

**Brüssel, 4. detsember 2018
(OR. en, fr)**

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

**15084/18
ADD 1**

**TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194**

MENETLUSE TULEMUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Delegatsioonid

Eelmise dok nr: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

Komisjoni dok nr: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Teema: Liikuvuse pakett I:

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 igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste 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

– Avaldused

Delegatsioonidele edastatakse lisas delegatsioonide avaldused nõukogu üldise lähenemisviisi kohta eespool toodud ettepanekute suhtes.

Poola, Bulgaaria, Leedu, Malta, Ungari

Poola, Bulgaaria, Leedu, Malta ja Ungari märgivad kahetsusega, et jõupingutused turgu jagada ja kaitsta osade liikmesriikide siseturgu on varjutanud liikuvuse paketi I esialgset eesmärki, nimelt lihtsustada transpordisektori õigusnorme ja muuta neid selgemaks ning parandada juhtide töö- ja sotsiaalseid tingimusi.

Liikuvuse paketi I üldeesmärgis ei võeta arvesse ELi välispiiridel asuvate liikmesriikide geograafilisi eripärasid. Samuti ei võeta esildatud paketi arvesse saareriikidele omaseid probleeme. Lisaks ebavõrdsete tingimuste loomisele ELis tegutsevate ettevõtjate jaoks ohustab üldine lähenemisviis ELi autokaubavedude sektori rahvusvahelist konkurentsivõimet.

Tasakaalustatud sätete ja tegeliku kompromissi asemel, mis annaksid panuse hästitoimivasse ühtsesse turgu, kehtestatakse üldise lähenemisviisiga piiravad, ebaproportsionaalsed ja proteksionistlikud meetmed, mis on vastuolus aluslepingu põhimõtete ja ELi põhivabadustega. Üks selliste meetmete näide on sõidukijuhi konkreetse kohta tagasituleku nõue.

Poola, Bulgaaria, Leedu, Malta ja Ungari on selgelt vastu:

- jagatud mudelile, millega nähakse ette lähetamiskord juhtide puhul, kes teostavad maanteevedusid kolmanda riigi sõidukiga, ja juhtide puhul, kes teostavad kabotaažvedusid. Ettepanek toob endaga kaasa ELi turu killustumise, diskrimineerides mõnda liikmesriiki ja nendest riikidest pärit juhte. Sellega kahjustatakse autovedude siseturu nõuetekohast toimimist, pannakse ettevõtjatele, eeskätt väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele, ebaproportsionaalselt suur halduskoormus ning lisaks suurendatakse ebaausat konkurentsi ELi ja kolmandate riikide ettevõtjate vahel esimeste kahjuks. Mainimata ei saa jätta ka takistuste seadmist ELi kaubandusele.
- Täielik keeld veeta igapäevane regulaarne puhkeaeg kabiinis. Tegu on piirava lahendusega, mis ei võta arvesse asjaolu, et Euroopas on vajaka nõuetekohast majutust võimaldavatest sobivatest puhkealadest. Sellises olukorras sõidukijuhtide töötingimused ei parane, kuna juhid ei saa kasu taristust, mida ei ole olemas ja mille ehitamine võtab aega.

- Täiendavate piirangute kehtestamine kabotaažile mitmepäevase ooteaja vormis. Tegu on järjekordse piirava, ebaproportsionaalse ja proteksionistliku meetmega, millega kehtestatakse meelevaldne haldustakistus turulepääsuks.

Selle asemel, et edendada ELi transpordisektori konkurentsivõimet ja jõukust, toob liikuvuse paketi I rakendamine selle praegusel kujul endaga kaasa hoopis väikeste ja keskmise suurusega veoettevõtjate pankroti, suurendab ELis tööpuudust, tõstab järsult paljude kaupade ja teenuste hindu, mis mõjub negatiivselt tarbijatele, ja aeglustab majanduskasvu. Mõju on palju tugevam liikmesriikides, mis ei asu ELi keskosas ja kus transport on oluline majandussektor.

Seega, võttes arvesse, et nõukogu esildatud üldises lähenemisviisis liikuvuse paketi suhtes jääb vajaka õiglusest ja tasakaalust, hääletavad Poola, Bulgaaria, Leedu, Malta ja Ungari selle üldise lähenemisviisi vastu.

Belgia

Belgia kinnitab oma vastuhäält liikuvuse paketi I transpordi nõukogu 3. detsembri 2018. aasta istungil.

Belgia ei saa toetada uut kabotaažikorda, mis esitati määruse (EÜ) nr 1072/2009 raames, kuna viiepäevase ooteaja kehtestamine ohustab majandustegevuse jätkusuutlikkust selles sektoris.

Rootsi

Rootsi avaldus direktiivi ettepaneku kohta, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ ning millega kehtestatakse konkreetsed õigusnormid seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd („IMI määrus“) (Brüssel, 28. november 2018, 14802/18 ADD 4)

Rootsi saab toetada üldist lähenemisviisi kõnealuse ettepaneku suhtes, kuid soovib, et istungi protokollis lisatakse ja edasises protsessis võetakse arvesse tema järgmist märkust artikli 2 lõike 4 punkti a kohta.

Rootsi on seisukohal, et oleks kasulik, kui artikli 2 lõike 4 punktis a väljendataks selgelt lugupidamist riigisiseste tööseadusmudelite suhtes ning tunnustataks sotsiaalpartnerite rolli aluslepinguid järgides. Mõnes liikmesriigis etendavad sotsiaalpartnerid rolli töö- ja tööhõivetingimuste jälgimisel. See on tagatud üldiste lähetamist käsitlevate direktiividega, mille suhtes peaks kavandatud direktiiv olema *lex specialis*. Selleks, et *lex specialis* toimiks antud kontekstis samamoodi nagu üldised direktiivid, tuleb anda täiendavaid selgitusi. Seega on oluline, et artikli 2 lõike 4 punktis a sätestataks, et riigi pädev asutus võib teha lähetamisdeklaratsioonis sisalduva teabe kättesaadavaks, näiteks registri kaudu, teistele asutustele või sotsiaalpartneritele kooskõlas riikliku õiguse ja tavaga.

Rootsi sooviks samuti meelde tuletada, et institutsioonide ühises teadaandes Euroopa sotsiaalõiguste samba kohta austatakse sotsiaalpartnerite rolli.