

Brüssel, 15.4.2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta seoses järgmiste õigusaktide vastuvõtmisega: määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009, määrust (EÜ) nr 1072/2009 ja määrust (EL) nr 1024/2012, et kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega, ja määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete kohta ning määrust (EL) 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise kohta, ning direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ täitmise tagamise nõuete osas ja kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL autoveosektoris sõidukijuhtide lähetamist reguleerivad erinormid ning määrust (EL) nr 1024/2012

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta seoses järgmiste õigusaktide vastuvõtmisega: määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009, määrust (EÜ) nr 1072/2009 ja määrust (EL) nr 1024/2012, et kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega, ja määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete kohta ning määrust (EL) 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise kohta, ning direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ täitmise tagamise nõuete osas ja kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL autoveosektoris sõidukijuhtide lähetamist reguleerivad erinormid ning määrust (EL) nr 1024/2012

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUST

Komisjon võttis 31. mail 2017 liikuvuspaketi („Liikuvus Euroopas“) osana vastu kolmest seadusandlikust ettepanekust koosneva ulatusliku paketi, mis hõlmab ELis toimuva autoveo sotsiaalseid ja siseturuaspekte.

Need kolm seadusandlikku ettepanekut on järgmised:

- (1) ettepanek muuta määrust (EÜ) nr 1071/2009 autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise kohta ja määrust (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu kohta;
- (2) ettepanek muuta määrust (EÜ) nr 561/2006 autoveosektoris sõidu- ja puhkeaega käsitlevate sätete kohta ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute kohta;
- (3) ettepanek muuta direktiivi 2006/22/EÜ sõidu- ja puhkeaega käsitlevate sätete järgimise kontrollimise miinimumnõuete kohta ning kehtestada sõidukijuhtide lähetamist käsitlevad sektoripõhised erinormid (erinormid töötajate lähetamist käsitlevas direktiivis 96/71/EÜ ja selle direktiivi jõustamist käsitlevas direktiivis 2014/67/EL).

Ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule edastamise kuupäev:

(dokumendid COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD) ja COM(2017) 277 final
– 2017/0122 (COD)

01/06/2017

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev:	18/01/2018
Regioonide Komitee arvamuse kuupäev:	01/02/2018
Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine:	04/04/2019
Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev:	07/04/2020

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Komisjoni ettepanekute üldeesmärk on parandada autoveosektori töötajate töö- ja sotsiaalingimusi, tagades samas ettevõtjatele õiglasemad konkurentsitingimused.

Komisjoni poolt autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist ja turule juurdepääsu käsitlevate sätete läbivaatamise kohta tehtud ettepaneku peamine eesmärk on neid sätteid selgitada ja lihtsustada ning võidelda varifirmadega, säilitades samas üldjoontes turu avatuse praegune tase.

Sõidu- ja puhkeaega ning sõidumeerikuid reguleerivate käsitlevate normide läbivaatamise ettepaneku eesmärk on teatavaid sätteid selgitada ja teatavaid norme sektori muutuvate vajadustega kohandada ning tõhustada autoveo valdkonna sotsiaalse normide täitmise arukat tagamist.

Komisjoni ettepanekuga vaadata läbi jõustamisdirektiiv ja kehtestada autoveosektoris lähetamise erinormid soovitakse tagada lähetamisnormide proportsionaalne ja eesmärgipärane kohaldamine ning parandada nende täitmise tagamist ja muuta liikmesriikidevaheline halduskoostöö strukturesemaks ja tõhusamaks.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

Nõukogus 7. aprillil 2020 toimunud esimesel lugemisel vastu võetud seisukoht toetab komisjoni ettepanekute peamisi eesmärke parandada autoveosektori töötajate töö- ja sotsiaalingimusi, tagades samas ettevõtjatele õiglasemad konkurentsitingimused.

Nõukogu seisukoht on autovedusid käsitlevate kehtivate ELi sotsiaalse normide ja siseturunormidega võrreldes oluline edusamm järgmistel põhjustel.

- Iganädalase puhkeaja korraldus

Komisjon tegi ettepaneku kohandada iganädalase puhkeaja nõudeid sektoris tegelikult väljakujunenud tavadega, võimaldades iganädalase puhkeaja korraldamisel suuremat paindlikkust, nii et sõidukijuhtidel oleks nelja nädala jooksul kaks järjestikust lühendatud iganädalast puhkeperioodi. Nõukogu seisukoht toetab komisjoni ettepaneku eesmärki, nähes siiski selle võimaluse ette üksnes rahvusvahelisi kaubavedusid tegevatele sõidukijuhtidele teatavatel tingimustel, st kaks järjestikust lühendatud puhkeperioodi tuleb veeta väljaspool asukohaliikmesriiki, järjestikused lühendatud puhkeperioodid tuleb hüvitada enne järgmist korralist puhkeperioodi ning juht peab iga kolme nädala järel „koju“ tagasi pöörduma. Need tingimused on kooskõlas komisjoni eesmärgiga lubada pikamaa-kaubavedude puhul suuremat paindlikkust, tagades samas, et sõidukijuhid pöörduvad korrapäraselt pikaks puhkeajaks koju tagasi. Mis puudutab reisijatevedu, siis kavatakse komisjon selles valdkonnas täiendavalt analüüsida sõidu- ja puhkeaja korraldust, et hinnata, kas erinormid on vajalikud.

- *Juhi korrapärane tagasipöördumine*

Komisjon tegi ettepaneku kehtestada veoettevõtjatele kohustus korraldada juhtide töö nii, et neil on võimalik iganädalaseks puhkeperioodiks koju tagasi pöörduda vähemalt üks kord kolme järjestikuse nädala jooksul. Selle ettepaneku eesmärk oli vältida olukorda, kus sõidukijuhid töötavad välismaal pikka aega ilma võimaluseta oma pere juurde tagasi pöörduda. Nõukogu seisukoht toetab komisjoni ettepaneku eesmärki. Selles täpsustatakse, et juhid peaksid iga järjestikuse neljanädalase ajavahemiku jooksul pöörduma tagasi oma tavalisse tugipunkti tööandja tegevuskohas või enda elukohta. Põhjenduses selgitatakse, et „juhid võivad ise valida, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta“. Seda perioodi vähendatakse kolme nädalani, kui juht on võtnud järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkust. Nõukogu seisukoht ei lähe komisjoni ettepanekust kaugemale. Komisjon tunnistab siiski, et nõukogu seisukoht on ajendatud samast eesmärgist, eelkõige seoses rahvusvahelisi vedusid tegevate sõidukijuhtidega, kes võtavad tavaliselt järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkust ja naasevad seejärel kolmanda nädala lõpus koju.

- *Keeld veeta korralist iganädalast puhkeaega sõiduki kabiinis ning ohututel ja turvalistel parkimisaladel*

Komisjon tegi ettepaneku selgitada kohtupraktikast lähtudes, et sõidukijuhid ei või veeta oma korralisi iganädalasi puhkeperioode sõidukis ning et tööandja on kohustatud tagama juhile sobiva majutuse nõuetekohaste magamis- ja pesemisvõimalustega, kui juhil ei ole võimalik neid iganädalasi puhkeperioode veeta enda valitud eramajutuses. Sellega sooviti parandada juhtide töötingimusi ja tagada neile head puhketingimused. Nõukogu seisukoht toetab komisjoni ettepanekut, keelates korralise iganädalase puhkeperioodi veetmise sõidukis. Nõukogu läheb komisjoni ettepanekust kaugemale, tehes komisjonile ülesandeks töötada ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta välja üksikasjalikud sätted, mis reguleerivad teenindustaset neis parkimisalades ja nende sertifitseerimise korda. Nõukogu seisukoht on täielikult kooskõlas komisjoni eesmärgiga tagada sõidukijuhtidele sobivad puhketingimused ning on selles suhtes veelgi ambitsioonikam.

- *Lähetamismnormide kohaldamine autoveo suhtes*

Komisjon tegi ettepaneku näha lähetamismnormide autovedude suhtes kohaldamiseks ette konkreetsed kriteeriumid, mille puhul võetakse arvesse seda, et kõnealust sektorit iseloomustab eriti suur liikuvus, ja tagatakse õiglane tasu sõidukijuhtidele, kes töötavad märkimisväärse aja välismaal. Komisjon tegi ettepaneku vabastada miinimumpalka ja minimaalset puhkust reguleerivate lähetamismnormide kohaldamisest rahvusvahelised veod, mis hõlmavad kuni kolmepäevast lähetust kalendrikuus, kohaldades samas lähetamismnorme täies ulatuses kabotaažvedude suhtes. Nõukogu seisukoht toetab sektoripõhiste lähetamismnormide põhimõtet autovedude puhul, pakkudes samas alternatiivina komisjoni ajapõhisele süsteemile välja uue tegevuspõhise süsteemi. Kahepoolsete veod, mis hõlmavad ettevõtja asukohaliikmesriiki, on lähetamismnormide kohaldamisest täielikult vabastatud, samas kui piiriülesed veod ja kabotaažveod, mis ei hõlma ettevõtja asukohaliikmesriiki, kuuluvad täielikult nende normide kohaldamisalasse.

Samuti tehakse erand lähetamismnormide kohaldamisest kahepoolsete vedudega seotud lisategevuste puhul. Kaupade autoveo puhul võib juht teha ühe peale- ja/või mahalaadimistoimingu tema läbitavates liikmesriikides või kolmandates riikides, tingimusel et ta ei laadi kaupu peale ega maha samas liikmesriigis. Kui kahepoolsele

veole, mis algab asukohaliikmesriigis ja mille puhul ühtki lisatoimingut ei tehta, järgneb kahepoolne vedu asukohaliikmesriiki, kohaldatakse lisategevuste suhtes ettenähtud erandit kuni kahele täiendavale peale- ja/või mahalaadimistoimingule.

Reisijateveo puhul võib juht kahepoolsete vedude käigus reisijad läbitavates liikmesriikides või kolmandates riikides üks kord peale võtta ja/või üks kord maha panna, tingimusel et ta ei paku reisijateveoteenuseid kahe asukoha vahel läbitava liikmesriigi sees. Sama kehtib ka tagasisõidu kohta.

Kahepoolsete vedudega seotud lisategevuste puhul lähetamisnormidest tehtavaid erandeid kohaldatakse alates kuupäevast, mil sõidukijuht on kohustatud piiriületuse andmed sõidumeerikusse käsitsi salvestama. Nende erandite kohaldamine lõpeb kuupäeval, mil sõidukitesse tuleb paigaldada arukad sõidumeerikud, mis vastavad nõudele salvestada piiriületused ja lisategevused.

Samuti selgitatakse nõukogu seisukohas, et lähetamisnormide kohaldamisel ei või kolmandates riikides asuvaid ettevõtjaid kohelda soodsamalt kui liikmesriigis asuvaid ettevõtjaid, sealhulgas juhul, kui nad teevad veotoiminguid selliste kahe- või mitmepoolsete lepingute alusel, millega antakse juurdepääs liidu turule.

Lõpetuseks selgitatakse nõukogu seisukohas lähetamisdirektiiviga (direktiiv (EL) 2018/957 (muudetud)) kehtestatud pikaajalise lähetamise mõiste rahvusvahelistele autoveotoimingutele kohaldamisega seoses, et ühes liikmesriigis läbitud perioodid ei kumuleeru teistes liikmesriikides läbitud perioodidega.

Nii nagu komisjoni ettepanekus, tuginetakse ka nõukogu seisukohas eesmärgile tagada, et sõidukijuhtidele, kellel tuleb kanda muu liikmesriigi kui oma elukohaliikmesriigi elukalliduse kohaseid elamiskulusid, tasutakse neist kuludest lähtudes ja kindlustatakse seega sobiv elatustase. Nõukogu seisukohas esitatud selgitused pikaajalise lähetamise ja lähetamisnormide kolmandate riikide suhtes kohaldamise kohta on vajalikud ja teretulnud, et kõrvaldada liikmesriikides lähetamisnormide kohaldamisel tekkida võivad kahtlused. Komisjon tegi ka ettepaneku konkreetsete haldusnõuete kohta lähetamisnormide kohaldamiseks autoveosektoris, et vältida ettevõtjate liigset halduskoormust. Nõukogu seisukohas toetatakse komisjoni ettepanekut ja nähakse ette, et liikmesriikide ametiasutused vahetavad teavet ja autoveo-ettevõtjad esitavad lähetamisdeklaratsioonid siseturu infosüsteemi (edaspidi „IMI“) kaudu. IMI kasutamine vähendab veelgi nii ametiasutuste kui ka ettevõtjate halduskoormust ning aitab seega kaasa liikuvuspaketi üldeesmärgi saavutamisele.

- *Uue sõidumeerikutehnoloogia kasutuselevõtt*

Komisjon ei teinud ettepanekut sõidumeerikute määruse muutmiseks. Nõukogu pidas siiski vajalikuks, et kasutusele võetaks uue põlvkonna arukad sõidumeerikud, mis võimaldab piiriülesteks vedudeks kasutatavaid sõidukeid täpsemalt positsioneerida, lihtsustades seeläbi sotsiaalõigus- ja siseturunormide täitmise tagamist. Nõukogu seisukohas määratakse kindlaks ajakava selle uue tehnoloogia kasutuselevõtuks uutes sõidukites (kaks aastat alates tehniliste kirjelduste vastuvõtmise kuupäevast) ja olemasolevas sõidukipargis (ajakohastamine pärast kolme aasta möödumist tehniliste kirjelduste vastuvõtmise kuupäevast kõigi nende sõidukite puhul, mis on varustatud muu kui aruka sõidumeeriku 1. versiooniga; ajakohastamine pärast nelja aasta möödumist tehnilise kirjelduse vastuvõtmisest kõigi nende sõidukite puhul, mis on varustatud aruka sõidumeeriku 1. versiooniga). Nõukogu seisukoht on täielikult

kooskõlas liikuvuspaketi peamise eesmärgiga võimaldada uute sotsiaalõigus- ja siseturunormide täitmise tulemuslikku ja tõhusat tagamist.

- *Autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist ning sõidu- ja puhkeaega käsitlevate normide kohaldamine väikeste tarbesõidukite suhtes*

Selleks et kehtestada väikesi tarbesõidukeid kasutavate ettevõtjate kutseoskuste miinimumtase ja ühtlustada seeläbi ettevõtjatevahelisi konkurentsitingimusi, tegi komisjon ettepaneku laiendada autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist käsitlevate normide kohaldamist väikesi tarbesõidukeid kasutavatele ettevõtjatele. Seetõttu kehtiksid nende ettevõtjate suhtes stabiilse ja tõhusa toimimise ning asjakohase finantssuutlikkuse kriteeriumid. Nõukogu seisukoht toetab väikesi tarbesõidukeid kasutavate ettevõtjate lisamist autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist käsitlevate normide kohaldamisalasse, nähes seejuures nende ettevõtjate suhtes ette kõigi nende normide kohaldamise. Kõnealuseid norme kohaldatakse siiski üksnes selliste ettevõtjate suhtes, kes tegutsevad rendi või tasu eest toimuva rahvusvahelise veo alal ja kasutavad sõidukeid, mille lubatud täismass on üle 2,5 tonni. Lisaks laiendatakse nõukogu seisukohas kõnealustele ettevõtjatele sõidu- ja puhkeaegu ning sõidumeerikuid käsitlevaid norme. Nõukogu seisukoht vastab komisjoni ettepaneku eesmärgile kehtestada väikesi tarbesõidukeid kasutavate ettevõtjate kutseoskuste miinimumtase ning luua neile ja raskeveokeid kasutavatele ettevõtjatele võrdsed tingimused. Nõukogu seisukoht kohaldada kõnealuste ettevõtjate suhtes lisaks sõidu- ja puhkeaega ning sõidumeerikuid käsitlevaid norme on vastuvõetav, kuna see suurendab veelgi rendi või tasu eest toimivas rahvusvahelises transpordis kasutatavate sõidukite liiklusohutust.

- *Kabotaažvedusid reguleerivad normid*

Komisjon tegi ettepaneku vaadata läbi kabotaažvedusid reguleerivad normid, lubades teha piiramatul arvul vedusid viie päeva jooksul alates saabuva rahvusvahelise veose mahalaadimisest vastuvõtvas liikmesriigis. Sellega asendatakse praegune piirang, mille kohaselt võib seitsme päeva jooksul teha kolm vedu, ning selle eesmärk on lihtsustada täitmise tagamist, säilitades samas üldjoontes turu avatuse praegune tase. Nõukogu seisukohas jäeti alles kehtivad kabotaažipiirangud (kolm vedu seitsme päeva jooksul), kuid nähti samas ette nelja päeva pikkune ooteaeg, mille jooksul ei ole ettevõtjal lubatud samas liikmesriigis rohkem kabotaažvedusid teha. Nõukogu ei järgi komisjoni pakutud lähenemisviisi, mille peamine eesmärk on hõlbustada täitmise tagamist. Praeguse kabotaažimudeli säilitamine on täitmise tagamise seisukohast keerulisem, kuid komisjon usub, et nõukogu seisukohas välja pakutud uue põlvkonna arukate sõidumeerikute abil on veoettevõtjate vedude liiki ja arvu lihtsam kindlaks teha. See peaks parandama kabotaažieeskirjade täitmise tagamist praeguse olukorraga võrreldes. Komisjon võib nõustuda ooteaja kehtestamisega, et lahendada probleem süstemaatiliste kabotaažvedudega, st olukordadega, kus ettevõtjad teevad ühes ja samas liikmesriigis kõnealusest liikmesriigist lahkudes ja sinna taas sisenedes mitme järjestikuse kabotaažiperioodi jooksul kabotaažvedusid, rikkudes määrusega (EL) nr 1072/2009 kehtestatud piiranguid, mis on muudetud versioonis kehtima jäetud.

- *Sõidukijuhtidega seotud asutamiskriteeriumid (Rooma I)*

Komisjon ei pakkunud autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemiseks ette nähtud stabiilse ja tõhusa toimimise kriteeriumiga seoses välja ühtegi uut nõuet töötajate palkamise kohta. Nõukogu seisukohas esitati uus autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise kriteerium, mille kohaselt peab ettevõtja käsutuses pidevalt olema veomahuga proportsionaalne arv sõidukijuhte, kelle tavaline tugipunkt on ettevõtja asukohaliikmesriigis asuvas tegevuskohas. Nõukogu seisukoha eesmärk on tagada ettevõtja stabiilse ja tõhusa tegutsemise tagamise jaoks vajalikuks peetav töötajate arv. See jätab ettevõtjatele piisava otsustusruumi, mis ei piira põhjendamatult nende vabadust töötajate palkamisel.

- *Rakendamise tähtajad / kohaldamise kuupäevad*

Komisjon ei pakkunud uute normide kohaldamiseks välja konkreetseid kuupäevi. Nõukogu seisukohas on ette nähtud, et määrust, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009, hakatakse kohaldama 18 kuud pärast selle määruse jõustumise kuupäeva. Määrust (EÜ) nr 1071/2009 tervikuna ja määruses (EÜ) nr 1072/2009 kehtestatud ühenduse tegevusloa nõuet kohaldatakse siiski üksnes nende ettevõtjate suhtes, kes kasutavad 21 kuud pärast muutmismääruse jõustumise kuupäeva rahvusvahelisteks vedudeks üle 2,5 tonni kaaluvaid väikseid tarbesõidukeid. Jõustamist käsitleva läbivaadatud direktiivi (direktiiv 2006/22/EÜ) ja töötajate lähetamise erinormide siseriiklikusse õigusesse ülevõtmise tähtaeg on 18 kuud alates õigusakti jõustumisest. Kuigi läbivaadatud määrusi (EÜ) nr 561/2006 ja (EÜ) nr 165/2014 kohaldatakse kohe pärast nende jõustumist, sisaldavad need üleminekusätteid aruka sõidumeeriku rakendamisega seotud sätete kohaldamiseks (vt eespool) ja normide kohaldamiseks väikeste tarbesõidukite suhtes (alates 1. juulist 2026). Liikmesriigid, ettevõtjad ja komisjon vajavad uute normidega kohanemiseks märkimisväärselt aega. Eelkõige on vaja piisavalt aega, et arendada edasi siseturu infosüsteemi lähetamisnormide kohaldamiseks, töötada välja uued koolitus- ja eksaminõuded väikseid tarbesõidukeid kasutavatele ettevõtjate jaoks ning saavutada uute sõidumeerikutehnoloogiate nõutav tehniline areng. Niisiis on nõukogu seisukoht selles osas vastuvõetav.

Sellest hoolimata on komisjonil kahtlusi seoses kahe nõukogu seisukohas esitatud meetmega, mis käsitlevad täpsemalt kohustust viia veokid korrapäraselt tagasi ettevõtja asukohaliikmesriiki ja liikmesriikide võimalust kohaldada kombineeritud vedude riigisiseste maanteeveoetappide suhtes kabotaažipiiranguid. Seetõttu tegi komisjon Euroopa Parlamendi ja nõukogu vahel 12. detsembril 2019 saavutatud poliitilise kokkuleppe kohta järgmise avalduse:

„Komisjon võtab teadmiseks, et 11.–12. detsembril 2019 toimunud neljandal kolmepoolsel kohtumisel jõudsid nõukogu ja Euroopa Parlament esialgsele kokkuleppele I liikuvuspaketi sotsiaal- ja turuaspektides.

Komisjon väljendab kahetsust, et nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel saavutatud poliitiline kokkulepe sisaldab elemente, mis ei ole kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega ega Euroopa Ülemkogu toetusega eesmärgile muuta EL 2050. aastaks kliimaneutraalseks. Nendeks elementideks on sõiduki kohustuslik tagasipöördumine asukohaliikmesriiki iga kaheksa nädala järel ja kombineeritud vedudele kehtestatud piirangud. Need meetmed ei sisaldunud komisjonis 31. mail 2017 vastu võetud ettepanekutes ja nende mõju ei ole hinnatud. Veoki tagasipöördumise kohustuse tõttu muutub transpordisüsteem ebatõhusamaks ning tarbetult suurenevad heide, saaste ja ummikud ning kombineeritud transpordi piirangute tõttu väheneb selle tõhusus mitmeliigilise kaubaveo toetamisel.

Selle ettepaneku sotsiaalsed parendused on märkimisväärsed. Komisjon hindab nüüd tähelepanelikult nende kahe aspekti mõju kliima- ja keskkonnapoliitikale ning ühtse turu toimimisele. Seda tehes peab komisjon silmas rohelist kokkulepet ning transpordi tekitatava CO₂-heite vähendamise ja keskkonnakaitse meetmeid, tagades samal ajal hästi toimiva ühtse turu.

Pärast mõju hindamist kasutab komisjon vajaduse korral oma õigust esitada enne nende kahe sätte jõustumist konkreetne selleteemaline seadusandlik ettepanek.“

Kuna need kaks kõnealust meetet on osa nõukogu seisukohast, kinnitab komisjon avalduses esitatud seisukohta.

4. JÄRELDUS

Komisjon leiab, et vaatamata mõningatele puudustele nõukogu seisukohas tagab eespool kirjeldatud uute ja selgemate sätete kehtestamine autoveosektoris paremad töö- ja sotsiaalsed tingimused, ausa konkurentsi ja suurema õiguskindluse. Uued sätted loovad ka tugeva aluse autoveo alaste õigusnormide täitmise edasiseks tagamiseks.

Kompromissina on komisjon nõukogu vastuvõetud seisukohaga nõus ja võimaldab seega Euroopa Parlamendil võtta teisel lugemisel vastu lõplik tekst. Komisjon on seisukohal, et sotsiaal- ja turuaspektide kohta tehtud ettepanekute vastuvõtmine tooks autoveosektorile suurt kasu. Kahe nõukogu seisukohas esitatud meetmega seoses jääb komisjon siiski oma reservatsioonide juurde.