 12 päeva reegli laiendamine riigisisestele juhureisidele ning ii) vaheaegu käsitlevate eeskirjade kohandamine ja kohustuslike vaheaegade osadeks jagamine (selle muudatuse pooldajaid oli siiski mõnevõrra vähem). Kõige tugevamat vastuseisu leidsid ööpäevase ja iganädalase puhkeaja jaotusega seotud muudatused. Samas pooldab enamik bussiettevõtjaid ja nende esindajaid vaheaegade jaotamist ning ööpäevaseid ja iganädalasi puhkeperioode käsitlevate eeskirjade muutmist, et võtta arvesse sektori eripära ja pöörata rohkem tähelepanu reisijate vajadustele. Ettepanekus võetakse arvesse erinevaid seisukohti ja püütakse leida tasakaal kindlakstehtud probleemide ning konsulteerimises osalenud sidusrühmade õigustatud huvide vahel.

- **Eksperti arvamuste kogumine ja kasutamine**

Välistöövõtja aitas komisjonil koostada uuringut,¹⁴ millega toetatakse käesoleva ettepaneku aluseks olevat mõjuhindangut. Uuring andis komisjonile väärtuslikku teavet eelkõige selleks, et välja töötada poliitikavariandid, hinnata nende keskkonnaalast, majanduslikku ja sotsiaalset mõju ning koguda ettepanekust otseselt mõjutatud sidusrühmade seisukohti.

- **Mõju hindamine**

Ettepanekule on lisatud mõjuhindang, mis sai õiguskontrollikomiteelt reservatsioonidega positiivse arvamuse 16. detsembril 2022¹⁵. Kõiki komitee peamisi märkusi võeti arvesse mõjuhindangu läbivaadatud versioonis¹⁶.

Mõjuhindangus vaadeldi kolme poliitikavarianti, millest igaüks sisaldas teatavate poliitikameetmete kogumit. Poliitikavariandid erinesid üksteisest järgmise poolest: i) vaheaegu käsitlevate eeskirjade paindlikkus; ii) ööpäevaste puhkeperioodide edasilükkamise tingimused; ning iii) iganädalaste puhkeperioodide kohandamise vajalikkus. Kõik need poliitikavariandid, mida on kavas kohaldada ainult maanteel toimuva reisijate juhuveo suhtes, on oma olemuselt seadusandlikud. Asjaomased variandid on järgmised: i) variandiga A nähakse ette piiratud kohanduste tegemine maanteel toimuva reisijate juhuveo sektoris; ii) variandi C puhul kaalutakse võimalust muuta vaheaegu ning ööpäevaseid ja iganädalasi

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023) 197 final.

¹⁶ SWD(2023) 137 final.

puhkeperioode käsitlevaid kavu ja korda varasemast paindlikumaks ning iii) variant B hõlmab poolpaindlikku lähenemisviisi.

Täpsemalt öeldes saaksid sõidukijuhid esimese poliitikavariandi puhul jagada oma vaheajad 30- ja 15-minutilisteks või 15-minutilisteks ajavahemikeks. Lisaks võimaldaks see ööpäevase puhkeperioodi algust edasi lükata ühe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioid kogukestus ei ületa sel päeval seitset tundi, või kahe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioidi kogukestus ei ületa sel päeval viit tundi. Neid erandeid oleks võimalik kohaldada ainult üks kord reisi jooksul, mis kestab vähemalt kaheksa päeva. Lisaks kooskõlastatakse variandi A puhul reisijate riigisiseseid juhuvedusid käsitlevad eeskirjad rahvusvahelisi juhuvedusid käsitlevate eeskirjadega, millega nähakse ette võimalus lükata iganädalast puhkeperioodi edasi kuni 12 järjestikuse 24-tunnise ajavahemiku võrra pärast eelmist regulaarset iganädalast puhkeperioodi (nn 12 päeva reegel).

Teine poliitikavariant (variant B) annab sõidukijuhtidele täieliku paindlikkuse vaheaegade osadeks jagamisel. Lisaks võimaldaks see sõidukijuhtidel oma ööpäevase puhkeperioodi algus edasi lükata ühe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioidi kogukestus ei ületa sel päeval seitset tundi, või kahe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioidi kogukestus ei ületa sel päeval viit tundi. Neid erandeid oleks võimalik kohaldada ainult kaks korda reisi jooksul, mis kestab vähemalt kaheksa päeva. Lisaks võimaldaks poliitikavariant B sõidukijuhtidel, kes teevad vähemalt kaheksapäevaseid reisijate juhuvedusid maanteel, jaotada oma iganädalasi puhkeperioode kümne järjestikuse nädala piires.

Ka kolmanda poliitikavariandi (variant C) puhul oleks sõidukijuhtidel täielik paindlikkus vaheaegade osadeks jagamisel. Lisaks võimaldaks see sõidukijuhtidel oma ööpäevase puhkeperioodi algust edasi lükata ühe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioidi kogukestus ei ületa sel päeval seitset tundi, või kahe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioidi kogukestus ei ületa sel päeval viit tundi. Sõidukijuht saaks neid erandeid kasutada reisi jooksul, mis kestab vähemalt kaheksa päeva, piiramatul arvul kordi. Lisaks võimaldaks variant C kasutada reisijate riigisisese juhuveo korral 12 päeva reeglit ning sellega kaotataks nn üksiku juhuveo tingimus¹⁷ ning kohustus võtta pärast 12 päeva reegli kasutamist kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi.

Eelistatud poliitikavariant on variant A, kuna seda peetakse kõige tõhusamaks ja ühtsemaks poliitikavariandiks, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 561/2006 eesmärki parandada töötingimusi. Seda varianti eelistatakse hoolimata sellest, et tulude ja kulude suhe on variantidega C ja B võrreldes väiksem. Samas peetakse varianti A variantidest C ja B proportsionaalsemaks, kuna see võimaldab saavutada parema tasakaalu ühelt poolt vaheaegade ja puhkeperioodide korralduse ning teiselt poolt sõidukijuhtide töötingimuste säilitamise vahel.

Eelistatud variant ei mõjuta vaheaegade summaarset miinimummäära, maksimaalseid ööpäevaseid ja iganädalasi sõiduaegu ega minimaalseid ööpäevaseid ja iganädalasi puhkeperioode. Eelistatud poliitikavariandi raames kavandatud meetmetega nähakse ette vaid: i) vaheaegade ja ööpäevaste puhkeperioodide paindlikum jaotus ning ii) 12 päeva reegli kohaldamine reisijate riigisisese juhuveo suhtes.

¹⁷ Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõike 6a kontekstis võib üksikut juhuvedu tegev sõidukijuht iganädalast puhkeajaga kuni kaheistkümnenda päeva lõpuni edasi lükata vaid siis, kui ta teeb 12 päeva jooksul vaid ühe reisi.

Kõik kolm poliitikavarianti annavad lähtestsenaariumiga võrreldes netokasu. Netokasu on hinnanguliselt suurim variandi C puhul (171,3–242,2 miljonit eurot), sellele järgnevad variant B (100,4–206,8 miljonit eurot) ja variant A (100,4–135,8 miljonit eurot). Bussiveoettevõtjad hoiavad variandi A puhul aastatel 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes kohandamiskulude pealt kokku hinnanguliselt 106,4–141,9 miljonit eurot (nüüdisväärtuses). Variandi B puhul säästetakse kohandamiskulude arvelt 106,4–212,8 miljonit eurot ning variandi C puhul 177,3–248,3 miljonit eurot. Eeldatakse, et kulude kokkuvõtte on kõige suurem uute eeskirjade rakendamise esimesel kahel aastal ja väheneb aja jooksul järk-järgult, kusjuures pikas perspektiivis (aastaks 2050) on kokkuvõtte lähtestsenaariumiga võrreldes eeldatavasti null.

Eelistatud variandi sotsiaalset mõju ei olnud võimalik kvantifitseerida eelkõige seetõttu, et reisijate juhuveo sektor on väike ja selle kohta leidub vähe kättesaadavaid andmeid. Seetõttu oli töötingimustele avalduvat mõju võimalik hinnata vaid kvalitatiivselt. Ka keskkonnamõju hinnati pigem positiivseks, kuid seda ei olnud võimalik kvantifitseerida. Seetõttu ei kajasta arvatud tulude ja kulude suhe variandi mõju töötingimustele ega keskkonnale ning seepärast tuleb põhjendatud arvamuse kujundamiseks kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid hinnanguid üksteisega kombineerida.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanek vaadata läbi määrus (EÜ) nr 561/2006, et kohandada praeguseid eeskirju reisijate juhuveo sektori eripäradega, muudab tõhusate kvaliteetsete teenuste osutamise korraldamise ettevõtjate ja sõidukijuhtide jaoks lihtsamaks. See suurendab nende äritegevuse tulemuslikkust ja võimaldab muu hulgas kokku hoida kulusid ja pakkuda paremaid teenuseid. Ettevõtjad hoiavad variandi A puhul aastatel 2025–2050 lähtestsenaariumiga võrreldes netokulude pealt kokku hinnanguliselt 105,8–141,3 miljonit eurot (nüüdisväärtuses). VKEd, kelle puhul sõidukijuhtide ja busside arv on tavaliselt piiratud, saavad kavandatavatest meetmetest kõige rohkem kasu. Haldusametustel võivad uute eeskirjadega kohaldamisel tekkida teatavad piiratud kulud, mille suurus aastatel 2025–2050 on lähtestsenaariumiga võrreldes hinnanguliselt 5,4 miljonit eurot (nüüdisväärtuses). Samas peaks praeguste nõuetele vastavusega seotud probleemide kõrvaldamisega eeldatavasti kaasnema positiivne mõju, kuigi seda kasu ei olnud võimalik kvantifitseerida.

- **Põhiõigused**

Käesolev ettepanek aitab saavutada eesmärgi, mis sisalduvad Euroopa Liidu põhiõiguste hartas¹⁸ ja eelkõige selle artiklis 31, milles on sätestatud õigus headele ja õiglasele töötingimustele. Käesolev ettepanek peaks parandama juhuveoga tegelevate bussijuhtide töötingimusi, võimaldades teatavaid vaheaegu ning ööpäevaseid ja iganädalasi puhkeperioode käsitlevaid eeskirju piiratud, kuid vajalikul määral paindlikumaks muuta.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

¹⁸ ELT C 326, 26.10.2012, lk 2.

5. MUU TEAVE

• Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Käesoleva algatuse rakendamist ja tõhusust jälgitakse riiklike rakendusaruannete kombineerimise ning ELi täitevorganisatsioonide ja ELi andmebaasiallikate andmete analüüsi kaudu. Eelkõige jälgitakse ja hinnatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklil 17 põhinevate rakendusaruannete abil äsja muudetud sotsiaalõigusnormide rikkumiste arvu ning nende liigi ja sagedusega seotud arengut. Selle artikli kohaselt peavad liikmesriigid iga kahe aasta järel edastama vajaliku teabe, et komisjon saaks koostada iga kahe aasta järel aruande nii määruse kohaldamise kui ka kõnealuse valdkonna arengu kohta. Lisaks hakatakse nii asjaomaste muudatuste majanduslikku mõju kui ka nende mõju töötajatele ja sõidukijuhtide heaolule jälgima ja hindama Eurostatis ja/või sihtotstarbeliste uuringute abil.

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Ettepanekuga tehakse määruses (EÜ) nr 561/2006 piiratud arv muudatusi:

- artikli 4 punkti n muudetakse, et ajakohastada viidet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1073/2009, millega tunnistati kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 684/92¹⁹;
- artiklile 4 lisatakse uus alapunkt na, et võtta kasutusele mõiste „reisijate juhuvedu“ vajalik määratlus, nagu on sätestatud määruses (EÜ) nr 1073/2009, ning selgitada, et see määratlus hõlmab nii riigisiseseid kui ka rahvusvahelisi vedusid;
- artiklile 7 lisatakse uus lõige, mille kohaselt reisijate juhuveoga tegelevad sõidukijuhid saavad lisaks olemasolevale võimalusele, mis võimaldab jagada vaheaja kaheks eraldi 15- ja 30-minutiliseks vaheajaks, jagada oma kohustuslikud vaheajad kolmeks eraldi vaheajaks, millest igaüks kestab vähemalt 15 minutit;
- artikli 8 lõikele 2 lisatakse uus lõik, mis võimaldab üht juhuvedu tegevatel sõidukijuhtidel oma ööpäevase puhkeperioodi algust edasi lükata ühe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioodi kogukestus ei ületa sel päeval seitset tundi, või kahe tunni võrra, kui ööpäevase sõiduperioodi kogukestus ei ületa sel päeval viit tundi. Uues lõigus selgitatakse ka tingimusi, mis peavad olema täidetud selliste erandite kohaldamiseks;
- artikli 8 lõike 6 punkti a sissejuhatavat lauset ja punkti a muudetakse, et laiendada võimalust lükata reisijate riigisisese juhuveo korral iganädalane puhkeperiood edasi kuni 12 järjestikuse 24-tunnise perioodi võrra pärast eelmist regulaarset iganädalast puhkeperioodi.

¹⁹ Nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta (EÜT L 74, 20.3.1992, lk 1).

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 reisijate juhuveo sektoris kohaldatavate minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust²⁰,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²¹,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Sõidukijuhtide head töötingimused ja autoveoettevõtjate ausad konkurentsitingimused on ülimalt olulised, et luua tõhus, ohutu ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor, tagada mittediskrimineerimine ja meelitada ligi kvalifitseeritud töötajaid. Seega on oluline, et liidu sotsiaalõigusnormid autoveo valdkonnas oleksid selged, proportsionaalsed, eesmärgipärased, kergesti kohaldatavad, ning et neid rakendataks tõhusalt ja ühtselt kogu liidus.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006²² sätestatud eeskirju maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide kohta kohaldatakse autoveo-ettevõtjate ja nende sõidukijuhtide suhtes, olenemata sellest, kas nad tegelevad reisijate- või kaubaveoga või kas reisijateveo korral on tegemist regulaarse või juhuveoga.
- (3) Samas on reisijate juhuveo sektoril oma eripärad, mis puuduvad maantee-kaubaveo ja regulaarse reisijateveo sektoris. Maanteel toimuvat reisijate juhuvedu iseloomustab suur hooajalisus ja eri pikkusega sõiduajad, mis sõltuvad reisijate turismitegevusest. Juhuveo puhul tuleb võimaluse korral arvesse võtta reisijate plaaniväliseid ja etteteatamata nõudmisi, mis on seotud lisapeatuste tegemise ning marsruudi või ajakava muutmisega. Üldjuhul on maanteel toimuva reisijate juhuveo puhul sõiduaeg kaubavedude või liinibussiteenuste omast lühem. Lisaks ööbivad sõidukijuhid tavaliselt hotellides ja öised sõite tuleb ette harva. Samas võib juhtuda, et sõidukijuhid

²⁰ ELT C , , lk .

²¹ ELT C , , lk .

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

peavad töö ajal täitma lisaülesandeid, mis sageli tulenevad reisijatega suhtlemisest, näiteks nõuannete jagamine.

- (4) Määruse (EÜ) nr 561/2006 järelhindamisel leiti, et mõned minimaalsete vaheaegade ja puhkeperioodidega seotud ühtsed eeskirjad ei ole maanteel toimuva reisijate juhuveo eripäradega kooskõlas. Komisjoni sellekohased täiendavad hindamised on näidanud, et mõned määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud nõuded vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide kohta on sõidukijuhtide ja reisijate juhuveoga tegelevate ettevõtjate jaoks ebasobivad ja ebapraktilised, kuna need vähendavad suutlikkust korraldada tõhusaid ja kvaliteetseid juhuvedusid ning halvendavad sõidukijuhtide töötingimusi ja seega ka liiklusohutust.
- (5) Seepärast on asjakohane kohandada minimaalseid vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid nõudeid nii, et need vastaksid ka maanteel toimuva reisijate juhuveo erinõuetele. Samuti on asjakohane ühtlustada reisijate riigisiseste ja rahvusvaheliste maanteejuhuvedude suhtes kohaldatavaid eeskirju.
- (6) Reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegade ja puhkeperioodide kavandamist käsitlevate eeskirjade paindlikumaks muutmine ei tohiks mitte mingil juhul vähendada sõidukijuhtide ohutust ja liiklusohutust ega suurendada juhtide väsimust ja halvendada töötingimusi. Seega ei tohiks seoses paindlikkuse suurendamisega muuta eeskirju, mida praegu kohaldatakse minimaalsete vaheaegade, ööpäevase ja iganädalase maksimaalse sõiduperioodi ning kahenädalase maksimaalse sõiduaja suhtes.
- (7) Selleks et tagada reisijate juhuvedude ühtne määratlus, on vaja täpsustada, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1073/2009²³ sätestatud määratlus hõlmab nii riigisiseseid kui ka rahvusvahelisi vedusid. Samuti on asjakohane ajakohastada viidet määrusele (EÜ) nr 1073/2009, millega tunnistati kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 684/92²⁴.
- (8) Paindlikkuse suurendamine reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegade kavandamisel ei tohiks takistada neid juhte tegemast minimaalseid vaheaegu, mis võimaldavad neil korralikult välja puhata. Seepärast on asjakohane kehtestada iga vaheaja minimaalne pikkus. Seetõttu tuleks sõitjate juhuveoga tegelevatel sõidukijuhtidele anda lisaks muudele vaheaja osadeks jaotamise võimalustele luba jaotada oma kohustuslikud vaheajad kolmeks vähemalt 15-minutiliseks vaheajaks.
- (9) Tagamaks, et maanteel toimuva reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide puhkeperioodide kavandamisega seotud suuremat paindlikkust ei kuritarvitataks, on oluline selgelt kindlaks määrata selle paindlikkuse ulatus ja näha ette asjakohased kontrollid. Seetõttu peaks asjaomastel sõidukijuhtidel olema võimalik lükata oma ööpäevase puhkeaja algus edasi maksimaalselt ühe tunni võrra, kui asjaomane sõiduperiood ei ole sel päeval pikem kui viis tundi, või kahe tunni võrra, kui asjaomane sõiduperiood ei ole sel päeval pikem kui seitse tundi, ning nad peaksid seda tegema vaid kaheksapäevase või sellest pikema teekonna puhul. Sellist paindlikkust peaks mõlema eespool nimetatud erandi puhul olema lubatud kasutada vaid ühe korra

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (uuesti sõnastatud) (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

²⁴ Nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta (EÜT L 74, 20.3.1992, lk 1).

kogu reisi jooksul. Lisaks sõidumeeriku andmetele peaks asjaomaste nõuete täitmist olema võimalik kontrollida ka sõidumeerikust või töögraafikust tehtud väljatrüki abil.

- (10) Asjaolu, et võimalust lükata iganädalane puhkeaeg edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks kohaldatakse üksnes reisijate rahvusvaheliste juhuvedude suhtes, kahjustab moonutamata ja ausat konkurentsi ettevõtjate, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vahel. Reisijate riigisiseste juhuvedude puhul peaks läbitud vahemaa, reisi kestuse või reisijatele osutatavate teenuste osas kohaldama samu tingimusi, mis rahvusvaheliste juhuvedude puhul. Seetõttu peaksid eespool kirjeldatud võimalust saama kasutada ka reisijate riigisiseseid juhuvedusid tegevad sõidukijuhid.
- (11) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt tagada aus konkurents ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust, ühtlustades reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegu ning puhkeperioode käsitlevaid eeskirju, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid asjaomaste eesmärkide laadi tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (12) Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 561/2006 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

- (a) alapunkt n asendatakse järgmisega:

„n) regulaarne reisijatevedu – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009* artikli 2 punktides 2 ja 3 määratletud riigisiseseid ja rahvusvahelised teenused;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).“;

- (b) lisatakse punkt na:

„na) reisijate juhuvedu – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009* artikli 2 punktis 4 määratletud riigisiseseid ja rahvusvahelised teenused;“

- (2) artiklile 7 lisatakse järgmine neljas lõik:

„Reisijate juhuveo puhul võib juht esimeses lõigus nimetatud vaheaja asendada ka kolme vähemalt 15-minutilise vaheajaga, mis on sobitatud esimeses lõigus osutatud sõiduperioodi suhtes nii, et järgitakse esimese lõigu sätteid.“;

- (3) artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse lõige 2a:

„2a. Tingimusel, et sellega ei kahjustata liiklusohutust, võib vähemalt kaheksa päeva kestva reisijate juhuveoga tegelev juht teha lõike 2 esimesest lõigust erandi järgmistel viisidel:

a) lükata ööpäevast puhkeperioodi edasi kuni ühe tunni võrra, tingimusel et summeeritud sõiduaeg selle päeva kohta ei ole pikem kui seitse tundi;

b) lükata ööpäevast puhkeperioodi edasi kuni kahe tunni võrra, tingimusel et summeeritud sõiduaeg selle päeva kohta ei ole pikem kui viis tundi.

Esimese lõigu punktides a ja b osutatud erandeid võib kasutada vaid üks kord esimeses lõigus osutatud teekonna jooksul.

Juht peab sellise erandi tegemise põhjuse hiljemalt sihtkohta või sobivasse peatuskohta jõudmisel märkima käsitsi sõidumeeriku salvestuslehele, väljatrükile või oma töögraafikusse.“;

b) lõike 6a sissejuhatav lause ja punkt a asendatakse järgmisega:

„Erandina lõikest 6 võib üksikut reisijate juhuvedu tegev sõidukijuht lükata iganädalase puhkeperioodi edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist, tingimusel et:

a) teenus kestab vähemalt 24 järjestikust tundi;“.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja