EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

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

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Autoveosektoris aitavad liidu sotsiaalõigusnormid saavutada poliitikaeesmärgid, milleks on parandada sõidukijuhtide töötingimusi, tagada aus konkurents autoveo-ettevõtjate vahel ning suurendada kõigi maanteekasutajate liiklusohutust. Komisjoni strateegia jaoks, mille eesmärk on integreerida ELi autoveoturg suuremal määral ning muuta sektor ausaks, tõhusaks ja sotsiaalselt vastutustundlikuks, nagu on kirjeldatud 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus transpordipoliitika kohta,[1] on määrava tähtsusega kohandada neid norme sektori vajadustele ning lihtsustada nende ühtset ja tõhusat kohaldamist ning täitmise tagamist.

Autovedude suhtes kohaldatavad peamised sotsiaalõigusnormid hõlmavad direktiiviga 2002/15/EÜ[2] kehtestatud sõidukijuhtide tööaja korralduse sätteid, direktiiviga 2006/22/EÜ kehtestatud täitmise tagamise miinimumnõudeid, määrusega (EÜ) nr 561/2006[3] kehtestatud sõiduaja, vaheaegade ja puhkeperioodide norme ning direktiiviga 96/71/EÜ[4] ja selle täitmise tagamise direktiiviga 2014/67/EL[5] kehtestatud töötajate lähetamise sätted. Need õigusaktid on osa laiematest jõupingutustest, mille eesmärk on parandada sõidukijuhtide töötingimusi, tagada aus konkurents ettevõtjate vahel ja parandada liiklusohutust Euroopa maanteedel ning tagada tasakaal autjuhtide sotsiaalkaitse ja ettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel.

Aastatel 2015–2017 korraldati õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi raames autovedude sotsiaalõigusnormide ja nende täitmise tagamise järelhindamine,[6] mille tulemuste kohaselt ei aita kehtivad õigusnormid tulemuslikult ja tõhusalt tegeleda töötingimuste halvenemise ja konkurentsi moonutamise riskidega. See on põhjustatud õigusraamistiku vajakajäämistest. Teatavad õigusnormid ei ole selged, sobilikud või neid on keeruline rakendada või nende täitmist tagada, mille tõttu rakendavad liikmesriigid ühiseid õigusnorme erinevalt ja tekib siseturu killustatuse risk.

Kohapealsete probleemide analüüsi kohaselt tuleb eelkõige kiiresti tegeleda sellega, et direktiive 96/71/EÜ ja 2014/67/EL tõlgendatakse ja kohaldatakse autoveosektori puhul erinevalt. Käesoleva seadusandliku ettepaneku aluseks olevas mõjuhinnangus järeldatakse, et lähetamis- ja haldusnõuded ei sobi rahvusvahelise autoveosektori sõidukijuhtide töö väga liikuva olemusega. See põhjustab ettevõtjatele ebaproportsionaalselt suure regulatiivse koormuse ja loob põhjendamatud tõkked piirüleste teenuste osutamisele. Autoveosektorile lähetamisnormide kehtestamisel tekkivad õiguslikud ja praktilised probleemid toodi esile direktiivi 96/71/EÜ muutmist käsitleva komisjoni 8. märtsi 2016. aasta ettepaneku[7] põhjenduses 10: *Kuna rahvusvahelise maanteeveo sektoris iseloomustab tööülesandeid suur mobiilsus, tekitab töötajate lähetamist käsitleva direktiivi rakendamine erilisi õiguslikke küsimusi ja raskusi (eriti juhul, kui seos asjaomase liikmesriigiga ei ole piisav). Neid*

---

1 KOM(2011) 144 (lõplik).
2 EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35
3 ELT L 102, 11.4.2006, lk 1
4 EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1
5 ELT L 159, 28.5.2014, lk 11
6 Järelhindamine hõlmas määrust (EL) nr 561/2006 sõiduaja, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, direktiivi 2006/22/EÜ määruse sätete täitmise tagamise kohta ning direktiivi 2002/15/EÜ autovedudega tegelevate ringi liikuvate töötajate tööaja kohta.
7 COM(2016) 128

probleeme oleks kõige sobivam lahendada sektoripõhiste õigusaktide ja muude ELi algatustega, mille eesmärk on parandada maanteeveo siseturu toimimist.

Käesolevas ettepanekus sätestatakse ühtne lähenemisviis, et tegeleda sõidukijuhtide nõuetele mittevastavatest töötingimustest (sealhulgas tööhõivetingimustest) tekkivate riskidega ning samal ajal vähendada ettevõtjate liigset regulatiivset koormust ja vältida konkurentsimoonutusi. Üldeesmärk on leida tasakaal autjuhtide nõuetekohaste töötingimuste ja ettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek on osa Euroopa Liidu autoveo õigusaktide laiemast läbivaatamisest, mis praegu toimub. See on tihedalt seotud algatusega, mille eesmärk on parandada määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud sõiduaega, vaheaegu ja puhkeperioode ning määruses (EL) nr 165/2014 sätestatud sõidumeerikute kasutamist käsitlevate õigusnormide selgust ja nõuetele vastavust. See on ka seotud autoveo-ettevõtja elukutsele juurdepääsu (määrus (EÜ) nr 1071/2009), rahvusvahelisele autoveoturule pääsu (määrus (EÜ) nr 1072/2009) ning rahvusvahelisele reisijateveo turule pääsu (määrus (EÜ) nr 1073/2009) käsitlevate turu õigusnormide poolelioleva läbivaatamisega. Sotsiaal- ja turu õigusnormid moodustavad tervikliku ja ühtse õigusraamistiku ning on väga oluline tagada järjepidevalt ja tulemuslikult nende täitmine, et luuga õiglane, ohutu ning keskkondlikult ja sotsiaalselt jätkusuutlik autoveosektor. Ükski neist algatustest ei saa üksinda tulemuslikult lahendada praeguseid sotsiaalseid ja turu probleeme.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek aitab kaasa komisjoni praeguse koosseisu kahe prioriteedi saavutamisele, eelkõige luua süvendatud ja õiglasem siseturg ning edendada töökohtade loomist, majanduskasvu ja investeeringuid. See on kooskõlas meetmetega, mille eesmärk on võidelda sotsiaalse ebaõigluse ja ebaausa konkurentsi vastu ning luua sotsiaalne raamistik uute tööhõivevõimaluste ja ausate äritingimuste jaoks.

Üks ettepaneku eesmärkidest on tagada inimväärsed töötingimused ja nõuetekohane sotsiaalkaitse. Seetõttu sobib see kokku komisjoni sotsiaalmeetmete kava ja Euroopa sotsiaalõiguste samba loomise algatuse eesmärkidega. See on ka kooskõlas Euroopa Liidu põhiõiguste hartaga, mille artiklis 31 on sätestatud õigus headele ja õiglastele töötingimustele.

Ettepanekuga panustatakse õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi, vähendades regulatiivset koormust, lihtsustades ja kohandades teatavaid õigusnorme sektori erivajadustega. See muudab ka tõhusamaks täitmise tagamise, kasutades paremini olemasolevaid kontrolli vahendeid ja süsteeme.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ ja sätestatakse sektoripõhised õigusnormid töötajate lähetamise kohta seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL.

Direktiiv 2006/22/EÜ põhineb praegusel Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõikel 1 ja direktiivi muutmisel tuleks samuti tugineda nimetatud sättele.

Direktiivid 96/71/EÜ ja 2014/67/EL põhinevad (praegusel) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 53 lõikel 1. Kuna siinkohal välja pakutud õigusnormid käivad ainult veoteenuste

osutamisega seotud olukordade kohta, tuleks tugineda Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõikele 1.

- **Subsidiaarsus**

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punkti g kohaselt jagab EL transpordi valdkonnas regulatiivset pädevust liikmesriikidega. Kehtivaid õigusnorme saab siiski muuta ainult liidu seadusandja.

Kehtivate õigusaktide vajakajäämiste tõttu rakendavad liikmesriigid ELi sotsiaalõigusnorme erinevalt ja tagavad erinevalt nende täitmise, sealhulgas töötajate lähetamist käsitlevate õigusnormide puhul. Suunistest või liikmeriikide eneseregulеerimisest ei piisaks, et tagada autoveo sotsiaalõigusnormide järjepidev kohaldamine ja täitmise tagamine kogu ELis. Seega on meetmete võtmine ELi tasandil õigustatud.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik, et lahendada sõidukijuhtide puudulike töötingimuste ja ettevõtjate konkurentsimoonutustega seotud kindlaks määratud probleemid.

Nagu on märgitud mõjuhinnangu punktis 7.2, esitatakse ettepanekus poliitikavariant, mida peetakse kõige sobilikumaks ja proportsionaalsemaks ning mille puhul on leitud tasakaal sõidukijuhtide töötingimuste parandamise, ettevõtjate regulatiivse koormuse vähendamise ning õigusnormide tulemusliku piiriülese täitmise tagamise vahel.

Ettepanekus keskendutakse teatavate õigusnormide lihtsustamisele, selgitamisele ja kohandamisele, et täita sektori vajadused. Seeläbi välditakse ettevõtjatele tekkivat mis tahes põhjendamatut halduskoormust ning seatakse eesmärgiks tagada liikmesriikide halduskoostöö ja vastastikuse abi nõuete proportsionaalsus. Mõjuhinnangus jõuti järeldusele, et ette nähtud poliitikameetmetel ei ole VKEdele ebaproportsionaalselt suurt mõju.

- **Vahendi valik**

Kuna ettepanekuga tehakse piiratud arvul muudatusi direktiivi 2006/22/EÜ ning sätestatakse sektoripõhised õigusnormid töötajate lähetamisele autoveosektoris seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL, on valitud vahend samuti direktiiv.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Täitmise tagamise direktiivi 2006/22/EÜ ning sõiduaja määruse (EÜ) nr 561/2006 ja tööaja direktiivi 2002/15/EÜ suhtes korraldati aastatel 2015–2017 põhjalik järelhindamine[8]. See hindamine tugines välisuuringule[9].

Peamised kindlaks määratud probleemid olid järgmised:

[8] Vt joonealune märkus 1.

[9] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf

- nende ajavahemike dokumenteerimise nõude erinev tõlgendamine ja täitmise tagamine, mille jooksul sõidukijuht viibib sõidukist eemal;

- tööaja õigusnormide rikkumine, mille tõttu sõidukijuhid töötavad liiga pika aja jooksul ning nende väsimus avaldab negatiivset mõju sõidukijuhtide tervisele ja ohutusele ning liiklusohutusele;

- ebapiisav tööaja nõuete täitmise tagamine ning järelevalvet ja vastavuse kontrolle käsitlevate ühtsete andmete puudumine;

- liikmesriikide ebapiisav halduskoostöö ja vastastikune abi, mis takistab ELi õigusnormide järjepidevat rakendamist;

- veoettevõtjate riskiastmeid hindavate riiklike süsteemide ebakõlad, mis takistavad tulemuslike kontrollide tegemise eesmärgil teabe vahetamist ja andmete võrdlemist;

- riskiastme hindamise süsteemides ei kasutata piisavalt andmeid, mis takistab kontrollide tulemuslikku suunamist;

- ei ole tegeletud riskidega, et töötingimused halvenevad pikka aega oma töökohariigist väljaspool viibivate sõidukijuhtide ebapiisava palga ja sotsiaalkaitse tõttu.

Töötajate lähetamise sätted ei olnud kõnealuse õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi alusel tehtava hindamise otsene osa. Samas näitasid autoveosektoris töötajate lähetamist reguleerivate erinevate riiklike meetmete kohaldamisel tekkinud probleemid, et lähetamist reguleerivad üldised õigusnormid ei ole sobilikud autoveo väga liikuva tööjõu jaoks ja et haldusnõuded on ebaproportsionaalselt koormavad, mis piirab piiriüleste teenuste osutamise vabadust.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Käesoleva ettepaneku koostamiseks konsulteeriti ulatuslikult sidusrühmadega kooskõlas huvitatud pooltega konsulteerimist reguleerivate miinimumstandarditega, mis on sätestatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises (COM(2002) 704 final).

Konsulteerimises osalesid kõik asjaomased sidusrühmad: riikide ametiasutused, täitmise tagamise organid, autoveo-ettevõtjaid (kauba- ja reisijatevedu) esindavad ühendused, ekspediitorid, kaubasaatjad, VKEd, ametiühingud, sõidukijuhid ja teised autoveotöötajad. Eelkõige konsulteeriti kogu protsessi vältel põhjalikult Euroopa sotsiaalpartneritega. Kasutati mitmesuguseid avatud ja suunatud konsultatsioonimeetodeid ja -vahendeid:

- 4. juunil 2015 transpordi sotsiaalmeetmete kava teemal toimunud kõrgetasemelisel konverentsil korraldati ulatuslik arutelu autoveo sotsiaalsete aspektide kohta. Sellel osales ligikaudu 350 inimest, sealhulgas poliitikakujundajad, transpordieksperdid ja sotsiaalpartnerid;

- 2015. aasta lõpus toimusid seminarid, millel osalesid sektori sidusrühmad, liikmesriikide esindajad ja sotsiaalpartnerid ELi tasandil. Arutelud keskendusid sellele, kuidas sotsiaalsed ja siseturu õigusaktid autoveosektoris toimivad;

- 19. aprillil 2016 korraldati autoveo konverents, mille raames toimus seminar, et käsitleda autoveo siseturu ja sotsiaalseid aspekte. Sellel osales ligikaudu 400 inimest, eelkõige

liikmesriikide esindajad, Euroopa Parlamendi liikmed ja peamised sidusrühmad, kes arutasid kavandatud maanteealgatuste eesmärke ja ulatust;

- korraldati viis kohandatud uuringut, et küsida arvamusi riikide transpordiministeeriumidelt (keskendudes õigusnormide rakendamisele ja tõlgendamisele), täitmise tagamise asutustelt (keskendudes täitmise tagamise tavadele, kuludele ja sellest saadavale kasule), ettevõtjatelt (keskendudes õigusaktide mõjule turul tegutsevatele ettevõtjatele), ametiühingutelt (keskendudes õigusaktide mõjule sõidukijuhtidele) ning teistelt sidusrühmadelt, näiteks tööstusliitudelt (keskendudes üldistele arusaamadele õigusaktidest tekkiva mõju kohta). Kokku saadi 1441 vastust (millest 1269 oli autoveo-ettevõtjatelt);

- küsitleti 90 sidusrühma (kellest 37 olid sõidukijuhid), et saada teada, kui hästi nende kogumiste põhjal täitmise tagamine töötas, kas see oli tulemuslik ja millised olid täitmise tagamisel tekkivad probleemid;

- 5. septembrist 11. detsembrini 2016 korraldati avalik konsultatsioon[10], et määratleda probleem ja leida võimalikud lahendused. 1378 vastusest 1209 saadi sõidukijuhtidelt, ettevõtjatelt, kaubasaatjatelt ja ekspediitoritelt ning 169 riikide ametiasutustelt, täitmise tagamise organitelt, töötajate organisatsioonidelt ja tööstusliitudelt;

- 4. novembrist 2016 4. jaanuarini 2017 korraldati VKEde paneeluuring. Uuringule saadud 109 vastuses esitati arvamusi õigusraamistiku läbivaatamise eesmärkide ja võimalike lahenduste kohta;

- sõidukijuhtide veebiküsitlus (võimalike meetmete kohta esitati 345 vastust, kuigi neist 140 vastust olid Madalmaadest ja 127 Ühendkuningriigist); riigi ametiasutuste ja täitmise tagamise organite küsitlus (ELi 27 liikmesriigist, Norrast ja Šveitsist saadi 41 vastust) ning ettevõtjate küsitlus (saadi 73 vastust, aga see ei olnud jällegi täiesti esindav, kuna 58 vastust saadi Ungarist);

- seitsme veoettevõtja, üheksa riikliku tööstusliidu, üheksa riigi ametiasutuse, nelja riikliku ametiühingu ja kuue Euroopa sotsiaalpartneri küsitlus.

Euroopa sotsiaalpartnereid teavitati korrapäraselt ja nendega konsulteeriti mitmel kahepoolsel kohtumisel komisjoniga ning autoveo valdkondliku dialoogi komitee ja sotsiaalpartnerite töörühma korrapärastel kohtumistel.

Konsultatsiooni tulemusena kinnitati järgmiste peamiste probleemide olemasolu: 1) sõidukijuhtide ebapiisavad töötingimused, 2) veoettevõtjate konkurentsi moonutamine ja 3) regulatiivne koormus ettevõtjatele ja liikmesriikidele. Need väljakutsed tulenevad järgmistest kindlaks tehtud peamistest õiguslikest probleemidest: ebaselged või sobimatud sotsiaalõigusnormid, õigusnormide erinev kohaldamine, ebajärjepidev ja ebatõhus täitmise tagamine ning halb halduskoostöö liikmesriikide vahel.

Poliitikameetmete eelnõu puhul toetasid kõik sidusrühmad suurel määral täitmise tagamise ja täitmise tagamise organite vahelise koostöö tugevdamist, kuigi teatavad riiklikud täitmise tagamise asutused olid mures võimalike täiendavate täitmise tagamise kulude pärast. Riikide ametiasutused ja ELi tasandi täitmise tagamise organisatsioonid toetasid eelkõige (üle 70 % toetuse osakaaluga) suurel määral meetmeid, mille eesmärk on ühtlustada riiklikud

[10] Tulemuste kokkuvõte http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

riskiastme hindamise süsteemid ja anda reaalaajas juurdepääs riskiastme hindamise süsteemide andmetele.

Sidusrühmad olid erinevatel seisukohtadel autoveosektori lähetamise tingimusi käsitlevate meetmete eelnõu puhul: ELi 13 liikmesriiki ja ettevõtjad toetasid meedet reservatsioonidega (ajaline piirang ei tohiks olla liiga väike), samas kui ametiühingute hinnangul kahjustab see meede sõidukijuhte. ELi 15 liikmesriiki ja ettevõtjad olid erinevatel seisukohtadel. Enamik sidusrühmadest, välja arvatud ametiühingud, toetasid meedet, millega vähendatakse autoveosektoris lähetamise õigusnormide kohaldamisest tekkivat halduskoormust.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välistöövõtjad korraldasid komisjoni abistamiseks järelhindamise tugiuuringu[11] ja eraldi mõjuhinnangu tugiuuringu, mis viidi lõpule 2017. aasta mais.

- **Mõjuhinnang**

Algatust toetab mõjuhinnang, millele õiguskontrollikomitee on andnud positiivse hinnangu ja mille kohta ta on esitanud soovitusi. Kõiki õiguskontrollikomitee peamisi märkusi võeti arvesse mõjuhinnangu läbivaadatud versioonis (vt ülevaadet 1. lisast).

Kaaluti nelja poliitikavarianti. Esimesed kolm poliitikavarianti on regulatiivse sekkumise ja eeldatava mõju suureneva taseme seisukohast kumulatiivsed ning neljas poliitikavariant on horisontaalne ja selle meetmeid saaks kombineerida ükskõik millisega esimesest kolmest poliitikavariandist.

Esimene poliitikavariant keskendus õigusraamistiku selgitamisele ja täitmise tagamise asutuste vahelise koostöö suurendamisele. Teine keskendus täitmise tagamise tugevdamisele ja töötajate töökorralduse parandamisele. Kolmandas pakuti välja õigusnormide sisulised muudatused, eelkõige tehti ettepanek keelata tulemuspalk. Neljas hõlmas sektoripõhiseid kriteeriume ja konkreetseid täitmise tagamise meetmeid autoveosektori töötajate lähetamise puhul. Sellel olid erinevad võimalused lähtuvalt ajalistest piirangutest: variant a) kolm päeva, b) viis päeva, c) seitse päeva ja d) üheksa päeva kalendrikuus kokku vastuvõtva liikmesriigi territooriumil, pärast mida hakatakse välisriigi ettevõtja suhtes kohaldama vastuvõtva liikmesriigi miinimumpalga ja iga-aastase tasulise puhkuse õigusnorme.

Poliitikavariant 1 tundus olevat sõidukijuhtide ja ettevõtjate õiguskindlusetuse ja ebavõrdsuse probleemi lahendamisel kõige väiksema tõhususega, peamiselt kuna need meetmed oleksid olnud vabatahtlikud. See suurendaks muret nende riiklike meetmete arvu pärast, millega sõidukijuhid ja ettevõtjad peaksid tegelema.

Poliitikavariant 3 tundub avaldatavat teatavat negatiivset kõrvalmõju reisijateveo sõidukijuhtide töötingimustele, kuna iganädalase puhkeaja edasilükkamise meede suurendaks väsimuse näitajat 20–33 % võrra ja liiklusohutuse riske 4–5 % võrra. Selle suurema väsimuse ja riskiga kaasneks ettevõtjate nõuete täitmisega seotud kulude vähenemine 3–5 % võrra.

Poliitikavariant 2 avaldab sõidukijuhtide paremate töötingimuste seisukohast (väsimuse näitaja väheneb 28 % ja kodust eemal viibitud aeg väheneb ELi 13 liikmesriigi sõidukijuhtide puhul 43 % ning ELi 15 liikmesriigi sõidukijuhtide puhul 16 %) kõige positiivsemat mõju. Samal ajal aitab see vähendada konkurentsimoonutusi ja parandada liiklusohutust tänu

[11] Lõpparuanne https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf

meetmetele, mis muudavad täitmise tagamise järjepidevaks ja tõhusamaks, vähendades mõnevõrra riigi ametiasutuste ja veoettevõtjate halduskoormust.

Töötajate lähetamist käsitleva horisontaalse variandi (poliitikavariant 4) puhul on ettevõtjate nõuete täitmisega seotud kulud kõige väiksemad suurema piirangu puhul, kuna miinimumpalga õigusnormide alusel tehakse vähem sõite. Teisest küljest hõlmaks väiksem ajaline piirang enamaid sõidukijuhte, kes osutavad piiriüleseid autoveoteenuseid, mille tulemusena tekib kokkuvõttes suurem positiivne mõju sõidukijuhtide sotsiaalsete ja töötingimuste parandamise ning töökohtade atraktiivsuse suurendamise seisukohast.

Ettevõtjatel on hinnanguliselt võimalik märkimisväärselt säästa peamiselt variandi 4 ning eelkõige haldus- ja kontrollinõuetega seotud meetmete tulemusena. Aastas on võimalik säästa ligikaudu 785 miljonit eurot halduskulusid. Variandi 2 meetmetest saadavat säästu ei ole võimalik arvuliselt kindlaks määrata. Need meetmed vähendavad siiski eeldatavasti rikkumisi ja seega nõuete täitmata jätmisega seotud kulusid. Need aitavad ka veoettevõtjatel tegutseda tõhusamalt ja motiveerivad sõidukijuhte sagedamini koju tagasi pöörduma. Variandi 2 meetmed tekitavad siiski riigi ametiasutustele mõnevõrra (1,3–8 %) suuremaid täitmise tagamise kulusid, eelkõige tööaja õigusnormide nõuete täitmise kontrollimise puhul.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanekuga proovitakse suurendada õigusaktide tulemuslikkust ja vähendada ettevõtjate regulatiivset koormust, mis on ka õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi eesmärgid. Seda tehakse peamiselt lihtsustades õigusnorme ja kohandades neid sektori erivajadustele ning kasutades tõhusamalt ühtsemaid täitmise tagamise vahendeid ja andmebaase. Kuigi riigi ametiasutuste täitmise tagamise kulud suurenevad eeldatavasti mõnevõrra, on see põhjendatud, kuna paranevad sõidukijuhtide töötingimused ja ettevõtjate äritingimused, mis võimaldab säästa nõuetele mittevastavusega seotud kulusid. Ettepanekuga muudetakse täitmise tagamine ka tõhusamaks, näiteks suurendades riskiastme hindamise süsteemide kasutamist, et kontrollida nõuetele mittevastavaid ettevõtjaid. Ettepanekuga ei tehta erandit mikroettevõtjatele, kuna see põhjustaks ebavõrdsete konkurentsitingimuste ja töötingimuste riski.

Põhiõigused

Ettepanek aitab saavutada Euroopa Liidu põhiõiguste harta ja eelkõige selle artikli 31 eesmärke, milles on sätestatud õigus headele ja õiglastele töötingimustele.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

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

Muutuste ja eelkõige sotsiaalõigusnormide rikkumiste arvu, liikide ja sageduse järelevalve toimub riiklike rakendusaruannete ja ELi täitmise tagamise organisatsioonide andmete analüüsi abil. Autovedude komitee teeb korrapäraselt rakendamise ja täitmise tagamise küsimuste järelevalvet ning hindab neid. Lähetusi käsitlev teave kogutakse riiklikest andmebaasidest tuginedes A1 vormile, mis on deklaratsioon, mille kohaselt säilib lähetatud töötaja koduriigi sotsiaalkindlustussüsteemi kate.

Muid sündmusi turul ja nende võimalikku mõju töö- ja konkurentsitingimustele hinnatakse, kasutades teiste algatuste, eelkõige rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitleva määruse läbivaatamise raames kogutud asjakohaseid andmeid.

- **Selgitavad dokumendid**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse piiratud ulatuses kahte kehtivat direktiivi ja sätestatakse konkreetsed õigusnormid seoses kahe teise kehtiva direktiiviga. Ülevõtmist selgitavaid eridokumente ei peeta vajalikuks.

- **Võimalus, et muudetakse direktiivi 2002/15/EÜ**

Komisjon algatab kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 154, milles on sätestatud, et Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 153 sätestatud sotsiaalküsimustes ja tööhõive küsimustes tuleb konsulteerida Euroopa tasandi sotsiaalpartneritega, konsultatsioonimenetluse, et küsida sotsiaalpartnerite arvamusi võimalike Euroopa Liidu meetmete kohta seoses direktiiviga 2002/15/EÜ, mis on autoveo sotsiaalõigusnormide õigusraamistiku osa.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku põhielemendid on järgmised.

Direktiiv 2006/22/EÜ

Artikliga 1 muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ järgmiselt.

Artikkel 1 – Reguleerimisese

Artiklit 1 muudetakse, selgitamaks et kõnealuses direktiivis sätestatud täitmise tagamise nõudeid kohaldatakse ka direktiivi 2002/15/EÜ nõuetele vastavuse kontrollimise suhtes.

Artikkel 2 – Kontrollisüsteemid

Artikli 2 lõike 1 teist lõiku muudetakse, nõudmaks et liikmesriigid kontrolliksid korraldatavate kontrollide raames ka vastavust direktiivis 2002/15/EÜ sätestatud tööaja nõuetele.

Artikli 2 lõikes 3 täpsustatakse, et määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuetele vastavuse minimaalsete kontrollide hulka kuulub ka direktiivi 2002/15/EÜ nõuetele vastavuse kontrollimine.

Artikli 2 lõikes 4 nõutakse, et teave, mille liikmesriigid esitavad komisjonile teel ja valdustes korraldatud kontrollide tulemuste kohta, hõlmaks ka direktiivi 2002/15/EÜ nõuetele vastavuse kontrollimist.

Artikkel 6 – Kontrollid ettevõtjate valdustes

Artikli 6 lõikes 1 täpsustatakse, et tõsiste rikkumiste hulka, mille tulemusena korraldatakse kontrollid autoveo-ettevõtja valdustes, arvatakse ka direktiivi 2002/15/EÜ rikkumised.

Artikkel 7 – Ühendusesisesed kontaktid

Artikli 7 lõikele 1 lisatakse punkt d, millega nõutakse, et määratud riigiasutused vahetaksid teavet käesoleva direktiivi ja direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise kohta.

Artikkel 8 – Teabevahetus

Artiklit 8 muudetakse, et laiendada liikmesriikide halduskoostööd ja vastastikust abi. Artikli 8 lõiget 1 muudetakse, täpsustamaks et määratud riigiasutuste teabe vahetamine hõlmab ka direktiivi 2002/15/EÜ ja määruse (EÜ) nr 561/2006 rakendamist. Artiklile 8 lisatakse lõige 1a, et kehtestada kindlad tähtajad, mille jooksul liikmesriigi ametiasutus peab vastama teiste liikmesriikide teabenõuetele.

Artikkel 9 – Riskiastme hindamise süsteem

Artiklit 9 muudetakse, et parandada riiklike riskiastme hindamise süsteemide järjepidevust ja tulemuslikkust. Artikli 9 lõikele 1 lisatakse teine lõik, milles nõutakse, et komisjon kehtestaks ühtse valemi veoettevõtjate riskiastme arvutamiseks. Selles täpsustatakse ka kriteeriumid, mida tuleb selle valemi koostamisel arvesse võtta, sealhulgas aruka sõidumeeriku kasutamine. Artikli 9 lõiget 2 muudetakse, et julgustada liikmesriike arutama õigusnorme, mille kohaselt tuleb suure riskiastmega autoveo-ettevõtjate valdustes korraldada täiendavad kontrollid. Artiklile 9 lisatakse lõige 4, milles täpsustatakse, et riskiastme hindamise süsteemi andmed tuleb teha kontrolliasutustele kättesaadavaks. Artiklile 9 lisatakse lõige 5, milles nõutakse, et liikmesriigid teeksid riikliku riskiastme hindamise süsteemi teabe taotluse korral teistele liikmesriikidele kättesaadavaks.

Artikkel 11 – Head tavad

Artiklile 11 lisatakse lõige 3, milles nõutakse, et komisjon võtaks kasutusele ühise lähenemisviisi, mille abil salvestatakse need ajavahemikud, kui sõidukijuht teeb sõidukist eemal viibides muud tööd (ei juhi autot) ja seega ei saa teha sõidumeerikusse vajalikke kandeid, ning kontrollitakse neid.

I lisa

A ossa lisatakse punkt 6, millega laiendatakse teel korraldatud kontrolle, et hõlmata ka iganädalastele tööaja piirangutele vastavuse kontrollimine. B ossa lisatakse punkt 4, et laiendada valdustes tehtavaid kontrolle eesmärgiga hõlmata iganädalase tööaja, puhkepauside ja öötöö nõudeid, mis on sätestatud direktiivis 2002/15/EÜ.

Konkreetsed õigusnormid autoveosektori töötajate lähetamise kohta, mis on ülimuslikud direktiivi 96/71/EÜ ja direktiivi 2014/67/EL teatavate sätete suhtes

Artikli 2 lõige 1

Artikli 2 lõikes 1 selgitatakse nende õigusnormide eesmärki, millega kehtestatakse konkreetsed õigusnormid autoveosektori töötajate lähetamise kohta, mis on ülimuslikud direktiivi 96/71/EÜ ja direktiivi 2014/67/EL asjakohaste sätete suhtes.

Artikli 2 lõiked 2 ja 3

Artikli 2 lõikega 2 kehtestatakse lähetamise miinimumperiood, millest väiksema ajavahemiku jooksul ei kohaldata rahvusvahelise autoveo suhtes vastuvõtva liikmesriigi õigusnorme miinimumpalga ja iga-aastase tasulise puhkuse kohta. Seda ajalist piirangut ei kohaldata kabotaažvedude suhtes, kuna kogu transport toimub vastuvõtvas liikmesriigis. Seetõttu tuleks kohaldada kabotaažvedude suhtes vastuvõtva liikmesriigi miinimumpalka ja minimaalset iga-aastast tasulist puhkust, olenemata sõidukijuhi tegevuse sagedusest ja kestusest. Lõikes 3 selgitatakse täpsemalt nende lähetamise ajavahemike arvutamise meetodit.

Artikli 2 lõige 4

Artikli 2 lõigetes 4 ja 5 sätestatakse konkreetsed haldusnormid ja kontrollimeetmed, mille abil kontrollitakse vastavust autoveo töötajate lähetamise nõuetele.

2017/0121 (COD)

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

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 arvamust[12],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[13],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Selleks et luua ohutu, tõhus ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor, on vaja ühelt poolt tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning teiselt poolt ettevõtjatele sobilikud äritegevuse ja ausa konkurentsi tingimused.

(2) Autoveo teenustele omase suure liikuvuse tõttu on vaja pöörata erilist tähelepanu sellele tagamisele, et sõidukijuhtidel on asjakohased õigused ja ettevõtjatele ei teki ebaproportsionaalselt suurt halduskoormust, mis piirab põhjendamatult nende vabadust osutada piiriüleseid teenuseid.

(3) Siseturu ladusa toimimise jaoks on ülioluline, et tasakaalustatud viisil parandatakse sõidukijuhtide sotsiaalseid ja töötingimusi ning riiklikel ja välisettevõtjatel võimaldatakse osutada autoveo teenuseid ausa konkurentsi tingimustes.

(4) Kehtivate liidu autovedude valdkonna sotsiaalõigusaktide tõhususe ja tulemuslikkuse hindamisel leiti praegustes sätetes teatavad lüngad ja vajakajäämised nende täitmise tagamisel. Lisaks sellele on mitmeid erinevusi selles, kuidas liikmesriigid õigusnorme tõlgendavad, kohaldavad ja rakendavad. See põhjustab sõidukijuhtide ja ettevõtjate jaoks õiguskindlusetuse ning nende ebavõrdse kohtlemise, mis kahjustab sektori töö-, sotsiaal- ja konkurentsitingimusi.

(5) On ülioluline tagada piisavalt, tulemuslikult ja järjepidevalt tööaja nõuete täitmine, et kaitsta sõidukijuhtide töötingimusi ja vältida konkurentsimoonutusi nõuete täitmata jätmise tõttu. Seetõttu on soovitatav laiendada direktiivis 2006/22/EÜ sätestatud kehtivaid ühtseid täitmise tagamise nõudeid direktiivis 2002/15/EL sätestatud tööaja nõuetele vastavuse kontrollimisele.

[12] ELT C , , lk .
[13] ELT C , , lk .

(6) Liikmesriikide halduskoostöö autoveo sotsiaalõigusnormide rakendamise puhul on osutunud ebapiisavaks, mille tõttu on piiriülene täitmise tagamine muutunud keerukamaks, ebatõhusaks ja mittejärjepidevaks. Seetõttu on vaja luua omavahelise tulemusliku suhtluse ja vastastikuse abistamise raamistik, sealhulgas vahetada andmeid rikkumiste kohta ning teavet täitmise tagamise heade tavade kohta.

(7) Selleks et veelgi parandada täitmise tagamise tulemuslikkust, tõhusust ja järjepidevust on soovitatav töötada välja kehtivate riiklike riskiastme hindamise süsteemide omadused ja kasutusviis. Juurdepääs riskiastme hindamise süsteemide andmetele võimaldaks paremini suunata kontrolle nõuetele mittevastavatele ettevõtjatele ja veoettevõtjate riskide hindamise ühtne valem peaks aitama ettevõtjaid kontrollide ajal õiglasemalt kohelda.

(8) Selleks et tagada direktiivi 2006/22/EÜ ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011[14].

(9) Probleeme on tekkinud ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 96/71/EÜ[15] sätestatud töötajate lähetamise õigusnormide ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/67/EL[16] sätestatud haldusnormide kohaldamisel väga liikuva autoveosektori suhtes. Koordineerimata riiklikud meetmed, millega kohaldatakse autoveosektoris töötajate lähetamist reguleerivaid nõudeid ja tagatakse nende täitmine, on tekitanud mitteresidendist Euroopa Liidu ettevõtjatele suure halduskoormuse. See piirab põhjendamatult vabadust osutada piiriüleseid autoveo teenuseid ja mõjutab negatiivselt töökohtade arvu.

(10) Komisjon kinnitas oma 8. märtsi 2016. aasta ettepanekus[17] direktiivi 96/71/EÜ läbivaatamise kohta, et selle direktiivi rakendamine tekitab erilisi õiguslikke küsimusi ja raskusi väga liikuvas autoveosektoris ja märkis, et neid probleeme oleks võimalik kõige paremini lahendada sektoripõhiste autoveo õigusaktidega.

(11) Selleks et tagada autoveosektoris direktiivi 96/71/EÜ tulemuslik ja proportsionaalne rakendamine, on vaja kehtestada sektoripõhised õigusnormid, mis kajastavad autoveosektori töötajatele eriomast väga suurt liikuvust ning mille abil leitakse tasakaal sõidukijuhtide sotsiaalkaitse ja ettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel.

(12) Sellised tasakaalustatud kriteeriumid peaksid põhinema sõidukijuhi ja vastuvõtva liikmesriigi territooriumi vahelisel piisaval seosel. Seetõttu tuleks kehtestada ajaline piirang, mille ületamise korral hakatakse rahvusvahelise veo puhul kohaldama vastuvõtva liikmesriigi miinimumpalka ja minimaalset iga-aastast tasulist puhkust. Seda ajalist piirangut ei tohiks kohaldada määrustes 1072/2009[18] ja 1073/2009[19]

---

[14] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

[15] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1)

[16] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta direktiiv 2014/67/EL, mis käsitleb direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega) jõustamist ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd („IMI määrus“) (ELT L 159, 28.5.2014, lk 11).

[17] COM(2016) 128

[18] 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).

määratletud kabotaažvedude suhtes, kuna kogu transport toimub vastuvõtvas liikmesriigis. Seetõttu tuleks kohaldada kabotaažvedude suhtes vastuvõtva liikmesriigi miinimumpalka ja minimaalset iga-aastast tasulist puhkust, olenemata sõidukijuhi tegevuse sagedusest ja kestusest.

(13) Selleks et tagada tulemuslikult ja tõhusalt töötajate lähetamise sektoripõhiste õigusnormide täitmine ning et vältida välisriigi ettevõtjatele ebaproportsionaalselt suure halduskoormuse teket, tuleks kehtestada autoveosektoris konkreetsed haldus- ja kontrollinõuded, kasutades täiel määral selliseid kontrollivahendeid nagu digitaalne sõidumeerik.

(14) Direktiivi 2006/22/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2006/22/EÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, 15. märts 2006, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ“.

(2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Käesoleva direktiiviga sätestatakse määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014* ning direktiivi 2002/15/EÜ** rakendamise miinimumtingimused.“

---

* 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).

** 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).

(3) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Nimetatud kontrollid hõlmavad igal aastal ulatuslikku ja esinduslikku läbilõiget kõikidest määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 kohaldamisalasse kuuluvatest ringiliikuvatest töötajatest, sõidukijuhtidest, ettevõtjatest ja sõidukitest ning direktiivi 2002/15/EÜ kohaldamisalasse kuuluvatest ringiliikuvatest töötajatest ja sõidukijuhtidest.“;

(b) lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

---

[19] 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)

„Iga liikmesriik korraldab kontrolle nii, et need hõlmaksid vähemalt 3 % määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhtide töötatud päevadest.“;

(c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 17 kohaselt komisjonile esitatav teave peab sisaldama teel kontrollitud juhtide, ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide, kontrollitud tööpäevade ja teatatud rikkumiste arvu ning liiki koos viitega selle kohta, kas tegemist oli reisijate- või kaubaveoga.“

(4) Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kontrollide korraldamisel ettevõtjate valdustes võetakse arvesse eri transpordiliikidega ja ettevõtjatega varem saadud kogemusi. Viimatinimetatud kontrolle korraldatakse ka juhul, kui teel on tuvastatud määruse (EÜ) nr 561/2006 või (EL) nr 165/2014 või direktiivi 2002/15/EÜ tõsiseid rikkumisi.“

(5) Artikli 7 lõikele 1 lisatakse punkt d:

„d) tagamine, et teiste liikmesriikidega vahetatakse teavet käesoleva direktiivi ja direktiivi 2002/15/EÜ ülevõtmise riiklike sätete kohaldamise kohta.“

(6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) üksikjuhtudel liikmesriigi põhjendatud taotluse korral.“;

(b) lisatakse lõige 1a:

„1a. Liikmesriik esitab teabe, mida teised liikmesriigid on taotlenud käesoleva artikli lõike 1 punkti b kohaselt, 25 tööpäeva jooksul alates taotluse laekumisest, kui asjaomast ettevõtjat on vaja põhjalikult kontrollida või on vaja teha kontrolle tema valdustes. Liikmesriigid võivad omavahel kokku leppida lühema ajavahemiku. Kiireloomulistel juhtudel või kui on vaja lihtsalt teha registrite, näiteks riskiastme hindamise süsteemi päringuid, esitatakse küsitud teave kolme tööpäeva jooksul.

Kui taotluse saanud liikmesriik leiab, et taotlus ei ole piisavalt põhjendatud, teatab ta sellest kümne tööpäeva jooksul taotluse esitanud liikmesriigile. Taotluse esitanud liikmesriik peab taotlust täiendavalt põhjendama. Kui see ei ole võimalik, võib liikmesriik taotluse tagasi lükata.

Kui teabe saamise taotluse täitmine või kontrollide, inspekteerimiste või uurimiste tegemine on keeruline või võimatu, teatab kõnealune liikmesriik sellest kümne tööpäeva jooksul koos põhjendustega taotluse esitanud liikmesriigile. Asjaomased liikmesriigid peavad omavahel aru, et leida igale tõstatatud probleemile lahendus.“

(7) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võtavad ettevõtjate jaoks kasutusele riskiastme hindamise süsteemi, mis põhineb üksikute ettevõtjate poolt toime pandud määruse (EÜ) nr 561/2006 või (EL) nr 165/2014 või direktiivi 2002/15/EÜ ülevõtmise riiklike sätete rikkumiste arvul ja raskusastmel.

Komisjon kehtestab rakendusaktidega ettevõtjate riskiastme arvutamise ühtse valemi, milles võetakse arvesse rikkumiste arvu, raskusastet ja sagedust ning nende kontrollide tulemusi, mille käigus rikkumisi ei leitud, ja seda, kas autoveo-ettevõtja on kasutanud kõigis oma

sõidukites arukat sõidumeerikut vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 II peatükile. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva direktiivi artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

(b) lõike 2 teine lause jäetakse välja;

(c) lisatakse lõiked 4 ja 5:

„4. Selleks et lihtsustada teedel korraldatavaid sihipäraseid kontrolle, peavad riikliku riskiastme hindamise süsteemi andmed olema kontrolli ajal kättesaadavad kõigile asjaomase liikmesriigi pädevatele kontrolliasutustele.

5. Liikmesriigid teevad riiklikus riskiastme hindamise süsteemis sisalduva teabe taotluse korral või otseselt juurdepääsetavaks kõigile teiste liikmesriikide pädevatele ametiasutustele, kooskõlas artiklis 8 sätestatud ajapiirangutega.“

(8) Artikli 11 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Komisjon kehtestab rakendusaktidega määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 4 punktis e määratletud teiste tööde ajavahemike ning vähemalt ühe nädala pikkuste ajavahemike (mille jooksul sõidukijuht viibib sõidukist eemal) salvestamise ja kontrollimise ühise lähenemisviisi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

(9) I lisa muudetakse järgmiselt:

(a) A ossa lisatakse punkt 6:

„6) direktiivi 2002/15/EÜ artiklites 4 ja 5 sätestatud iganädalasi tööaegu.“;

(b) B ossa lisatakse punkt 4:

„4) direktiivi 2002/15/EÜ artiklites 4, 5 ja 7 sätestatud iganädalase tööaja, vaheaegade ja öötöö nõudeid.“

Artikkel 2

1. Käesoleva artikliga kehtestatakse konkreetsed õigusnormid direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta autoveosektoris) ja direktiivi 2014/67/EL (mis käsitleb nende sõidukijuhtide suhtes kohaldatavaid haldusnõudeid ja kontrollimeetmeid) teatavate aspektide kohta.

2. Liikmesriigid ei kohalda direktiivi 96/71/EÜ artikli 3 lõike 1 esimese lõigu punkte b ja c autoveosektori sõidukijuhtide suhtes, kes töötavad kõnealuse direktiivi artikli 1 lõike 3 punktis a osutatud ettevõtjate juures, kui sõidukijuhid tegelevad määrustes 1072/2009 ja 1073/2009 määratletud rahvusvaheliste vedudega ja nad lähetatakse kõnealusele territooriumile oma ülesannete täitmiseks kuni kolmeks päevaks ühe kalendrikuu jooksul.

Kui lähetus kestab kauem kui kolm päeva, siis kohaldavad liikmesriigid direktiivi 96/71/EÜ artikli 3 lõike 1 esimese lõigu punkte b ja c kogu oma territooriumile lähetamise perioodi puhul esimeses lõigus osutatud ühe kalendrikuu jooksul.

3. Lõikes 2 osutatud lähetuse perioodide arvutamiseks:

(a) käsitatakse vastuvõtva liikmesriigi territooriumil veedetud alla kuue tunni pikkust tööaega poole tööpäevana;

(b) käsitatakse vastuvõtva liikmesriigi territooriumil veedetud vähemalt kuue tunni pikkust tööaega täistööpäevana;

(c) käsitatakse vastuvõtva liikmesriigi territooriumil veedetud vaheaegu ja puhkeaega ning aega, kui ollakse kättesaadav, tööajana.

4. Liikmesriigid võivad kehtestada vaid järgmisi haldusnõudeid ja kontrollimeetmeid:

(a) teises liikmesriigis asutatud autoveo-ettevõtja peab saatma riigi pädevatele asutustele hiljemalt lähetuse alguses elektroonilises vormis lähetamisdeklaratsiooni, mis on koostatud vastuvõtva liikmesriigi ametlikus keeles või inglise keeles ja sisaldab ainult järgmist teavet:

i) autoveo-ettevõtja tunnusandmed;

ii) asutamise liikmesriigi veokorraldaja või teis(t)e kontaktisiku(te) kontaktandmed, kes suhtlevad pädevate asutustega vastuvõtvas liikmesriigis, kus teenuseid osutatakse ning kes saadavad ja võtavad vastu dokumente ja teadaandeid;

iii) lähetatud sõidukijuhtide eeldatav arv ja isikuandmed;

iv) lähetuse eeldatav kestus ning kavandatav algus- ja lõppkuupäev;

v) lähetuses kasutatavate sõidukite registreerimismärgid;

vi) veoteenuste liik, s.o kaubavedu, reisijatevedu, rahvusvaheline vedu või kabotaažvedu;

(b) sõidukijuht peab säilitama paberkandjal või elektroonilisel kujul lähetamisdeklaratsiooni koopiat ja tõendeid vastuvõtvas liikmesriigis toimuva veotegevuse kohta, näiteks elektroonilist saatelehte või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1072/2009 artiklis 8 osutatud tõendusmaterjali ja esitama need, kui neid küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus;

(c) sõidukijuht peab säilitama sõidumeerikute andmeid ja eelkõige nende liikmesriikide riigikoode, kus sõidukijuht on viibinud rahvusvahelise autoveo või kabotaažveo käigus, ja esitama need, kui neid küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus;

(d) sõidukijuht peab säilitama paberkandjal või elektroonilisel kujul töölepingu või võrdväärse dokumendi koopiat nõukogu direktiivi 91/533/EMÜ[20] artikli 3 tähenduses, mis on tõlgitud ühte vastuvõtva liikmesriigi ametlikest keeltest või inglise keelde, ja esitama selle, kui seda küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus;

(e) sõidukijuht peab esitama paberkandjal või elektroonilisel kujul koopia viimase kahe kuu palgatõenditest, kui neid küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus; sõidukijuhil on õigus võtta teel korraldatud kontrolli ajal ühendust peakorteri, veokorraldaja või mis tahes muu isiku või üksusega, kes võib selle koopia esitada;

(f) autoveo-ettevõtja peab esitama mõistliku aja jooksul pärast lähetusperioodi paberkandjal või elektroonilisel kujul koopia punktides b, c ja e osutatud dokumentidest, kui seda küsivad vastuvõtva liikmesriigi ametiasutused.

5. Autoveo-ettevõtja võib esitada lõike 4 punkti a otstarbel lähetamisdeklaratsiooni maksimaalselt kuue kuu kohta.

Artikkel 3

1. Komisjon hindab käesoleva direktiivi rakendamist ja eelkõige artikli 2 mõju hiljemalt [kolm aastat pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäeva] ja esitab

[20] Nõukogu 14. oktoobri 1991. aasta direktiiv 91/533/EMÜ tööandja kohustuse kohta teavitada töötajaid töölepingu või töösuhte tingimustest (EÜT L 288, 18.10.1991, lk 32).

Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta. Komisjoni aruandega kaasneb vajaduse korral seadusandlik ettepanek.

2. Pärast lõikes 1 osutatud aruande esitamist hindab komisjon korrapäraselt käesolevat direktiivi ning esitab hindamise tulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

3. Vajaduse korral lisatakse lõigetes 1 ja 2 osutatud aruannetele ka asjakohased ettepanekud.

Artikkel 4

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad hiljemalt [...] [ülevõtmise tähtaeg on võimalikult lühike ja üldjuhul ei ole pikem kui kaks aastat] õigus- ja haldusnormid, mis on vajalikud käesoleva direktiivi nõuete täitmiseks. Nad edastavad kõnealuste õigus- ja haldusnormide teksti viivitamata komisjonile.

   Liikmesriigid kohaldavad neid õigus- ja haldusnorme alates […].

   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 5

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

Artikkel 6

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*