EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 1.2.2017
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2017) 26 final}
{SWD(2017) 27 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Direktiivis 2003/59/EÜ on sätestatud elukutseliste veoki- ja bussijuhtide alus- ja jätkuõppe nõuded, mille kaudu parandatakse liiklusohutust Euroopa teedel.

Direktiivi 2003/59/EÜ eesmärk on muuta kogu ELis uutele juhtidele esitatavad nõuded rangemaks ning säilitada ja parandada töötavate veoki- ja bussijuhtide kutseoskusi. Direktiivi 2003/59/EÜ täpsem eesmärk on teadvustada juhtidele ohte, et neid vähendada ja suurendada liiklusohutust. Lisaks on direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud kutseoskusnormid, et tagada kogu ELis õiglane konkurents.

Liikmesriikidele on antud direktiivi 2003/59/EÜ rakendamisel märkimisväärne paindlikkus, näiteks juhikoolituse konkreetse sisu ning haldusmenetluste ja koolitussüsteemi struktuuri suhtes.

2012. aasta juulis avaldas Euroopa Komisjon direktiivi 2003/59/EÜ rakendamise aruande, milles sõnastati mitu puudust. Direktiivi 2003/59/EÜ järelhindamine, sealhulgas sidusrühmadega konsulteerimine, lõppes 2014. aasta oktoobris.

Hindamisel järeldati, et direktiivi 2003/59/EÜ rakendamisel ei ole esinenud suuremaid probleeme. Direktiiviga 2003/59/EÜ oli parandatud töötajate liikuvust ja aidatud kaasa juhtide vabale liikumisele. Hindamisel leidis ka kinnitust, et direktiiviga 2003/59/EÜ on antud tõhus panus selle põhieesmärgi (liiklusohutuse tagamine) saavutamisse.

Hindamisel avastati ka puudusi, mis pärsivad õigusraamistiku tulemuslikkust ja kooskõla ning kahjustavad direktiivi 2003/59/EÜ algseid eesmärke. Neid puudusi selgitatakse 3. punktis.

• Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Käesolev direktiiv kuulub lahutamatult üldisesse ELi õigusraamistikku elukutseliste veoki- ja bussijuhtide kohta. See on tihedalt seotud ka liiklusohutusega ja toimib paralleelselt muude ELi õigusaktidega (näiteks direktiiv juhilubade kohta,[1] direktiiv ohtlike kaupade veo kohta[2] ning sõidu- ja puhkeaegu käsitlevad eeskirjad[3]). Direktiiv toimib paralleelselt ka turulepääsu käsitlevate ELi õigusaktidega.

Hindamisel avastati mitu konkreetset probleemi seoses kooskõlaga muude ELi õigusaktidega. Sellest seisukohast on eesmärgiks tagada ELi õigusaktide kooskõla.

Juhitunnistuste vastastikuse tunnustamise täpsustamine direktiivi 2003/59/EÜ kohaldamisel parandaks selle sisulist kooskõla koolituse toimumiskohta käsitlevate sätete ja vastastikuse tunnustamise haldusmenetluste vahel. Lisaks paraneks kooskõla määrusega (EÜ) nr 1072/2009, tagades elukutseliste juhtide koolituse vastastikuse tunnustamise, võttes seejuures arvesse ka kõnealuse määruse hiljutist hindamist.

Kõik poliitikavariandid aitavad parandada koolitust ja seega ka liiklusohutust. See on kooskõlas direktiivi 2003/59/EÜ eesmärkidega, 2011. aasta valge raamatuga transpordi kohta ja 2010. aasta teatisega „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“, eelkõige eesmärgiga vähendada kõnealusel ajavahemikul õnnetuste ja vigastuste arvu oluliselt ning surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu poole

[1] Direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta.
[2] Direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta.
[3] Määrus (EÜ) nr 561/2006 teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta.

võrra. Viimati nimetatud dokumendi üks peamine eesmärk on parandada liiklejate haridust, koolitust ja juhiloa saamise järgset täiendkoolitust.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Transpordipoliitika tulevikku käsitleva valge raamatuga edendatakse keskkonnasäästlikkust, kuna eesmärk on vähendada transpordi CO_2-heidet 2050. aastaks 60 %. Veelgi suurem tähelepanu elukutseliste juhtide kütusesäästliku sõidustiili koolitusele vähendab CO_2-heidet ja kütusekulusid.

Algatus on kooskõlas praeguse komisjoni prioriteediga luua uusi töökohti ja elavdada majanduskasvu. Ajakohastatud koolitussätted aitavad saavutada aruka majanduskasvu eesmärki, milles majandus tugineb teadmistele ja innovatsioonile ning oluline roll on elukestval õppel ja tehnoloogiliste uuendustega kohanemise võimel, ning jätkusuutliku majanduskasvu eesmärki, edendades ressursitõhusamat, keskkonnahoidlikumat ja konkurentsivõimelisemat majandust, ning kaasava majanduskasvu eesmärki, edendades suure tööhõivega majandust. Lisaks on juhikoolituse vastastikuse tunnustamise parandamine kooskõlas ühtse turu, eelkõige tööjõu liikuvuse, parandamisega.

IKT-vahendite kasutamise edendamine on kooskõlas digitaalse ühtse turu strateegia poliitikavaldkondadega.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Juhtide koolitust käsitleva direktiivi (2003/59/EÜ) ja kavandatud muudatuse õiguslik alus on ELi toimimise lepingu[4] artikli 91 lõike 1 punkt c (varem EÜ asutamislepingu artikkel 71). See artikkel on aluseks transpordi-, sealhulgas liiklusohutuse, suurendamist käsitlevate õigusaktide vastuvõtmiseks.

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

EL ja liikmesriigid jagavad transpordi valdkonna reguleerimisel pädevust vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g. EL võib õigusakte vastu võtta vaid aluslepingutega lubatud ulatuses, pöörates piisavat tähelepanu vajalikkuse, subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele[5].

Ligikaudu 33 % kõigist ELi raskevedudest ületab liikmesriikidevahelisi piire. Ligikaudu 8 % piiriülesest transpordist toimub ELis bussidega. Need arvud on paaril viimasel aastal suurenenud.

Teises liikmesriigis läbitud jätkuõppe vastastikuse tunnustamise probleemi ei suuda liikmesriigid üksi tulemuslikult lahendada. Ehkki direktiiviga 2003/59/EÜ juba ette nähtud juhtide kutsetunnistuste väljaandmine lahendaks olukorra, jätavad kehtivad õigusaktid selle vabatahtlikuks. Hoolimata kutsetunnistuste komitees tehtud jõupingutustest küsimuse lahendamiseks mitteseadusandlike meetmetega, on kaheksa liikmesriiki otsustanud vabatahtlikku võimalust mitte kasutada. Seega on ELi õiguslikud meetmed vajalikud selle tagamiseks, et liikmesriikide haldustavad võimaldaksid koolitust vastastikku ELis tunnustada. Mõnede liikmesriikide vaheliste võimalike kahepoolsete lepingutega ei ole võimalik tõhusalt tagada kogu ELi hõlmavat vastastikust tunnustamist.

[4] Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioon (ELT C 83, 30.3.2010, lk 47).
[5] Euroopa Liidu lepingu konsolideeritud versioon (artikli 5 lõiked 3 ja 4) (ELT C 115, 9.5.2008, lk 13).

Direktiivi 2003/59/EÜ eri tõlgendustel ja liikmesriikides kohaldatavatel eri tavadel on negatiivne mõju ühtse turu toimimisele. Juba tehtud katsed ühtlustada arusaama ja rakendamist liikmesriikides mitteseadusandlike meetmetega, näiteks suuniste andmisega ja aruteludega kutsetunnistuste komitees, ei ole andnud piisavaid tulemusi. Vaid ühtsete ELi eeskirjadega on võimalik luua veoettevõtjatele võrdsed tingimused ja ühtlasi tagada liiklusohutuse miinimumtaseme.

Kuna lisaks nõutakse ELi õigusega konkreetset koolitust ohtlike kaupade, puudega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamise ja loomade heaolu valdkonnas, on ELi ülesanne tagada õiguskindlus ja ELi eri õigusaktide kooskõla.

Jätkuõppe puhul on mõned liikmesriigid eiranud liiklusohutusega seotud eesmärke, lubades sama õppemoodulit läbida mitu korda või pakkudes terviklikku koolituskursust, kus ei käsitleta liiklusohutusküsimusi. Kuigi koolituste kohandamine liikmesriigi vajaduste ja prioriteetidega on peamiselt liikmesriikide ülesanne ja peaks selleks ka jääma, peab EL tagama, et koolituste sisule esitatavad miinimumnõuded oleksid kooskõlas üldiste poliitikaeesmärkidega.

- **Proportsionaalsus**

Vastavalt mõjuhinnangu 7. punktile on avastatud probleeme kõige parem ELi tasandil lahendada muudetud direktiiviga, milles täpsustatakse teatavaid küsimusi ja sätestatakse ühtlustatumad miinimumnõuded, jättes liikmesriikidele siiski teatava paindlikkuse.

Muudetud direktiiv on proportsionaalne meede, kuna võimaldaks ulatuslikumalt ühtlustada koolitusnõudeid, et lahendada mõned probleemid, ja jätta liikmesriikidele siiski paindlikkuse kohandada koolitusosade rakendamist oma majandus- ja sotsiaalkeskkonnaga ning oma maanteetranspordisektori konkreetsete vajaduste ja omadustega.

ELi direktiiviga tagataks, et kohaldatakse nõuetekohaseid minimaalseid koolitusnõudeid ja et koolitust tunnustatakse kogu ELis.

- **Vahendi valik**

Võttes arvesse muudatusettepanekute piiratud arvu ja seda, et algne õigusakt on direktiiv, peetakse kõige sobivamaks õigusaktiks direktiivi.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Hindamisel järeldati, et direktiivi 2003/59/EÜ rakendatakse liikmesriikides ilma suuremate probleemideta: sellega on parandatud töötajate liikuvust ja aidatud kaasa juhtide vaba liikumise tagamisele. Hindamisel leidis ka kinnitust, et koos eespool nimetatud õigusaktidega antakse direktiiviga 2003/59/EÜ tõhus panus selle põhieesmärgi (liiklusohutuse tagamine) saavutamisse.

Ehkki järelhindamisel ilmnes, et direktiivi 2003/59/EÜ mõju sektorile on olnud peamiselt positiivne, avastati ka puudusi, mis vähendavad õigusraamistiku tulemuslikkust ja kooskõla ning takistavad selle eesmärkide saavutamist.

Peamised avastatud puudused olid järgmised:

(1) juhtide raskused teises liikmesriigis läbitud / osaliselt läbitud koolitusele tunnustuse saamisel;

(2) koolituse sisu kooskõla juhtide vajadustega on ebapiisav;

(3) raskused ja õiguslik ebakindlus erandite tõlgendamisel;

(4) ebakõla vanuse alampiiri nõuete suhtes juhtide koolitust käsitlevas direktiivis (2003/59/EÜ) ja juhilube käsitlevas direktiivis (2006/126/EÜ), mitmetimõistetavus seoses võimalusega kombineerida elukutseliste juhtide koolitust teiste ELi õigusaktidega nõutavate koolituskursustega (nt ohtlikke kaupu (ADR), reisijate õigusi või loomade heaolu käsitlevate koolituste puhul), ning ebaselgus seoses IKT kasutamisega koolituskursustel (nt e-õpe / kombineeritud õpe).

Ettepaneku eesmärk on avastatud puudused nõuetekohaselt kõrvaldada.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Enne õigusakti ettepaneku koostamist konsulteeriti sidusrühmadega, et koguda asjaomastelt üksikisikutelt ja asutustelt võimalikult palju märkusi ja soovitusi. Konsulteerimisel lähtuti huvitatud isikutega konsulteerimise miinimumnõuetest, mis on esitatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises KOM(2002) 704 (lõplik).

Konsulteerimine hõlmas kaht liiki toiminguid – arvamuste ja andmete kogumist. Kasutati avatud ja suunatud konsulteerimismeetodeid ning mitmesuguseid konsulteerimisvahendeid.

Avatud konsultatsioonina korraldati alates 17. juulist kuni 25. oktoobrini 2013 internetipõhine avalik konsultatsioon. Komisjon sai 395 vastust: 203 eraisikuilt ja 192 asutuste või huvirühmade nimel. 58 vastajat on registreeritud Euroopa Parlamendi ja komisjoni läbipaistvusregistris.

Vastajad rõhutasid elukutseliste juhtide pädevuse ja koolituse valdkonnas võetavate ELi meetmete tähtsust. Sidusrühmad on seisukohal, et direktiivi 2003/59/EÜ panus selle eesmärkide (suurem liiklusohutus, elukutseliste juhtide oskuste täiendamine, juhtide liikuvus ning juhtidele ja ettevõtjatele võrdsete tingimuste loomine) saavutamisse on ebapiisav. Arvamused lahknesid aga nende probleemide lahendamiseks vajalike konkreetsete meetmete küsimuses.

Konsultatsioonidokument, saadud arvamused, nende kokkuvõte ja sidusrühmade 6. märtsi 2014. aasta konverentsi aruanne on avaldatud liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi liiklusohutuse talituse veebisaidil ning veebisaidil „Sinu hääl Euroopas“[6].

Suunatud konsulteerimine hõlmas järgmisi elemente.

- Komisjon esitles algatust peetava sotsiaaldialoogi raames, mis maanteetranspordi sotsiaalpartneritega peeti 24. juunil 2013 ja linnade ühistranspordi sotsiaalpartneritega 25. septembril 2013[7]. Avatud avaliku konsultatsiooni peamisi järeldusi esitleti maanteetranspordi sotsiaalpartneritele taas 25. aprillil 2014. Peamisi ettepanekus käsitletud teemasid esitleti sotsiaalpartneritele 19. novembril 2014. Sotsiaalpartnerid avaldasid seejuures toetust kõnealust valdkonda käsitlevatele ELi tasandi õigusaktidele ega esitanud vastuväiteid komisjoni kavandatud eesmärkidele.

[6] Vt http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm ja http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm

[7] http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365

- 6. märtsil 2014 toimus Brüsselis sidusrühmade ärakuulamine, millel osalesid esindajad ligikaudu 100 organisatsioonist, mis esindavad kaubaveo-ettevõtjaid, reisijate maanteeveo-ettevõtjaid, töötajaid, koolitajaid ja liikmesriikide asutusi. Konverentsil leidsid kinnitust avatud avaliku konsultatsiooni järeldused (vt eespool). Konverentsi aruanne on avaldatud liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi liiklusohutuse talituse veebisaidil.
- 23. jaanuaril 2014 toimus komisjoni korraldatud mitteametlik seminar liikmesriikidega, et arutada direktiivi 2003/59/EÜ võimaliku läbivaatamise kontekstis vanuse alampiiri nõudeid ja koolitusstruktuuri. Kutsetunnistuste komitee 23. oktoobri 2014. aasta koosoleku viimases osas toimus mitteametlik arutelu liikmesriikidega selle üle, kuidas vastastikust tunnustamist parandada. Kutsetunnistuste komitee kohtus taas 9. oktoobril 2015, mil arutleti direktiivi 2003/59/EÜ käimasoleva läbivaatamise üle. Jätkuõppe vastastikuse tunnustamise puhul väljendasid osalejad muret liikmesriikide eri tavade üle ja pidasid üksmeelselt vajalikuks ühtlustatud lähenemisviisi. Rõhutati direktiivi 2003/59/EÜ ajakohasena hoidmise tähtsust tehnika arengu seisukohast ning vajadust suurema täpsuse järele sellistes küsimustes nagu e-õpe.
- Tugiuuringu käigus saadeti liikmesriikide asutustele 2013. aasta detsembris küsimustik, et koguda üksikasjalikku teavet direktiivi 2003/59/EÜ rakendamise kohta. Küsimustikud jagati välja liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi kutsetunnistuste komitee liikmetele. 2014. aasta aprillis saadeti välja jätkuandmete taotlus, et koguda täiendavat arvandmelist teavet direktiiviga 2003/59/EÜ seotud konkreetsete punktide kohta.

Lisaks koostas alltöövõtja koos Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooniga (ETF) küsimustiku juhtide vaba liikumise võimalike tõkete kohta. See küsimustik esitati ELi liikmetest ETFi liikmetele 2014. aasta aprillis.

Tugiuuringu käigus tehti sihtotstarbelised intervjuud, et täiendada kogutud andmeid muude meetoditega, uurida teatavaid konkreetseid küsimusi, saada kinnitust järeldustele ning täpsustada sidusrühmade poolt küsimustikele antud vastuseid. Intervjuud tehti mitme sidusrühmaga alates riigiasutustest ja lõpetades asjaomaste transpordiliitudega.

Konsulteerimise tulemus kinnitas üldist seisukohta, et direktiivi 2003/59/EÜ rakendamist on vaja parandada, muutmata oluliselt selle sisu. Toetati vastastikuse tunnustamise probleemi kulutõhusat lahendust, kuid seisukohad soovitu saavutamiseks sobivaimate meetmete suhtes siiski erinesid. Sidusrühmad olid nõus ka sellega, et koolitus võiks olla paremini kooskõlas juhtide vajadustega. Mõned sidusrühmad pidasid koolituse liiklusohutusosa seisukohast prioriteetseks ohustatud liiklejaid. Erandite täpsustamist ning nende ühtlustamist kutsetunnistuste direktiivis ja tööaega käsitlevates eeskirjades üldiselt tervitati, mida ei saa aga öelda selle kohaldamisala muutmise kohta. Vanuse alampiiride küsimuses sidusrühmade arvamused lahknevad, kusjuures maanteetranspordisektor ja liikmesriigid üldiselt pooldavad kavandatud muudatusi. Ka IKT-vahendite kasutamise ja kohustuslike koolituste kombineerimise võimalust üldiselt tervitati.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

2014. aasta oktoobris valminud järelhindamise aruande ja mõjuhinnangu tugiuuringu[8] koostamisel oli abiks välistöövõtja.

- **Mõjuhinnang**

Algatust toetab mõjuhinnang, millele õiguskontrollikomitee on andnud positiivse hinnangu.

Võttes arvesse kolme avastatud peamise probleemi sõltumatust, kaalutakse mõjuhinnangus kolme poliitikavarianti kolmes peamises valdkonnas: vastastikune tunnustamine, koolituse sisu ning õigusselgus ja järjepidevus.

Eelistatud variant vastastikuse tunnustamise tagamiseks hõlmab juhi kutsetunnistuste väljaandmist välismaalastele. Seda lahendust võrreldi võimalusega tunnustada koolitust juhilubade teabesüsteemi RESPER kaudu või tunnustatud tunnistuse abil.

Eelistatud lahendus koolituse sisu puhul on pöörata koolituskursustel suuremat tähelepanu liiklusohutusele ja kütusesäästlikkusele ning teha selgeks, et koolituskursustel on võimalik kasutada e-õpet / kombineeritud õpet. Õigusselguse ja järjepidevuse valdkonnas on eelistatud lahendus täpsustada kohaldatavat vanuse alampiiri ja erandite kohaldamisala ning selgitada liikmesriikide ametiasutustele, et koolitust on võimalik kombineerida ELi õigusaktide alusel nõutavate muude koolituskursustega. Kõiki poliitikameetmeid võrreldi lähtestsenaariumiga.

Eelistatud variandiga lahendataks praegune vastastikuse tunnustamise probleem, mis võib mõjutada ligikaudu 46 700 juhti (2016). Võttes arvesse koolituste kordumist, võib järgmisel 15 aastal ulatuda see kogunäitaja 100 000ni. Koolituste sisu parandamine avaldab positiivset mõju liiklusohutusele ja kütusesäästlikkusele. Kuna direktiiv täiendab liiklusohutust ja kütusesäästlikkust mõjutavat mitut teist asjaolu, on sellele omistatav oodatav mõju suhteliselt piiratud. Eelistatud variant toob kaasa erandite ja kutsealale sisenemise vanuse alampiiri ühtse kohaldamise, mis valdkonna hinnangul võiks leevendada kutsealale sisenevate juhtide suurenevat puudujääki.

Ettepanek on kooskõlas mõjuhinnangus eelistatava variandiga.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanekuga taotletakse järgmist õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi eesmärki: sujuvamate vastastikuse tunnustamise haldustavade tagamisega oleks võimalik vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste halduskulusid. Läbivaatamine võimaldaks lahendada vastastikuse tunnustamise probleeme väikseimate kuludega. Selleks kuluks hinnatakse 2018.–2030. aastal 6,3 miljonit eurot. Tänu sellisele muutusele säästaks sektor kulusid 2018.–2030. aastal 2,3 miljonit eurot ettevõtjate ja 6,7 miljonit eurot juhtide puhul. Lisaks tõhustatakse koolitussüsteemi, sest vaadatakse läbi alus- ja jätkuõppe sisu, et näha ette täiendav liiklusohutusalane ja keskkonnakasu. See leevendab sisu muutmisega seotud üleminekukulusid (2018.–2030. aastal 14,1 miljonit eurot).

[8] Järelhindamise uuringuaruanne: „Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers“ (Elukutseliste juhtide õpet käsitleva ELi õigusraamistiku tulemuslikkuse ja parandamise kohta), Panteia et al. (2014); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

Suur osa transpordiettevõtjatest on mikroettevõtjad või väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd). Kokku 65–95 %-l sektori ettevõtjatest on alla kümne töötaja. Direktiiviga ei jäeta selle kohaldamisalast välja mikroettevõtjaid ega VKEsid ning neid mõjutavad peamiselt vastastikuse tunnustamise menetluse lihtsustamine, koolituse sisu muudatused ja erandite ühtsem kohaldamine.

- **Põhiõigused**

Poliitikaeesmärgid ei mõjuta põhiõiguste harta absoluutseid ega piira mitteabsoluutseid õigusi. Üldiseks poliitikaeesmärgiks on parandada hartas sätestatud põhiõiguste rakendamist ELi õigustikus, kuna transporditöötajate ohutuse toetamine on õigusaktide üks põhiline eesmärk.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Selleks et tagada üld- ja erieesmärkide tulemuslik ja tõhus saavutamine, on oluline teha meetmetele järelevalvet. Selleks koostas komisjon loetelu näitajatest, mis aitavad direktiivi 2003/59/EÜ täiendavalt hinnata.

Komisjon jääb tihedasse kontakti liikmesriikide ja asjaomaste sidusrühmadega, et jälgida uute pädevus- ja koolitusnõuete mõju. Kutsetunnistuste komitee on ideaalne foorum teabevahetuseks liikmesriikidega. Komisjon hoiab sidet ka sotsiaalpartneritega. Teabevahetuseks sotsiaalpartneritega saab kasutada valdkondlikku sotsiaaldialoogi komiteed.

Pärast käesolevas direktiivis sätestatud tähtaja möödumist hindab komisjon üksikasjalikult selle ülevõtmist.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Võttes arvesse ettepaneku kohaldamisala (asjaolu, et sellega vaid muudetakse direktiive 2003/59/EÜ ja 2006/126/EÜ, mille mõlemad on kõik liikmesriigid täielikult üle võtnud), ei tundu põhjendatud ega proportsionaalne nõuda selgitavaid dokumente.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Lisaks teatavatele väikestele keelelistele ja redaktsioonilistele muudatustele ning teistele ELi õigusaktidele osutavate viidete ajakohastustele on ettepaneku peamised elemendid järgmised.

Direktiivi 2003/59/EÜ artikkel 2 – Erandid

Erandite sõnastust muudetakse, et neid täpsustada ja viia need kooskõlla määrusega (EÜ) 561/2006.

> Artikli 2 punkt b: muudatusega täpsustatakse, et sõidukeid ei või kasutada muul eesmärgil kui erandis sätestatud otstarbel. See tähendab, et kui näiteks tuletõrjeautot kasutatakse lõbustuspargi atraktsioonina, ei jää selle juht direktiivi kohaldamisalast välja. Selle lause lisamisega tagatakse ka kooskõla samasuguse erandiga määruse (EÜ) 561/2006 artikli 3 punktis c.

Artikli 2 punkt d: muudatusega täpsustatakse, et erand hõlmab ka sõidukeid, mida kasutatakse mitteärilisel humanitaarabiveol, kui neid kasutatakse erakorralises seisukorras või kui need on määratud päästeoperatsioonideks; muudatusega tagatakse kooskõla määruse (EÜ) 561/2006 artikli 3 punktiga d.

Artikli 2 punkt e: tehakse kaks täpsustust: esiteks võib sõidukeid kasutada mitte üksnes sõidukoolitusel, vaid ka sõidueksamil; teiseks hõlmab erand sõite üksnes koolituseesmärgil, neid ei või kombineerida äriotstarbeliste vedudega. Muudatused on kooskõlas samasuguste eranditega vastavalt määruse (EÜ) 561/2006 artikli 3 punktis d ja artikli 13 lõike 1 punktis g.

Artikli 2 punkt f: muudatusega täpsustatakse, et mitteäriline vedu, mille suhtes erandit kohaldatakse, ei pea toimuma juhi „isiklikuks kasutuseks“ (nt mitteäriliseks veoks heategevuse raames või mittetulundusühingutele). See tagab kooskõla samasuguste eranditega määruse (EÜ) 561/2006 artikli 3 punktis h ja artikli 13 punktis i.

Artikli 2 punkt g: lisatakse sõna „masinaid“, et täpsustada, et erandit kohaldatakse juhi suhtes, kes veab ka masinaid, mida ta kasutab oma töös. See tagab kooskõla samasuguse erandiga määruse (EÜ) 561/2006 artikli 3 punktis aa.

Artikli 2 punkt h: see erand on mõeldud põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjatele, kes aeg-ajalt transpordivad oma tooteid. See tagab kooskõla ka samasuguse erandiga määruse (EÜ) 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis b.

Direktiivi 2003/59/EÜ artikkel 7 – Jätkuõpe

Muudatus tuleneb asjaolust, et artikli 4 kohane üleminekuperiood on lõppenud ning kõik kutsetunnistuste omanikud peavad alates 10. septembrist 2016 järgima jätkuõpet käsitlevaid sätteid.

Uue sõnastusega tagatakse, et jätkuõpe hõlmab vähemalt üht liiklusohutusalast ainet ning et samal koolitusel ei korrata samu aineid. Samuti nähakse ette, et koolitus oleks asjakohane konkreetse juhi töö seisukohast ning aja- ja asjakohane.

Direktiivi 2003/59/EÜ artikkel 10 – Liidu kood

Lõiget 1 muudetakse, et lisada viide ühtlustatud koodile 95, mis lisati direktiivi 2006/126/EÜ I lisasse.

Teksti muudetakse selle tagamiseks, et kõigile kutsetunnistuste omanikele märgitaks juhiloale kas vastastikku tunnustatud kood 95 või antaks neile välja vastastikku tunnustatud juhi kutsetunnistus. Nii tegeletakse vastastikuse tunnustamise kitsaskohtadega juhtudel, kui juht omandab kutsetunnistuse liikmesriigis, kus ei ole tema alaline elukoht ja kus märgitakse juhilubadele üksnes kood 95.

Lisatakse viide, et tagada määruses (EL) nr 1072/2009 ettenähtud juhitunnistuste vastastikune tunnustamine, sh juhul, kui sellele ei ole märgitud asjaomast liidu koodi.

Direktiivi 2003/59/EÜ I lisa – Pädevuse ja väljaõppe miinimumnõuded

Viide kehtetuks tunnistatud otsusele 85/368/EMÜ asendatakse viitega soovitusele 2008/C 111/01 ja Euroopa kvalifikatsiooniraamistikule (EQF). Kuna EQF põhineb soovitusel, annab see liikmesriikidele suurema paindlikkuse.

1. jagu ajakohastatakse selleks, et:

- paremini arvesse võtta tehnika praegust arengutaset ja sõidukite tehnilisi omadusi, pöörates suuremat tähelepanu kütusesäästlikule sõidustiilile;
- muuta sõit ohutumaks, parandades sealhulgas võimet liiklusriske vältida, hinnata ja nendega kohaneda;
- lisada viited automaatkäigukastide kasutamisele, et paremini arvesse võtta tehnika praegust arengutaset ja sõidukite tehnilisi omadusi;
- lisada ohtlike kaupade ja loomade transport ning puudega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamine, et täiendada õppeainete loetelu, võttes arvesse kauba- ja reisijateveo eri liike.

2. jagu muudetakse, et võimaldada liikmesriikidel kasutada koolitamisel IKT-vahendeid ja kombineerida direktiivi koolituseesmärki ELi õigusaktide alusel nõutavate muude koolituskursustega.

Direktiivi 2003/59/EÜ II lisa – Juhi kutsetunnistuse Euroopa Liidu vormi käsitlevad eeskirjad

II lisa muudatus piirdub juhi kutsetunnistuse Euroopa Liidu vormile osutava viite ajakohastamisega ning direktiivis sätestatud liidu ühtlustatud koodile 95 osutava viite arvessevõtmisega.

Direktiivi 2006/126/EÜ artikkel 4 – Kategooriad, mõisted ja vanuse alampiirid

Selle muudatuse eesmärk on kõrvaldada õiguskindlusetus teatavate sõidukikategooriate suhtes kohaldatavate vanuse alampiiride küsimuses, nähes nende puhul ette ELi tasandil ühtlustatud kohaldamise.

Artikli 4 lõike 4 punktidest e, g, i ja k jäetakse välja viide direktiivile 2003/59/EÜ ning direktiivi 2006/126/EÜ artiklile 4 lisatakse uus lõige 7 konkreetse viitega sellele, millal ja millistel tingimustel kohaldatakse direktiivis 2003/59/EÜ ettenähtud madalamaid vanuse alampiire.

2017/0015 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[9],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[10],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus[11] seadis komisjon eesmärgiks viia hukkunute arv nullini, mis tähendab, et liit peaks viima liiklussurmade arvu maanteetranspordis 2050. aastaks nulli lähedale.

(2) Komisjon tegi oma teatises liiklusohutuse valdkonna 2011.–2020. aasta poliitikasuuniste kohta[12] ettepaneku seada alates 2010. aastast sihiks vähendada liidus liiklussurmade koguarvu 2020. aastaks veel poole võrra. Selle eesmärgi saavutamiseks kehtestas komisjon seitse strateegilist eesmärki, mille hulgas on liiklejate hariduse ja koolituse parandamine ning ohustatud liiklejate kaitse.

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ[13] rakendamise hindamisel avastas komisjon mitu puudujääki. Peamisteks avastatud puudusteks olid raskused ja õiguskindlusetus erandite tõlgendamisel, koolituse sisu, mis on juhtide vajadustega kooskõlas vaid osaliselt, juhtide raskused mõnes muus liikmesriigis läbitud / osaliselt

9 ELT C , , lk .

10 ELT C , , lk .

11 28. märtsi 2011. aasta valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, KOM(2011) 144 (lõplik).

12 Teatis „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“ (KOM (2010) 389 (lõplik)).

13 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiiv 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).

läbitud koolitusele vastastikuse tunnustuse saamisel ning ebakõla vanuse alampiiri nõuete suhtes direktiivide (2003/59/EÜ) ja (2006/126/EÜ)[14] vahel.

(4) Direktiivi 2003/59/EÜ õigusselguse parandamiseks tuleks kõik viited kehtetuks tunnistatud ja asendatud liidu õigusaktidele välja jätta või neid muuta.

(5) Selleks et tagada õiguskindlus ja kooskõla teiste liidu õigusaktidega, tuleks teha mitu muudatust direktiiviga 2003/59/EÜ ette nähtud eranditesse, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) 561/2006[15] ette nähtud samasuguseid erandeid.

(6) Võttes arvesse koolitus- ja haridusalaseid arengusuundumusi ning selleks, et suurendada direktiivi 2003/59/EÜ panust liiklusohutusse ja koolitamise asjakohasust juhtide seisukohast, tuleks koolituskursuste puhul tugevdada liiklusohutusalaseid aineid, näiteks ohtude äratundmine, ohustatud liiklejate kaitse ning kütusesäästlik sõit.

(7) Liikmesriikidele tuleks pakkuda konkreetset võimalust parandada ja ajakohastada koolitust IKT-vahendite (näiteks e-õppe ja kombineeritud õppe) kasutamisega koolitusosade puhul, tagades samas koolituse kvaliteedi.

(8) Selleks et tagada ELi õigusaktidega nõutava koolituse eri vormide omavaheline kooskõla, tuleks liikmesriikidele anda võimalus kombineerida asjaomase koolituse eri liike, näiteks ohtlike kaupade transpordi, puudega inimeste suhtes teadlikkuse suurendamise ja loomade transpordi alaseid koolitusi ning direktiiviga 2003/59/EÜ ettenähtud koolitusi.

(9) Selleks et liikmesriikide eri tavad ei takistaks vastastikust tunnustamist ega piiraks juhtide õigust läbida jätkukoolitus liikmesriigis, kus nad töötavad, tuleks liikmesriigi asutustelt nõuda asjakohase dokumendi väljaandmist, millega tagatakse vastastikune tunnustus igale juhile, kes vastab direktiivi 2003/59/EÜ nõuetele.

(10) Selleks et tagada õigusselgus ja ühtlustatud nõuded vanuse alampiiridele direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud eesmärkidel, tuleks direktiiviga 2006/126/EÜ ette näha konkreetne erand, milles on sätestatud, et juhilube võib välja anda direktiivis 2003/59/EÜ sätestatud miinimumvanustes isikutele.

(11) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, s.o reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kogu ELi hõlmava standardi parandamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning need eesmärgid on maanteetranspordi ja käesolevas direktiivis käsitletavate küsimuste piiriülese olemuse tõttu paremini saavutatavad liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(12) Seepärast tuleks direktiive 2003/59/EÜ ja 2006/126/EÜ vastavalt muuta,

---

[14] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).

[15] 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).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/59/EÜ muudetakse järgmiselt:

(1) artikli 1 teises lõigus asendatakse esimene ja teine taane järgmisega:

„ — sõidukeid, mille puhul nõutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2006/126/EÜ(*) määratletud C1, C1 + E, C või C + E kategooria juhilube või samaväärseid juhilube,

— sõidukeid, mille puhul nõutakse direktiivis 2006/126/EÜ määratletud D1, D1 + E, D või D + E kategooria juhilube või samaväärseid juhilube. _____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).“;

(2) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

(a) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) mida kasutavad relvajõud, kodanikukaitse- ja tuletõrjeteenistused ning korrakaitseorganid või mille kasutamine on nende kontrolli all, kui vedu toimub nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks;“

(b) punktid d–g asendatakse järgmistega:

„d) mida kasutatakse erakorralises seisukorras või mis on määratud päästeoperatsioonideks, sealhulgas sõidukeid, mida kasutatakse mitteärilisel humanitaarabiveol;

e) mida vastavalt artiklile 6 ja artikli 8 lõikele 1 kasutatakse isikute sõidukoolitusel ja juhiloa või kutsetunnistuse saamiseks vajaliku sõidueksami sooritamiseks, tingimusel et selliseid sõidukeid ei kasutata äriliseks kauba- ega reisijateveoks;

f) mida kasutatakse mitteäriliseks reisijate- ja kaubaveoks;

g) mis veavad materjali, seadmeid või masinaid, mida juhid kasutavad oma töös, tingimusel et sõidukijuhtimine ei ole juhtide põhitegevusala;“

(c) lisatakse punkt h:

„h) mida põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjad kasutavad või võtavad ilma juhita rendile kaubaveoks oma äritegevuse raames, tingimusel et sõidukijuhtimine ei ole juhi põhitegevusala.“;

(3) artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

(a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Jätkuõpe sisaldab koolitust, mis võimaldab kutsetunnistuse omanikel värskendada oma tööks vajalikke olulisi teadmisi ja kus keskendutakse eelkõige liiklusohutusele ja kütuse säästmisele.“;

(b) kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Jätkuõppe eesmärk on süvendada või täpsustada teadmisi teatavates I lisa 1. jaos osutatud ainetes. Mitut ainet käsitlev jätkuõpe hõlmab alati vähemalt üht liiklusohutusalast ainet. Õppeainete puhul võetakse arvesse juhi tehtavate

vedudega seotud koolitusvajadusi ning sellekohaste õigusaktide ja tehnika arengut.“;

(4) artikli 9 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Artikli 1 punktis a osutatud juhid läbivad artiklis 5 osutatud alusõppe liikmesriigis, kus on nende peamine elukoht, nagu on määratletud direktiivi 2006/126/EÜ artiklis 12.“;

(5) artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Liidu kood

1. Artiklis 6 osutatud kutsetunnistuse alusel ja artikli 8 lõikes 1 osutatud kutsetunnistuse alusel märgivad liikmesriikide pädevad asutused artikli 5 lõikeid 2 ja 3 ning artiklit 8 arvesse võttes direktiivi 2006/126/EÜ I lisas osutatud Euroopa Liidu ühtlustatud koodi 95 vastavate loakategooriate kõrvale:

– kas juhiloale

– või II lisas esitatud vormile vastavalt koostatud kutsetunnistusele.

Kui liidu koodi ei ole võimalik märkida juhiloale, annab selle liikmesriigi pädev asutus, kus kutsetunnistus omandati, juhile välja kutsetunnistuse.

Liikmesriigi väljaantud kutsetunnistusi tunnustatakse vastastikku. Kui kutsetunnistus välja antakse, kontrollivad pädevad asutused juhiloa kehtivust ja juhiloa number märgitakse kutsetunnistusele.

2. a) Artikli 1 punktis b osutatud juht, kes juhib kaupade autoveoks kasutatavat sõidukeid, tõendab käesolevale direktiivile vastavat pädevust ning väljaõpet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1072/2009(*) sätestatud juhitunnistusega. Kõnealust juhitunnistust tunnustatakse käesoleva direktiivi kohaldamisel vastastikku isegi siis, kui sellele ei ole märgitud asjakohast liidu koodi.

b) Artikli 1 punktis b osutatud juht, kes juhib reisijate autoveoks kasutatavat sõidukeid, tõendab käesolevale direktiivile vastavat pädevust ja väljaõpet ühel järgmisel viisil:

– liidu vormil põhinevale juhiloale märgitud liidu koodiga, kui tal on selline juhiluba, või

– II lisas sätestatud kutsetunnistusega, millele on märgitud asjakohane liidu kood, või

– siseriikliku tunnistusega, mille kehtivust oma territooriumil liikmesriigid vastastikku tunnustavad.

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).“;

(6) I ja II lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

Direktiivi 2006/126/EÜ artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

(1) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

(a) punkti e kolmas taane asendatakse järgmisega:

„— vanuse alampiir C1- ja C1E-kategooria puhul on 18 aastat;“

(b) punkti g teine taane asendatakse järgmisega:

„— vanuse alampiir C- ja CE-kategooria puhul on 21 aastat;“

(c) punkti i teine taane asendatakse järgmisega:

„— vanuse alampiir D1- ja D1E-kategooria puhul on 21 aastat;“

(d) punkti k teine taane asendatakse järgmisega:

„— vanuse alampiir D- ja DE-kategooria puhul on 24 aastat.“;

(2) lisatakse lõige 7:

„7. Erandina käesoleva direktiivi artikli 4 lõike 4 punktides g, i ja k sätestatud vanuse alampiiridest on C-, CE-, D1-, D1E-, D- ja DE-kategooria juhiloa väljaandmisel vanuse alampiir see, mis on kutsetunnistuste omanikele selliste sõidukite juhtimiseks sätestatud vastavalt direktiivi 2003/59/EÜ artikli 5 lõikele 2, artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i esimesele lõigule, artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti ii esimesele lõigule või artikli 5 lõike 3 punktile b.

Kui vastavalt direktiivi 2003/59/EÜ artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti i teisele lõigule või artikli 5 lõike 3 punkti a alapunkti ii teisele lõigule lubab liikmesriik selliseid sõidukeid oma territooriumil juhtida nooremas vanuses, kehtib juhiluba üksnes selle väljaandnud liikmesriigi territooriumil seni, kuni loaomanik on jõudnud käesoleva artikli esimeses lõikes osutatud asjaomase vanuse alampiirini ja tal on kutsetunnistus.“.

Artikkel 3

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [OP: please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 4

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

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel *president*	*Nõukogu nimel* *eesistuja*