

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009 ja määrust (EÜ) nr 1072/2009 eesmärgiga kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega“

[COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD)]

(2018/C 197/07)

Raportöör: **Stefan BACK** ja **Pasi MOISIO**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 15.6.2017
	Euroopa Liidu Nõukogu, 20.6.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	4.1.2018
Vastuvõtmine täiskogus	18.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	221/3/2
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kordab oma toetust kõnealuse ettepaneku ja kogu liikuvuspaketi eesmärgile tugevdada Euroopa liikuvussektori konkurentsivõimet, sealhulgas tagades maanteetranspordi teenustele sotsiaalselt õiglase ja konkurentsivõimelise siseturu ⁽¹⁾.

1.2. Komitee väljendab heameelt teatise rõhuasetuse üle puhtale, koostööaltele ja ühendatud liikuvusele, mis võimaldab jätkusuutlikke ja tõhusaid mitmeliigilisi valikuid, ning maanteetranspordi eluliselt tähtsa rolli tunnistamise üle.

1.3. Komitee väljendab seepärast heameelt ettepaneku eesmärkide üle tagada võrdsed tingimused killustamata maanteetranspordi siseturul, vältida ülemäärase halduskoormuse tekitamist ettevõtjatele, parandada õigusraamistiku selgust ja selle järgimise tagamist ning käsitleda kuritarvitamist, nagu varifirmade kasutamine, läbipaistmatud ettevõtlusmudelid ja ebaseaduslik kabotaaž.

1.4. Komitee toetab ettepaneku eesmärke lisada määrusesse (EÜ) nr 1071/2009 asutamiskoostööd, millega välditakse varifirmade kasutamist autoveol, ja tugevdada järelevalvet eeskirjade täitmise üle, sh ametiasutustevahelise piiriülese koostöö parandamise ja Euroopa autoveo-ettevõtjate elektroonilise registri kasutamise abil.

Komitee toetab ka paremate eeskirjade kehtestamist seoses rikkumismenetlustega ja hea maine kaotamiseni viia võivate karistuste hindamisega. Need mõlemad suurendavad õiguskindlust. Komitee rõhutab, kui oluline on artikli 6 lõike 1 kolmanda lõigu punktides a ja b sätestatud künnisnõuete ühtlustatud kohaldamine, et rikkumisi võetaks hea maine hindamisel arvesse.

Mis puudutab varifirmasid, siis teeb komitee järelduse, et eeskirjade täitmise tõhus tagamine jääb sõltuma riikide ametiasutuste tõhususest, tõhusast piiriülesest koostööst ja asutamiskriteeriumide ühtsest tõlgendamisest. Siinjuures tuleb arvestada ka digitaalvaldkonna arenguga.

⁽¹⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 176.

Komitee väljendab heameelt riiklikest registritest saadava teabe parandamise üle ning samuti selle üle, et kehtestatakse ajavahemikud, mille jooksul tuleb teabenõuetele vastata. Komitee sooviks näha kontrolliasutuste reaajas ligipääsu riiklike registrite elektrooniliselt kättesaadavale teabele.

Komitee leiab, et riiklikesse elektroonilistesse registritesse sisestatav teave peaks hõlmama ka andmeid ettevõtte palgal olevate sõidukijuhtide kohta, sest see on vajalik sotsiaal- ja tööõiguse järgimise taseme kindlaksmääramiseks, ning kutsub komisjoni üles sellise meetme kehtestamist kaaluma.

1.5. Komitee seab küsimärgi alla ebatäieliku viisi, kuidas väikesed tarbesõidukid on toodud määruse (EÜ) nr 1071/2009 (kutsealale lubamise kohta) kohaldamisalasse, ja seab küsimärgi alla selle meetme lisaväärtuse, pidades meeles, et need sõidukid jäävad väljapoole määruse (EÜ) nr 1072/2009 kohaldamisala. Komitee leiab seepärast, et määrused (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) 1072/2009 peaksid väikeseid tarbesõidukeid täiel määral hõlmama, kuigi võimalik, et kergendatud vormis.

1.6. Komitee väljendab heameelt määruse (EÜ) nr 1072/2009 kohta kavandatud muudatuste põhilise suuna üle, millega lihtsustatakse ja selgitatakse kabotaaži eeskirju ning tugevdatakse järelevalvet eeskirjade täitmise üle. Komitee võtab teadmiseks digitaalse sõidumeeriku potentsiaali eeskirjade täitmise tõhusa kontrollijana ning toetab selle varast paigaldamist, sh ka olemasolevatele sõidukitele.

Kuid komitee toonitab, et kavandatud muudatusi kabotaaži kohta saab kehtestada edukalt ja õiglaselt ainult siis, kui kehtestatakse sätted, mis teevad selgeks, millal kabotaažiteenuste osutamine lakkab olemast ajutine ja tekib asutamiskohustus ning kas töötajate lähetamise eeskirjade kogupaketti kohaldatakse eranditult kõigile kabotaažvedudele.

1.7. Komitee väljendab kahetsust selle üle, et ei kasutatud ära võimalust selgitada veel mitut kabotaažieskirjadega seotud punkti, mida on seni erinevalt tõlgendatud. Eeskirjade täitmise tõhusa järelevalve olulised eeltingimused, eriti maanteel toimuva kontrolli puhul, on selged ja lihtsad eeskirjad, mis võimaldavad hõlpsasti kättesaadavate tõendite alusel kohe ja kindlalt hinnata eeskirjade täitmist. Komitee väljendab kahetsust selle üle, et kuigi ettepanek on samm edasi, jäävad õigusaktid mitmes küsimuses ebaselgeks ja avatuks erinevatele tõlgendustele.

1.8. Komitee väljendab kahetsust selle üle, et määrustega (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 samal ajal ei käsitleta kombineeritud veo direktiivi 92/106/EMÜ, mis praktikas pakub paralleelset turule juurdepääsu. Tõhusate õigusaktide tagamiseks tuleks igas vormis kabotaažile kohaldada sarnaseid eeskirju.

1.9. Komitee toetab Euroopa maanteetranspordi ameti loomist kui tõhusat viisi parandada kõnealuses sektoris piiriülest eeskirjade täitmise tagamist.

2. Taust

2.1. Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009 ja määrust (EÜ) nr 1072/2009 eesmärgiga kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega (edaspidi „ettepanek“), on osa komisjoni 31. mail 2017 esitatud liikuvuse paketist.

2.2. Ettepaneku põhieesmärgid on järgmised:

luua tingimused konkurentsivõimelise ja õiglase liikuvuse jaoks, likvideerida varifirmad, lihtsustada ja selgitada kabotaažieskirju ning võimaldada tõhusat järelevalvet ametiasutuste parandatud koostöö abil, muu hulgas Euroopa autoveo-ettevõtjate registri abil.

2.3. Paketi kui terviku üldeesmärgid lisaks punktides 2.1 ja 2.2 esitatud eesmärkidele on esitatud komisjoni teatises „Säästva liikuvuse suunas. Tegevuskava sotsiaalselt õiglaselt üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“ [COM(2017) 283] (edaspidi „teatis“).

2.4. Teatises sätestatakse Euroopa jaoks strateegia eesmärgiga säilitada ELi roll puhta, konkurentsivõimelise, koostööalt ja ühendatud liikuvuse liidrina, kes võimaldab jätkusuutlikke ja tõhusaid mitmeliigilisi valikuid. See on vajalik liikuvuse eluliselt tähtsa rolli pärast piirideta Euroopa toimimises ning nõuab ajakohast liikuvussüsteemi, mis on alus üleminekule vähese CO₂-heitega majandusele.

2.5. Teatistes tunnistatakse maanteetranspordi juhtivat rolli ning sellega kaasneb kõnealusele sektorile keskenduvate ettepanekute pakett, sh raamistik tugeva siseturu jaoks, paremad töötingimused autoveos, digitaliseeritud transport ja teemaksude läbivaadatud eeskirjad.

3. Üldised märkused

3.1. Komitee toetab teatistes kirjeldatud liikuvusstrateegiat, mis keskendub optimaalsele mitmeliigilisusele ja maanteetranspordi eluliselt tähtsa rolli tunnistamisele.

3.2. Ettepaneku põhieesmärgid – varifirmade likvideerimine ja autoveo kabotaaži eeskirjade lihtsustamine, et muuta need kergemini mõistetavaks ja jõustatavaks – vastavad teatistes sätestatud eesmärgile tagada maanteetranspordi õiglane ja konkurentsivõimeline siseturg ning komitee toetab neid täielikult.

3.3. Komitee viitab oma varasematele arvamustele TEN/566 „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – edusammud ja väljakutsed“ ning TEN/575 „Rahvusvahelise maanteekaubaveo siseturg: sotsiaalne dumping ja kabotaaž“, milles rõhutati vajadust kujundada välja maanteetranspordi siseturg, samuti vajadust vältida pettust, kõrvalehoidmist ja kuritarvitamist, sh varifirmade abil tegutsemise ja kabotaažieskirjadest kõrvalehoidmise abil. Komitee väljendab heameelt asjaolu üle, et ettepanekus käsitletakse mõnda nimetatud arvamustes tõstatatud väga pakilist probleemi. Komitee väljendab siiski kahetsust, et ei kasutatud võimalust käsitleda sõnaselgelt sotsiaalset dumpingut, mida komitee on nimetatud arvamustes⁽²⁾ üksmeelselt määratlenud kui pettust, kõrvalehoidmist ja kuritarvitamist (vt ka Euroopa Parlamendi 14. septembri 2016. aasta resolutsioon sotsiaalse dumpingu kohta Euroopa Liidus, I osa, punkt 1 (2015/2255 (INI))).

3.4. Kuid siiski jääb küsimus, kas nende probleemide käsitlemiseks valitud vahendid on piisavad, kas oleks tulnud võtta muid või lisameetmeid ning kas väljapakutud meetmed on taotletavate eesmärkide suhtes eproportsionaalsed.

3.5. Komitee on seisukohal, et piiriülese eeskirjade täitmise tagamise tõhustamiseks maanteetranspordi sektoris on väga oluline Euroopa maanteetranspordi ameti loomine.

4. Määrus (EÜ) nr 1071/2009 – kutsealale juurdepääs

4.1. Komitee toetab artikli 1 muudatusi niivõrd, kui võrd need teevad teksti selgemaks või loovad muul viisil lisaväärtust, parandades maanteetranspordi siseturu toimimist. Komitee kahtleb artikli 1 lõike 4 punkti b kavandatud täienduse lisaväärtuses, sest selles nimetatakse ainult ühte mitmest võimalikust mitteärilise tegevuse juhust, ilma et käsitletaks töendamiskohustust, mis peaks põhimõtteliselt langema asjaomase tegevuse tegijatele. Selles küsimuses võib ettepanek luua rohkem probleeme, kui see lahendab. See ei suurenda õiguskindlust ning hõlmab konkurentsimoontuste suurendamise ja nn halli turu tekitamise riski.

4.2. Artikli 1 uue lõike 6 esimese lõiguga lisatakse määruse kohaldamisalasse ettevõtjad, kes käitavad alla 3,5-tonniseid väikseid tarbesõidukeid, kuid vabastatakse nad hea maine ja kutsealase pädevuse nõuetest ning samuti veokorraldaja nõudest.

Komitee leiab, et sellised erandid saadaksid väga kahetsusväärse sõnumi. Komitee soovib lisada väiksed tarbesõidukid täiel määral nii määrusesse (EÜ) nr 1071/2009 kui ka määrusesse (EÜ) nr 1072/2009, kuigi võimalik, et kergendatud vormis. Ainult see tagaks sektori kutsepädevuse ühesuguse taseme ja võrdsed tingimused.

Komitee rõhutab, et tuleb tagada piisavad vahendid tööks, mida on vaja teha määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 laiendatud kohaldamisala järgimise tagamiseks.

Samuti seab komitee küsimärgi alla liikmesriikidele antud võimaluse kohaldada väikestele tarbesõidukitele täies ulatuses või osaliselt hea maine, kutsealase pädevuse ja veokorraldaja sätteid. See võimalus ähvardab häirida siseturu sidusust. Samuti ei ole see kooskõlas ettepanekuga jätta välja praeguse artikli 3 lõike 2 kohane võimalus, mis lubab liikmesriikidel kehtestada lisanõudeid asjaomasele tegevusalale vastuvõtmiseks.

⁽²⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 176.

4.3. Komitee toetab liikmesriikidele artikli 3 lõikega 2 antud võimaluse kaotamist kehtestada artiklis 3 sätestatud tegevusalale vastuvõtmise nõuetele lisaks veel teisigi nõudeid.

4.4. Artiklis 5 sätestatud asutamiskriteeriumide muutmise ettepanekud on suunatud varifirmade vastu. Kavandatud nõuded on üksikasjalikumad kui praegused sätted. Ettepanekus pööratakse rohkem tähelepanu äri- ja haldustegevuse tegelikule elluviimisele ettevõtja ruumides asukohaliikmesriigis, kus peavad olema hoiul ka tema põhilised äridokumendid, näiteks lisades, et haldus- ja äritegevust tuleb pidevalt ja tegelikult teostada kõnealuses liikmesriigis, säilitades samas nõude ettevõtja käsutuses olevate sõidukite transporditoimingute haldamise kohta. Lisaks kehtestatakse nõue, et ettevõtja peab omama varasid ja värbama töötajaid proportsionaalselt ettevõtte tegevusega. Komitee toetab nimetatud muudatusi ja rõhutab, kui oluline on sätete ühtne tõlgendamine, et tagada prognoositavus. Komitee eeldab, et põhilised äridokumendid võivad olla ka elektroonilisel kujul hoiul mis tahes kohas, kus see on õiguslikult võimalik.

4.5. Komitee on siiski seisukohal, et endiselt on raske tõestada, et tegevust teostatakse varifirma kujul. Kavandatud tekstid jätavad palju hindamisruumi, mis kätkeb endas ohtu, et kaalutusõiguse alusel tekivad lahknevad tavad. Sellistel tekstidel põhinevaid otsuseid saab kergesti vaidlustada. Erilised probleemid võivad kerkida esile ettevõtjate puhul, kes kuuluvad mõnda rahvusvahelisse kontserni või kes tellivad allhankena näiteks teatavaid haldustoiminguid. On ilmne oht, et riiklikud tavad võivad riikide erinevate tõlgenduste tõttu areneda väga erinevalt.

4.6. Komitee arvates saaks ettevõtja seisundist selgema pildi, kui tal oleks kohustus esitada teavet omandisuhete skeemi kohta ⁽³⁾.

4.7. Komitee juhib seepärast tähelepanu rakendamiskustele ja rõhutab, kui oluline on tõhus piiriülene koostöö ja parimate tavade vahetamine eeskirjade täitmise tagamise eest vastutavate asutuste vahel.

4.8. Komitee võtab teadmiseks, et vaatamata artikli 6 lõike 1 teises lõigus lisatud üksikasjadele isikute kohta, kelle tegevus võib mõjutada hea maine hindamist, säilitavad liikmesriigid siiski vabaduse lisada veel „asjaomaseid isikuid“. Seepärast võib asjaomaste isikute ring ikkagi liikmesriigiti erineda.

Komitee toetab maksuõiguse lisamist alusena kahelda heas maines, mis on kavandatud sama lõike kolmandas lõigus (punkt a), mis kajastab üha suuremat tähelepanu maksuõiguse järgimisele. Samuti toetab komitee tähelepanu, mida pööratakse töötajate lähetamise eeskirjade täitmisele, mida kajastab artikli 6 lõike 1 kolmanda lõigu alapunkt xi (punkt b).

Mõlemal juhul tagatakse õiguskindlus künnistega, sätestades et arvesse võetakse vaid juhte, kui isik on süüdi mõistetud või teda on karistatud riiklike või ELi eeskirjade raske rikkumise eest.

4.9. Komitee seab küsimärgi alla ELi õiguse raskete rikkumiste eest antavate karistuste lisamise määrusesse seoses lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õigusega, sest see vaidlustab kohaldatava õiguse valimise eeskirju, mitte sisulisi probleeme. Kui silmas peetakse kohaldatavate eeskirjade kohustusliku valimise alast rikkumist, tuleks seda selgesti märkida. Asjakohasem meede oleks käsitleda negatiivseid leide tsiviilmenetlustes väärkäitumise, pettuse või väärjuhtimisena.

4.10. Komitee kiidab heaks menetlussätetesse tehtavad muudatused artikli 6 lõikes 2. Arvestades ELi eeskirjade raskete rikkumiste võimalikku mõju ettevõtja või veokorraldaja võimalustele tegevust ellu viia, kahtleb komitee, kas on kohane, et komisjon võtab selliste rikkumiste nimekirja vastu delegeeritud õigusaktide abil, nagu artikli 6 uues lõikes 2a on kavandatud.

4.11. Komitee kahtleb, kas veokorraldaja hea maine kaotamise kuupäevast algav üheaastane ooteaeg, enne kui tema hea maine võib taastada, on proportsionaalne. Hea maine taastamise ajastuse ja kohasuse kohta peaksid juhtumipõhiselt tegema otsuse riigi pädevad asutused.

⁽³⁾ ELT L 140, 30.5.2012, lk 32.

4.11.1. Seoses finantsseisundit puudutavate tingimustega kahtleb komitee ettepanekus kehtestada uus säte artikli 7 lõikes 2, milles sätestatakse, et pädev asutus võib tunnistada finantssuutlikkust piisavalt tõendavaks dokumendiks ka „muu siduva dokumendi“. Kavandatud säte ei ole rahuldav, sest kõnealuse dokumendi iseloom on liiga ebamäärane.

4.12. Komitee kiidab heaks ettepaneku lisada artikli 16 alusel riiklikesse elektroonilistesse registritesse lisateavet ning sisestada registrisse kõik rikkumised. Eelkõige väljendab komitee heameelt teabenõudele vastamise viiepäevase tähtaja üle ning märgib, et kontrolliasutustele tuleks maanteel ja/või ettevõttes toimuva kontrolli ajal anda reaajas ligipääs asjaomaste registrite elektrooniliselt kättesaadavale teabele.

Komitee on samuti seisukohal, et riiklikesse elektroonilistesse registritesse sisestatav teave peaks hõlmama ka andmeid ettevõtte palgal olevate autojuhtide kohta, sest see on vajalik sotsiaal- ja tööõiguse järgimise taseme kindlaksmääramiseks. Sellel oleks eelkõige mõju punktis 3.3 nimetatud pettuste arvu vähendamisele. Komitee kutsub komisjoni üles sellise meetme kehtestamist kaaluma (vt Euroopa Parlamendi 18. mai 2017. aasta resolutsioon Euroopa Liidu maanteetranspordi kohta, punkt 33 (2017/2545 (RSP)).

4.13. Komitee väljendab heameelt halduskoostöö parandamise üle uues artiklis 18, sealhulgas selgete menetluste ja tähtaegade kehtestamise üle teabenõudele vastamiseks. Siiski soovitaks komitee järgmisi parandusi.

Lõikes 3 soovitab komitee, et kontrolle tehtaks alati, kui teiste liikmesriikide pädevad asutused seda taotlevad. Lisaks soovitatakse jätta välja usaldusväärsuse nõue lõike 3 viimasest lausest, sest teabenõude põhjendamise küsimust käsitletakse piisavalt lõikes 4.

Komitee leiab, et lõikes 5 sätestatud tähtaega, mille jooksul tuleb teabenõude esitanud liikmesriiki teavitada teabe saamise probleemidest, tuleks lühendada viiele päevale.

4.14. Komitee hindab iga-aastase aruandluse kohustust artikli 18 lõigete 3 ja 4 alusel esitatud taotluste ja nende järelmeetmete kohta. Tõhus koostöö liikmesriikide vahel on alus tõhusale täitmise tagamisele ning järelevalve eeskirjade täitmise üle on seepärast väga oluline.

5. Määrus (EÜ) nr 1072/2009 – turule juurdepääs

5.1. Komitee väljendab heameelt muudatuste üle, mis on kavandatud eesmärgiga selgitada turulepääsu eeskirju kabotaaži suhtes ja tõendite kättesaadavust teel toimuvate kontrollide puhul. Kuid esitatud ettepanekud tekitavad ka mitmeid, allpool esitatud küsimusi. Komitee väljendab kahetsust ka selle üle, et mitu peamiselt kabotaažiga seotud probleemi on jätkuvalt lahendamata, nagu allpool on lähemalt selgitatud.

5.2. Komitee juhib tähelepanu järgmistele üldistele probleemidele.

- Nagu punktis 4.2 osutatud, väljendab komitee kahetsust selle üle, et määrust (EÜ) nr 1072/2009 ei laiendata väikestele tarbesõidukitele, mis tähendab soovimatut turu avamist sõidukitele, mida hõlmavad kutsealale juurdepääsu eeskirjad. See võib moonutada konkurentsi ning sellel võib olla negatiivne mõju näiteks ummikutele ja keskkonnale.
- Komitee väljendab kahetsust selle üle, et küsimust, millal kabotaažvedu ei ole enam ajutine, vaid muutub selliseks pidevaks ja alaliseks tegevuseks, et õigus osutada teenuseid muus liikmesriigis kui selles, kus ettevõtja on asutatud, nagu on sätestatud artiklis 8, enam ei kehti, ei käsitleta ettepanekus üldse.

Praegune olukord, kus kabotaažveo formaalsetele kriteeriumidele vastavaid toiminguid, nagu on sätestatud artiklis 8, võib teostada süstemaatiliselt ja korrapäraselt pika ajavahemiku vältel, isegi pikaajalise lepingu alusel, ja need jäävad ikkagi ajutiseks, ei ole rahuldav ega vastavuses kriteeriumidega, millega määratakse kindlaks piiriüleste teenuste osutamise õiguse ajutine iseloom (vt Euroopa Kohtu lahendid 1995, lk I-04165 ja Euroopa Kohtu lahendid 1985 lk 01513). Komitee peab seepärast ülioluliseks leida selge eeskiri selle kohta, mis on ajutine.

Komitee märgib, et Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punktis b antakse ELi seadusandjale laiaulatuslik kaalutusõigus kabotaažiteenuse ajutiseks osutamiseks tingimuste kehtestamisel. Võimalikud lahendused võiksid olla vedude või tööpäevade maksimaalne arv teatud ajavahemiku jooksul või kabotaažvedude seeriade vahelise ooteperioodi kehtestamine. Komitee arvates on väga oluline, et kõnealust küsimust reguleerivad eeskirjad oleksid selged ja lihtsalt kohaldatavad, näiteks maanteel toimuva kontrolli ajal.

- Tõhusa järelevalve jaoks eeskirjade täitmise üle on väga oluline, et riigi ametiasutustele tagataks asjakohase pädevusega töötajate kättesaadavus, et kavandatud artikli 10a alusel tõhusaid kontrole teostada. Komitee arvates on esmatähtis, et need mõlemad elemendid olemas oleksid ja et loodaks võrgustik parimate tavade levitamiseks.
- Komitee väljendab kahetsust selle üle, et kõnealuse ettepanekuga samal ajal ei esitata kombineeritud veo direktiivi 92/106/EMÜ läbivaatamise ettepanekut, sest praktikas tagab nimetatud direktiiv teises liikmesriigis asutatud vedajatele paralleelse turulepääsu liikmesriigi veotoimingutele. Komitee arvates tuleb transpordipoliitika täiesti õiguspärane eesmärk edendada kombineeritud transpordiahelaid saavutada ilma selle konkreetse turulepääsu eeskirjata. Seega tuleks ühe liikmesriigi sisese sadamatest või raudteeterminalidest lähtuva ja sadamatesse või raudteeterminalidesse suunduva kombineeritud veo maantee-etappi pidada riiklikuks veoks ning kohaldada tuleks määruse (EÜ) nr 1072/2009 sätteid kabotaaži kohta või sellealaseid sätteid.

5.3. Komitee võtab teatavaks artikli 1 lõikesse 1 tehtud lisanduse tühjade konteinerite või kaubaaluste veo kohta ning teeb järelduse, et veoleping on otsustav ja sellega kvalifitseerub ka vähetähtis koorem rendi või tasu eest tehtavaks veoks.

5.4. Praegust piirangut, et kabotaažiperioodi jooksul võib teha kolm kabotaažvedu, on erinevalt tõlgendatud selles osas, mida üks vedu hõlmab, ning praktikas on osutunud raskeks, kui mitte võimatuks kontrollida nimetatud eeskirja täitmist.

Komitee kiidab heaks ettepaneku kõrvaldada kolme veo piirang ja vähendada kabotaažvedude jaoks ettenähtud aega seitsmelt päevalt viiele, tingimusel et

- 1) kabotaaži ajutine iseloom tagatakse selge määratlusega, nagu on taotletud eespool punktis 5.2;
- 2) töötajate lähetamise eeskirju (direktiivid 96/71/EÜ ja 2014/67/EL) kohaldatakse kõigile kabotaažvedudele alates esimesest päevast. Seda saaks teha, lisades direktiivid 96/71/EÜ ja 2014/67/EL eeskirjade hulka, mida kohaldatakse artiklis 9 nimetatud kabotaažvedudele, sõltumata direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõike 3 punkti a sätetest.

Vastasel juhul eelistab komitee praeguste kabotaažieeskirjade säilitamist, sest eespool loetletud tingimusi mittejärgiv komisjoni ettepanek tähendaks praktikas peaaegu täielikku turu avamist, mis võib põhjustada turul prognoosimatuid tagajärgi.

Komitee peab ühtlasi tervitatavaks muudes liikmesriikides kui rahvusvahelise veo sihtkohaks olevas liikmesriigis (vastuvõtvas liikmesriigis) lubatud kabotaažvedude piiramist, lubades neid teostada vaid selle liikmesriigiga piirnevates liikmesriikides. See hõlbustab eeskirjade täitmise kontrollimist. Kuid ettepanekut tuleks muuta, et teha selgeks, et uued kabotaažiõigused, mis kaasnevad uue rahvusvahelise veoga mõnda piirnevasse liikmesriiki, tühistavad juba olemasolevad kabotaažiõigused, et vältida selliste õiguste kuhjumist (nn ahelkabotaaž). See õigusliku prognoositavuse küsimus on väga oluline.

5.5. Töötajate transpordisektoris lähetamise eeskirjade [COM(2017) 278] kavandatud kohandustega tehakse selgeks, et neid eeskirju kohaldatakse kabotaažvedudele esimesest päevast alates. Kuigi töötajate lähetamise eeskirjad ei pruugi täielikult kaotada liikmesriikidevahelist kulude taseme erinevust, kõnealune eeskiri siiski vähendaks seda. Kuid komitee seab küsimärgi alla väiksema vähem põhjaliku lähetamisdeklaratsiooni tõhususe isegi kuuekuulise perioodi puhul ja leebemad dokumentatsiooninõuded ilma kohustuseta määrata komisjoni poolt ettepanekus (millega võetakse vastu konkreetsed õigusnormid seoses direktiiviga 96/71/EÜ ja direktiiviga 2014/67/EL) välja pakutud esindaja kabotaaži vallas, seni kuni ei ole lahendatud punktides 1.6 ja 5.2 esitatud kabotaaži ajutise iseloomu küsimus.

5.6. 2011. aastal esitas komisjon oma seisukohad kabotaaži käsitlevate sätete tõlgendamise kohta mitmes punktis („Uus kabotaažikord määruse (EÜ) nr 1072/2009 kohaselt“, kättesaadav liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebisaidil). Praegusesse ettepanekusse on lisatud komisjoni arusaam kabotaažveost artikli 2 punktis 6 sätestatud määratlusse kavandatud muudatusena ning selles lahendatakse maanteel toimuvate kontrollide jaoks dokumentide sõidukis kättesaadavuse küsimus, mida käsitletakse artiklis 8 kavandatud uues lõikes 4a.

Komitee väljendab heameelt nende selgituste üle, kuid tunneb kahetsust, et mõnda muud komisjoni tõlgendusdokumendis käsitletud asjakohast küsimust ei ole ettepanekus käsitletud. Nii on jäänud välja küsimus, kas kogu rahvusvaheline veos tuleb kohale toimetada, enne kui kabotaaž saab alata, ja kuidas artikli 8 lõikes 2 sätestatud seitsmepäevast kabotaažiperioodi, nagu see praegu kehtib, tuleb välja arvutada.

Komitee väljendab ühtlasi kahetsust selle üle, et ei ole kasutatud võimalust selgitada, kas sõidumeerikute andmeid võib kasutada ka selleks, et kontrollida kabotaažisätete täitmist. Komisjoni 2011. aasta tõlgendusdokumendis võetud seisukoha järgi on see nii. Komitee leiab, et oleks tulnud kasutada võimalust teha see määruse tekstis täiesti selgeks.

Komitee märgib igal juhul ära digitaalse sõidumeeriku täieliku sobivuse eeskirjade täitmise kontrollimiseks ning sooviks, et märkimisväärselt vähendataks ajapiirangut olemasolevate sõidukite varustamiseks selliste sõidumeerikutega.

5.7. Komitee väljendab heameelt uue vastutuse sätte üle artiklis 14a, kuid juhib tähelepanu sellele, et ebaseaduslike teenuste teadliku tellimise tõestamine võib osutuda problemaatiliseks.

Brüssel, 18. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS
