



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 14.12.2004
KOM(2004) 817 lõplik

2001/0241 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE**

vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 251 lõike 2 teisele lõigule,

mis käsitleb

nõukogu ühist seisukohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta) vastuvõtmise suhtes ja muudab nõukogu määrust (EMÜ) 3821/85 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE**

**vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 251 lõike 2 teisele lõigule,
mis käsitleb**

**nõukogu ühist seisukohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (teatavate
autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta) vastuvõtmise suhtes ja
muudab nõukogu määrust (EMÜ) 3821/85 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute
kohta)**

1. TAUST

Ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule edastamise kuupäev
(dokument KOM(2001) 573 (lõplik) – C5–0485/2001 – 2001/0241 (COD)): 12. oktoober 2001

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev: 29. mai 2002

Euroopa Parlamendi arvamuse kuupäev, esimene lugemine: 14. jaanuar 2003

Muudetud ettepaneku dokumendi KOM(2003)0490 – C5-0394/2003) edastamise kuupäev: 11. august 2003

Ühisseisukoha vastuvõtmise kuupäev: 11. juuni 2004

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Nõukogu 31. detsembri 1985. aasta määruses (EMÜ) 3820/85¹ sätestatakse sõidukijuhtide juhtimisaegade, vaheaegade ja puhkeaegade eeskirjad, mis kuuluvad kõnealuse määruse reguleerimisalasse, eesmärgiga ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordis, parandada liiklusohutust ja juhi töötingimusi. Arvestades eeskirjade keerulist iseloomu, liikmesriigiti esinevat tõlgendamise- ja kohaldamiserinevusi ning märkimisväärseid muudatusi autovedude sektoris viimase 15 aasta jooksul, võttis komisjon eeskirjade lihtsustamise, selgitamise ja ajakohastamise eesmärgil vastu ettepaneku koostada uued eeskirjad. Lihtsustamise mõttes asendati lühendatud igapäevaste ja iganädalaste puhkeaegadega keeruline tagatissüsteem ja vähendati konkreetsete sektorite arvukaid erikordi. Selgust parandati, lisades märkimisväärsel arvul uusi mõisteid ja moodustades vastuoluliste küsimuste lahendamiseks komitee, kusjuures erandeid ja mööndusi ajakohastati ja konkretiseeriti, et kajastada erasektori suurenevat avalike teenuste pakkumist ja piirata kuritarvitamist. Paremat täitmist edendati sanktsioonide eksterritoriaalsuse mõiste, tööandja kogu transpordiahela eest vastutamise ja kaasvastutamise eelduse sätestamise kaudu.

¹ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 1.

Komisjon tegi ka ettepaneku, et eeskirjade aluseks oleks pigem “libisev” nädal, mitte kalendrinädal. Valdonna tööajadirektiivi (direktiiv 2002/15/EÜ²), mille aluseks on kalendrinädal, järgnev vastuvõtmine rõhutas siiski vajadust ühtse lähenemisviisi järele. Komisjon järgis parlamendi arvamust ettepaneku kohta, mis toetas tagasipöördumist kalendrinädalapõhise arvestusmeetodi ja suure osa kehtiva eeskirja paindlike sätete juurde. Komisjoni muudetud ettepanek hõlmas enamikku parlamendi muudatustest, taastades teatud paindlikkuse, nt taaskehtestades piiratud hüvitamiskorra iganädalase puhkeaja eest, kuid püüdis siiski säilitada tasakaalu eeskirjade täidetavusega. Arutelu soodustamiseks nõukogus, kaasas muudetud ettepanek ka mitmeid konstruktiivseid punkte, mille puhul nõukogu arutelude üksmeel oli ilmne, nt digitaalse sõidumeeriku sätete ajakohastamine sama valdkonna määruses (määrus (EMÜ) 3821/85³). Samal ajal suurendati kõnealus määruses ja vastuses parlamendile eelnenud päevade arvu, mida järelevalvepersonal võib teel kontrollida, kaheksalt viieteistkümnele, võimaldades seega suuremat teeäärse järelevalve vabadust.

3. MÄRKUSED ÜHISSEISUKOHA KOHTA

Nõukogu tegi seoses komisjoni ettepanekuga mõned üldised muudatused, mis on vastuvõetavad, kuna need tagavad eesmärkide täitmise.

Esimene muudatus puudutab artikli lisamist, millega lükatakse digitaalse sõidumeeriku kasutamise kehtestamine edasi 5. augustini 2005. Nõukogu arvas, et see võimaldab õiguskindlust eeldusel, et selliste sõidumeerikutega varustatud sõidukeid praeguseks tähtjaks 5. augustil 2004 saadaval ei ole. Komisjonile võiks nimetatud säte olla vastuvõetav, kuid täieliku õiguskindluse tagamiseks peaks tekst määratlema, et kuupäev 5. august 2004 asendatakse alates nimetatud kuupäevast kuupäevaga 5. august 2005.

Teiseks näeb ühine seisukoht ette kompromissteksti igapäevase ja iganädalase puhkeaja paketi kohta. Võrreldes kehtiva määrusega tasakaalustab see tekst piiravama jagatud igapäevase puhkeaja (3 tundi pluss 9 tundi) sätte, jättes välja hüvituskorra igapäevase puhkeaja vähendamise eest 11 tunnilt 9 tunnile kolm korda mis tahes kahe iganädalase puhkeaja vahel. Säilitatakse kehtiv hüvituskord iganädalase puhkeaja eest iga kolmenädalase ajavahemiku lõpuks, kuid võimaldatakse kontrollide teel pikemat ajavahemikku (kuni 1. jaanuarini 2008 kuni 15 eelnenud päeva ja pärast seda kuni 28 päeva). Lisaks sellele peab juhul iga kahe järjestikuse nädala järel olema tavaline, vähemalt 45tunniline iganädalane puhkeaeg. Ühine seisukoht näeb ette ka üksikasjalikuma tabeli vaheaegade kohta.

Komisjon kiidab heaks uue jagatud igapäevase puhkeaja lihtsuse, kuid leiab, et lühendatud igapäevase puhkeaja kord on tagasimineku liiklusohutuse ja töötingimuste mõttes. Kuigi pikavõitu hüvitusperioodi jätkamine iganädalase puhkeaja eest on komisjonile vastuvõetav, peab komisjon uut sätet minimaalse regulaarse iganädalase puhkeaja nõude kohta kahenädalase ajavahemiku järel koos võimalusega kontrollida tee ääres kuni 28 eelnenud päeva dokumentatsiooni järelevalvepersonaliga jaoks eeliseks.

Kolmandaks hõlmab ühine seisukoht enamikku sama valdkonna ettepaneku (autovedude rakendamise kohta) artiklist 9 (õigusrikkumiste ja mõjutusvahendite kohta), mille osas saavutati transpordinõukogus poliitiline kokkulepe samuti 11. juunil 2004, kuigi komisjon on

² EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

³ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

pettunud, et tavaliste tõsiste õigusrikkumiste loetelu on välja jäetud. Seetõttu on kõnealustel sätetel otsene mõju.

Lõpuks jääb enamik üldistest ja siseriiklikest eranditest ühises seisukohas üldiselt piiravamaks kui määruses (EMÜ) 3820/85, kuigi siseriiklike erandite loetelu on veidi pikenenud.

Komisjon nõustus täielikult või osaliselt 47 muudatusega Euroopa Parlamendi esimesel lugemisel ette pandud 69 muudatusest. Neist 34 muudatust on nõukogu (sõna otseses mõttes või põhimõtteliselt) lülitanud oma ühisesse seisukohta.

4. KOMISJONI ÜKSIKASJALIKUD MÄRKUSED

4.1. Muudatused, millega komisjon nõustub ja mis kajastuvad täielikult või osaliselt ühises seisukohas

Alltoodud viited on ühise seisukoha põhjendused ja artiklid.

Muudatused 1, 33, 37, 44. Ühine seisukoht pöördub tagasi kalendrinädalal põhineva arvestussüsteemi juurde.

Muudatused 2–5, 7, 12 (osa), 18 (osa), 25–27, 30, 41, 43, 51 (osa), 52, 53, 62, 64 (osa), 65 ja 66. Kõik kõnealused muudatused täpsustavad teksti ja kajastuvad ühises seisukohas.

Muudatused 17 ja 54. Mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavate ajalooliste sõidukite üldise vabastuse lisamine tundub loogiline ja sisaldub ühises seisukohas. Samuti võiks jätkuvalt olla välja arvatud kohalikud postiteenused, kuna sõitmine ei ole nende põhitegevusala.

Muudatused 21, 34, 47 ja 107 (osa). Kõnealused muudatused võimaldavad tegevusharule suuremat paindlikkust.

Muudatused 31, 32, 45. Kõnealused muudatused moodustavad igapäevase ja iganädalase puhkeaja kompromisspaketi osa.

Muudatus 48. Kõnealune muudatus kehtestab kogu transpordiahela kaasvastutuse. Ühise seisukoha artikli 10 lõikes 4 võimendab võimalike kaasvastutajate loetelu ja keskendub lepinguga ettenähtud ajakavadele.

4.2. Muudatused, millega komisjon nõustub ja mis ei kajastu ühises seisukohas

Muudatused 14–16. Kõnealuste muudatuste eesmärk on laiendada määruse reguleerimisala kulleri- ja kiirkulleriteenustele ning kolmandates riikides registreeritud sõidukitele kogu veo ulatuses Euroopa Liidu piires. Kuigi komisjon nägi mõlemal juhul väärtust, oli nõukogus toetus kohaletoimetamisteenustele laiendamise suhtes väike, samal ajal kui määruse ja AETRI reguleerimisala küsimust käsitletakse ühises seisukohas erinevalt.

Muudatused 28 ja 29. Kõnealused muudatused täpsustavad mõistet “juht” ja lisavad sõiduaja mõiste. Nõukogu eelistas komisjonipoolset esialgset laiemat juhi mõistet ja leidis, et mõiste “sõiduaeg” on vaieldav ja mittevajalik. Ühine seisukoht pöördub tagasi komisjoni esialgse ettepaneku juurde.

Muudatus 78 (osa). Muudatus taaskehtestab lühendatud iganädalase puhkeaja kaks liiki (36 tundi elukohas või 24 tundi elukohast eemal) koos hüvitisega kaugvedude juhtidele kolme nädala jooksul. Komisjon nõustus lühendatud iganädalase puhkeaja kahe liigi taaskehtestamisega koos varasema hüvitisega lühendatud iganädalase puhkeaja eest. Osana iganädalast puhkeajaga puudutavast kompromissist, pöördub ühine seisukoht hüvitamiskorra mõttes tagasi määruse (EMÜ) 3820/85 juurde, vältides samas lühendatud iganädalase puhkeaja kahte liiki.

Muudatus 42 (osa). Kõnealune muudatus taaskehtestab jaotatud igapäevase puhkeaja mõiste, millega komisjon nõustus tegevusharule suurema paindlikkuse võimaldamise eesmärgil. Ühine seisukoht hõlmab samuti jagatud igapäevast puhkeajaga, kuid mitte kõnealuses muudatuses esitatud seoses.

Muudatused 9–11, 60, 63 ja 70. Kõnealuste muudatuste eesmärk oli kehtestada kõnealuse määruse sätete rakendusmeetmed. Komisjon võttis neid arvesse oma ettepaneku sõnastamisel jõustamise kohta⁴ ja samuti (muudatuse 9 ja muudatuse 70 lõike a puhul) määruse (EMÜ) 3821/85 muudatuse puhul, et võimaldada tee ääres kontrollida eelnenud 15 päeva dokumentatsiooni. Ühine seisukoht kajastab täpsemini nende kahe viimase muudatuse eesmärki, võimaldades alates 1. jaanuarist 2008 hõlmata teeäärse kontrollimise käigus kuni 28 eelnenud päeva.

4.3. Muudatused, millega komisjon ei nõustu, kuid kajastuvad siiski ühises seisukohas

Muudatus 20. Kõnealune muudatus pöördub tagasi laiema üldise erandi juurde meditsiinilisel otstarbel kasutatavatele spetsialiseeritud sõidukitele ja sisaldub ühises seisukohas.

Muudatused 23, 24 ja 58. Kaks esimest muudatust taastavad üldise erandi sõidukitele, mida kasutatakse põllumajandusettevõtetest piima kogumiseks ja tarnimiseks, ning kehtiva määruse avalike teenuste sõidukite ulatuslikule loetelule. Muudatus 58 taastab tapaloomade/tapajääkide veo siseriikliku erandina. Ühine seisukoht kinnitab kõik siseriiklike eranditena (artikli 13 lõike 1 punktid l, h ja n), säilitades komisjoni avalike teenuste sõidukite lühendatud loetelu.

Muudatus 49. Kõnealune muudatus asendab veoettevõtja kaitse rikkumistest tuleneva vastutuse eest kahe täiendava arvestuse pidamise nõudega ja kohustusega kontrollida juhi summaarset tööaega. Ühine seisukoht sisaldab artikli 19bis kõnealuste täienduste põhiolemust.

4.4. Muudatused, millega komisjon ei nõustu ja mis ei kajastu ühises seisukohas

Muudatus 6. Kõnealuse muudatuse kohaselt peavad teel korraldatavad kontrollid hõlmama jooksvat päeva ja eelnenud 27 päeva. Ühine seisukoht võimaldab järelevalvepersonalile jätkuvalt valikuvõimalust, kuid annab neile alates 1. jaanuarist 2008 võimaluse kontrollida eelnenud 28 päeva.

Muudatus 8. Kõnealuse muudatuse eesmärk on kehtestada tähtaeg kõigi kasutatavate sõidukite moderniseerimiseks digitaalse sõidumeerikuga. Ometi ei ole kõik kõnealused sõidukid ehitatud nii, et neid saaks varustada digitaalse sõidumeerikuga.

⁴ ELT L 111, 17.4.2004, lk 75.

Muudatus 13. Kõnealuse muudatuse eesmärk on hõlmata määrusega valdkonna tööajadirektiivi (direktiiv 2002/15/EÜ) maksimaalse igapäevase tööaja piirangud. Ühine seisukoht ei hõlma selle muudatuse vormi, kuid artikli 6 lõige 2 säilitab siiski selle põhiolemuse, määratledes, et maksimaalset tööaega ei tohi ületada.

Muudatus 19. Kõnealune muudatus kehtestab üldise erandi humanitaarabi jaoks kasutatavate sõidukite suhtes.

Muudatus 22. Kõnealune muudatus teeb erandi kuni 3,5tonniste sõidukitele, mida kasutatakse mittekaubanduslikel eesmärkidel. Ometi on kõik kuni 3,5tonnised sõidukid ettepaneku reguleerimisalast juba välja arvatud.

Muudatus 35. Kõnealune muudatus taastab täielikult määruse (EMÜ) 3820/85 artikli 5 suurte kaupade või ühissõidukite juhtide vanuse alampiiri kohta. Ometi sisalduvad need sätted juba direktiivi 2003/59/EÜ artiklis 5⁵.

Muudatus 39. Kõnealune muudatus piirab juhi kohustust registreerida sõiduaega määruse reguleerimisalast välja jäävate reisijateveoks kasutatavate sõidukite puhul. Ühine seisukoht hõlmab kõigi reguleerimisalast välja jäävate kaubanduslike sõidukite juhtimist, kuid sätestab, et seda juhtimist registreeritakse "muu tööna".

Muudatus 83. Kõnealune muudatus paneb ette 30minutilise vaheaja iga nelja ja poole tunni järel, mida võib jaotada kaheks 15minutiliseks ajavahemikuks. Ühine seisukoht säilitab 45minutilise vaheaja, kuid lubab kõnealust vaheaga jaotada vähemalt 15minutilisteks vaheaegadeks.

Muudatused 55–57, 59. Kõnealuste muudatuste eesmärk on taastada siseriiklike eranditena teatud sõidukirühmad, mille komisjoni ettepanek välja jättis. Ühine seisukoht ei ole neid kaasa arvanud.

Muudatused 67 ja 69. Kõnealused muudatused kehtestavad õigusnormid, mis toimivad komiteemenetluse eeskirjade vastaselt.

Muudatus 68. Kõnealune muudatus kutsub komisjoni esitama ettepanekut kõnealuste eeskirjade ühetaoliseks tõlgendamiseks. Ühtne lähenemisviis kõnealustele sätetele saavutatakse uue komitee kaudu.

5. JÄRELDUS

Komisjon on arvamusel, et 9.12.2004. aastal ühehäälselt vastu võetud ühine seisukoht ei muuda komisjoni ettepaneku eesmärke ega lähenemisviisi ja seega saab komisjon seda toetada.

⁵ ELT L 226, 10.9.2003, lk 4.