



Eestikeelne väljaanne

Teave ja teatised

61. aastakäik

8. juuni 2018

Sisukord

I Resolutsioonid, soovitusel ja arvamused

ARVAMUSED

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

komitee täiskogu 531. istungjärk 17.–18. jaanuaril 2018

2018/C 197/01	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „VKEdede edendamine Euroopas eritähelpanuga horisontaalsel õiguslikul lähenemisviisil VKEdele ja väikeettevõtlusalgatuse põhimõtte „kõigepealt mõtle väikestele“ järgimisel“ (ettevalmistav arvamus)	1
2018/C 197/02	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Terviklik lähenemine ELi tööstuspoliitikale – ettevõtluskeskkonna parandamine ja Euroopa tööstuse konkurentsivõime toetamine“ (ettevalmistav arvamus)	10

III Ettevalmistavad aktid

EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEE

komitee täiskogu 531. istungjärk 17.–18. jaanuaril 2018

2018/C 197/03	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa standardimist käsitlev liidu töökava aastaks 2018““ [COM(2017) 453 final]	17
2018/C 197/04	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb mitterahalistate maksevahenditega seotud pettuste ja võltsimise vastast võitlust ja millega asendatakse nõukogu raamotsus 2001/413/JSK“ [COM(2017) 489 final – 2017/0226 (COD)]	24
2018/C 197/05	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2011/16/EL seoses kohustusliku automaatse teabevahetusega maksustamise valdkonnas avalikustatavate piiriüleste skeemide puhul“ [COM(2017) 335 final – 2017/0138 (CNS)]	29

2018/C 197/06	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Soovitus: nõukogu soovitus euroala majanduspoliitika kohta“ [COM(2017) 770 final]	33
2018/C 197/07	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)] . . .	38
2018/C 197/08	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek võtta vastu 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“ [COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)] ja teemal „Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positioneerimise osas“ [COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)]	45
2018/C 197/09	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa avatud ja arvukaid ühendusvõimalusi pakkuv lennundusturg““ [COM(2017) 286 final] ja teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordis ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004“ [COM(2017) 289 final – 2017/0116 (COD)]	58
2018/C 197/10	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (uuesti sõnastatud)“ [COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD)]	66
2018/C 197/11	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 726/2004 Euroopa Raviameti asukoha osas“ [COM(2017) 735 final – 2017/0328 (COD)]	71
2018/C 197/12	Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 1093/2010 Euroopa Pangandusjärelevalve asukoha osas“ [COM(2017) 734 final – 2017/0326 (COD)]	72

I

(Resolutsioonid, soovitused ja arvamused)

ARVAMUSED

EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEE

KOMITEE TÄISKOGU 531. ISTUNGJÄRK 17.–18. JAANUARIL 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „VKEde edendamine Euroopas eritähelpanuga horisontaalsel õiguslikul lähenemisviisil VKEdele ja väikeettevõtlusalgatuse põhimõtte „kõigepealt mõtle väikestele“ järgimisel“

(ettevalmistav arvamus)

(2018/C 197/01)

Raportöör: **Milena ANGELOVA**

Kaasraportöör: **Panagiotis GKOFAS**

Konsulteerimistaotlus	nõukogu eesistujariik Bulgaaria, 5.9.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav sektsioon	ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	18.12.2017
Vastuvõtmine täiskogus	17.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	241/5/8
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee rõhutab, et VKEed vajavad erilist tähelepanu,⁽¹⁾ ja kutsub komisjoni üles muutma Euroopa väikeettevõtlusalgatuse „Small Business Act“ (SBA) ja selle põhimõtted õiguslikult siduvaks. Sellega peavad kaasnema ELi, liikmesriikide (sh piirkondlik ja kohalik tasand) ning ettevõtjate ühenduste kiired, hoolikalt kavandatud ja kooskõlastatud ühismeetmed, mille eesmärk on realselt parandada VKEde olukorda. Kõik osapooled peavad võtma kohustuse rakendada seda, mida nad on ühiselt kokku leppinud ning peavad võtma vastutuse ühiskondliku ja majandusarengu kontekstis.

⁽¹⁾ Seda eriti nüüd, 35 aastat pärast seda, kui Euroopa Parlament kuulutas välja käsitööstusettevõtete Euroopa aasta, 25 aastat pärast siseturu käivitamist ning 15 aastat pärast euro kasutuselevõttu.

1.2. Sotsiaalpartnerid ja VKEsid esindavad organisatsioonid tuleb tihedamalt kaasata Euroopa poolaastasse, k.a järjepidev aruandlus ning liikmesriikide partnerluslepingute rakendamise ja tulemuste järelevalve. Komitee kutsub Euroopa Komisjoni ja nõukogu üles lisama SBA rakendamise kui pideva kontrollimise valdkonna Euroopa poolaastasse ja iga-aastaselt majanduskasvu analüüsi, tehes tihedat koostööd VKEde esindusorganisatsioonidega.

1.3. Komitee nõuab kõikehõlmavat, ühtset ja tõhusat horisontaalset Euroopa VKEde poliitikat, mis võtaks arvesse ka kõikide VKEde alarühmade vajadusi, nt väärtust loovad ettevõtjad, mikro-, väike-, pere- ja traditsioonilised ettevõtjad, samuti äärepoolseimates piirkondades tegutsevad ettevõtjad, füüsilisest isikust ettevõtjad ja käsitöölised, ja peab oluliseks nende kõigi määratlusi⁽²⁾. ELi sotsiaal- ja turumudelile omase majandusdemokraatia vormidest lähtuvat ettevõtlusvabadust – nagu on tunnustatud põhiõiguste hartas – tuleb tõhusalt kaitsta ning ettevõtlusvaimu, kultuuri ja haridust tuleb Euroopas tugevdada.

1.4. Komitee teeb ettepaneku, et ELi nõukogu eesistujariigid Bulgaaria, Austria ja Rumeenia looksid ja juhiksid institutsioonidevahelist alalist ühist VKEde nõuanderühma koos VKEde esindusorganisatsioonidega. Nõuanderühm peaks oma tööd alustades jälgima konkreetseid 2014.–2020. aasta töökavasid ning horisontaalseid ja valdkonnaüleseid VKEde meetmeid ja programme ning andma nende kohta aru.

1.5. Komitee rõhutab vajadust rakendada kiiresti käesolevas dokumendis sisalduvad ettepanekud ning kutsub Euroopa Komisjoni, Euroopa Parlamenti ja nõukogu üles rakendama viivitamata vastavaid meetmeid.

2. Kontekst ja hetkeolukord

2.1. 2017. aasta septembris taotles Bulgaaria järgmise ELi nõukogu eesistujana ettevalmistavat arvamust Euroopa väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate edendamise kohta, milles pööratakse erilist tähelepanu horisontaalsele seadusandlikule VKEde lähenemisviisile, väikeettevõtlusalgatuse „Small Business Act“ järgimisele ning põhimõttele „kõigepealt mõtle väikestele“. Komitee hindab seda algatust väga, kuna see on kooskõlas komitee arvamustes esitatud arvukate üleskutsetega muuta väikeettevõtlusalgatus SBA ja selles kindlaks määratud põhimõtted õiguslikult siduvaks.

2.2. 2017. aasta juunis avaldas komisjon tegevuskava⁽³⁾ konsultatsioonide alustamiseks VKEde määratluse asjakohasuse ja ajakohastamise vajaduse üle. Esialgsete reaktsioonidekohaselt leiab suurem osa osalejatest – 18 osalejat 22st –, et määratlus on aegunud ja nõuab selle ajakohastamist ja kohandamist⁽⁴⁾.

2.3. 2011. aastal avaldas komisjon dokumendi „Euroopa väikeettevõtlusalgatuse „Small Business Act“ läbivaatamine“⁽⁵⁾ eesmärgiga kiirendada selle rakendamist⁽⁶⁾ ning algatas 2014. aastal avaliku konsultatsiooni SBA läbivaatamise⁽⁷⁾ kohta, kuid kahjuks ei järgnenud sellele edasisis poliitikameetmeid. SBA iga-aastased edusammud vaatab läbi VKEde saadikute võrgustik, kuid tarvis on teha veel palju tööd, et tagada selle teabe tegelik jõudmine VKEde ja nende esindusorganisatsioonideni.

2.4. Komitee hindab Euroopa Komisjoni keskendunud jõupingutusi põhimõtte „kõigepealt mõtle väikestele“ rakendamisel ning eelkõige VKEde huvide eest seisva algatuse elluviimisel, mida rakendati õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi ning idu- ja kasvufirmade algatuse puhul⁽⁸⁾.

⁽²⁾ ELT C 318, 23.12.2009, lk 22; ELT C 226, 16.7.2014, lk 10.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/sme-definition_et.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-2868537/feedback_en?size=10&page=2. Euroopa Komisjoni jõupingutused konsultatsioonide järgmise etapi käivitamiseks kõikides ELi keeltes väärivad kiitust, võimaldades ulatuslikumat panust.

⁽⁵⁾ COM(2011) 78 final.

⁽⁶⁾ COM(2008) 394 final.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_et, viide: Ares(2015)812234 – 25/02/2015.

⁽⁸⁾ COM(2016) 733 final.

3. Üldised märkused

3.1. Komitee väljendab kahetsust, et põhimõtte „kõigepealt mõtle väikestele“ tegeliku rakendamise edusammud on endiselt killustatud ning rakendamine ei ole kaugeltki lõpule viidud. Selline rakendamise viivitus on väga ohtlik, sest VKEdel on praegu rohkem probleeme kui kunagi varem – karm konkurents, kvalifitseeritud tööjõu puudus, uued töö- ja tarbimisviisid, üha keerulisem ja intensiivsem teabevoog, piiratud vahendid innovatsiooni tarvis, ettevõtja rolli olulisuse pidev vähenemine, volatiilsed finantsturud, keeruline juurdepääs rahastamisele, suur sõltuvus väliskeskonnast ja piiratud läbirääkimisvõimekus⁽⁹⁾. VKEde olukorda raskendab veelgi liiga keeruline tehnilise standardimise protsess, intellektuaalomandi kaitse ja üldised andmekaitse eeskirjad, turu kuritarvitamine globaalsete osalejate poolt ning takistatud osalemine ELi ja riigihankepingutes ning ülemaailmsetes väärtusahelates. Tuleks kavandada tõhusamaid lahendusi, eriti olukorras, kus VKEsid mõjutavad negatiivselt struktuuriprobleemid ja turutõrked.

3.2. Digiteerimine ja sellega kaasnev tehnoloogiline areng, sealhulgas e-kaubandus, pakuvad VKEdele mitte ainult väärtuslikke võimalusi, vaid toovad ka väljakutseid, mistõttu on nad sunnitud oma ettevõtluskultuuri, tegevust ja ärimudelit muutma. VKEde jaoks kõige olulisemate majandussektorite ja piirkondade tihedam kaasamine strateegiasse „Tööstus 4.0“ oleks äärmiselt soovitatav.

4. Parem poliitikakujundamine ja tõhusam elluviimine

4.1. Komitee leiab, et VKEde määratlus ei lahenda kõiki VKEde probleeme, vaid on vahend, mis võimaldab paremat juurdepääsu toetusmeetmetele. Määratluse muutmise aluseks peaks olema kavandatud muudatuste mõju hindamine ELi VKEsid käsitlevatele poliitikameetmetele ja programmidele ning eriti nende panusele majanduskasvu ja töökohtade loomisse. Ajakohastatud versioonis tuleb arvestada olulisi soovitusi, mis lähtuvad konsultatsioonide tulemustest ja Euroopa Liidu Kohtu otsusest⁽¹⁰⁾. Komitee kutsub üles edasistele jõupingutustele, et uurida, kas läbivaatamine hõlmab vähemalt järgmisi aspekte: ⁽¹¹⁾ VKEde paindlikkus valida, millisele kahele kriteeriumile soovitus lisa artiklis 2⁽¹²⁾ esitatud kolmest kriteeriumist vastata, selle asemel, et kehtestada ainsa peamise kriteeriumina töötajate arvu kriteerium; ⁽¹³⁾ meetmed, et vajaduse korral ajakohastada artiklis 2 kehtestatud künniseid, sealhulgas nende vastavusse viimine kõige ajakohasema lähenemisviisiga vastavalt direktiivile 2013/34/EL⁽¹⁴⁾ ning artikli 3⁽¹⁵⁾ piiravate eeskirjade uuesti hindamine ja läbivaatamine. VKEde määratluse läbivaatamise puhul peab komisjon seda tegema tihedas koostöös VKEde asjaomaste organisatsioonidega.

4.2. VKEde toetusmeetmete väljatöötamisel tuleks lähtuda üksikasjalikumast ja diferentseeritumast lähenemisviisist, võttes arvesse VKEde erinevusi ja mitmekesisust ning nende turuprobleeme. Tuleks uurida, millised konkreetsed vajadused on eri alarühmadel⁽¹⁶⁾, mis võivad majandusarengu protsessile anda lisaväärtust,⁽¹⁷⁾ koos nende erinevate õiguslike vormide ja tegevusmudelitega,⁽¹⁸⁾ et kavandada ja tõhusalt pakkuda asjakohaseid poliitilisi meetmeid nende majanduskasvu edendamiseks, ning esitada nende kõigi kohta ka määratlused⁽¹⁹⁾. Kasutada tuleks tõhusat turustamist ning liikmesriikide edendamis- ja toetusmeetmeid tuleks Euroopa poolaasta raames igal aastal ELi tasandil objektiivsete uuringute (sh kvantitatiivsed analüüsid) abil jälgida ja hinnata.

5. VKEde rahastamine

5.1. Enamik VKEsid on väga väikesed ettevõtjad ja mikroettevõtjad, hõlmates füüsilisest isikust ettevõtjaid ja vabade elukutsete esindajaid. Neil rühmadel on rahastamise osas väga konkreetsed vajadused – suhteliselt väikesed summad,

⁽⁹⁾ Mitmesugused uuringud (nt Euroopa Parlament, 2011; CSES, 2012; Euroopa Komisjon, 2008; OECD, 1998).

⁽¹⁰⁾ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/AUTO/?uri=uriserv:OJ.C_.2017.030.01.0056.01.EST&toc=OJ:C:2017:030:FULL,
<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183329&pageIndex=0&doclang=ET&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=687947>,
<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183335&pageIndex=0&doclang=ET&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=691887>.

⁽¹¹⁾ ELT C 81, 2.3.2018, lk 1.

⁽¹²⁾ Soovituse 2003/361/EÜ lisa artikkel 2.

⁽¹³⁾ Soovituse 2003/361/EÜ lisa artikkel 4.

⁽¹⁴⁾ 26. juuni 2013. aasta direktiiv 2013/34/EL.

⁽¹⁵⁾ Soovituse 2003/361/EÜ lisa artikkel 3.

⁽¹⁶⁾ ELT C 81, 2.3.2018, lk 1.

⁽¹⁷⁾ ELT C 81, 2.3.2018, lk 1.

⁽¹⁸⁾ ELT C 345, 13.10.2017, lk 15, punkt 3.2.

⁽¹⁹⁾ ELT C 318, 23.12.2009, lk 22; ELT C 226, 16.7.2014, lk 10.

tagatise puudumine ja väga piiratud suutlikkus haldusformaalsustega toimetulekuks. Tunnustades nende märkimisväärset potentsiaali jätkusuutlike töökohtade loomisel, eriti suhteliselt väikestes ja äärepoolseimates linnades, palub komitee komisjonil pöörata suuremat tähelepanu lihtsate ja hõlpsasti juurdepääsetavate vahendite kavandamisele nende rahastamisvajaduste rahuldamiseks.

5.2. *Krediitide rahastamine*

5.2.1. Kuna VKEde harta ja SBA kuuluvad ELi pangandusliidu uute prioriteetide hulka, nõuab komitee ulatuslikumat, põhjalikumat ja ühtsemat lähenemisi, et mõõta, kuidas põhimõtet „kõigepealt mõtle väikestele“ on kohaldatud või võiks kohaldada ELi panganduspoliitikas ning liikmesriikide pangandus- ja finantseerimisalastes õigusaktides. Komitee palub Euroopa Pangandusjärelevalvel kaasata komitee esindajad pangandussektori sidusrühmade kogusse ning muudesse asjakohastesse tehnilistesse foorumitesse.

5.2.2. Komitee nõuab, et liikmesriigid loomaksid ja arendaksid ELi koordineerimisel nn krediidiombudsmani võrgustiku, et veelgi hõlbustada ja tasakaalustada VKEde ja krediitiasutuste vahelist dialoogi.

5.2.3. Pankade ning VKEde vahelise teabelünga vähendamiseks ja VKEde finantstestimise parandamiseks soovib komitee koguda ja analüüsida kvalitatiivseid andmeid, et näha, kuidas vahendajapangad kasutavad finantsinstrumente, et jõuda nende VKEdeni, kes kõige enam rahalisi vahendeid vajavad, ⁽²⁰⁾ ning teada saada, mis põhjustel ei anta neile laenu, kooskõlas pankade tagasiside põhimõtetega ⁽²¹⁾.

5.2.4. Komitee tunneb suurt muret pankade maksejõuetuse pärast, mistõttu peavad mõned väikeettevõtjad oma tegevuse lõpetama lihtsate rahavoo probleemide tõttu, ning kutsub komisjoni üles võtma kiireid meetmeid selliste olukordade ennetamiseks tulevikus. Lahenduseks võiks olla ettevõtte krediitkaart, mis võimaldab säilitada laenuandmed ja mille abil saab suurendada kaardilimiiti senise aruka kasutamise alusel ⁽²²⁾.

5.2.5. Vastastikuse laenuandmise uuenduslikel platvormidel on suur potentsiaal VKEde alternatiivse rahastamise vahendina, võimaldades pankadeväliseid finantsvahenduse vorme. Kuid nende uute laenuandmise vormide suure potentsiaali kasutamist takistavad ebaselged sätted õigus- ja halduseeskirjades. Komitee nõuab poliitikakujundajatelt, seadusandajatelt ja huvitatud osapooltelt rahvusvahelisi jõupingutusi, et selgitada eeskirju, mis reguleerivad selles valdkonnas peamisi finantsvahendajaid, tekitamata seejuures suurt regulatiivset koormust.

5.2.6. Tuleks uurida ja levitada liikmesriikide parimaid tavaid VKEde rahastamise lihtsa ja taskukohase juurdepääsu loomisel ning samuti tuleks soodustada nende laialdasemat kasutamist.

5.2.7. VKEdele on väike või olematu juurdepääs ühendatud võlakirjaturule, kuna puudub likviidsus, emissioonikulud on suured ja teavitamisnõuded kõrged. Komitee on veendunud, et VKEde suhtes proportsionaalsed noteerimise ja teabe avaldamise nõuded, konkreetsete soodustuste vastuvõtmine ning spetsiaalsete VKEde kapitaliturgude loomine liikmesriikide tasandil aitab neid takistusi ületada.

5.3. *ELi fondid*

5.3.1. Riigiabi eeskirju tuleb lihtsustada ja ajakohastada, et kõrvaldada kõik VKEde jaoks ebakindlad asjaolud, eriti need, mis on seotud füüsiliste isikutega seotuse, riigi ja munitsipaalomandi ning osalustevõtetega, ning muud piirangud, mida on väga raske tuvastada. Komitee toetab Euroopa Parlamendi sisepoliitika peadirektoraadi poolt 2017. aastal Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide uuringus avaldatud järeldusi ülereguleerimise kohta, eelkõige vajadust täiendavalt lihtsustada eeskirju ning viia need paremini kooskõlla kohapealsete tingimustega ja kohaldada neid paindlikumalt, sest nende keerukus suurendab halduskoormust, nõuete dubleerimise ohtu ja eeskirjade järgimise eelistamist rakendatud projektide tulemuslikkusele ⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ Eesmärgiga võidelda olemasoleva negatiivse praktika vastu, mille kohaselt pakuvad kommertspangad oma püsiklientidele odavaid, ELi toetusega rahalisi vahendeid, takistades paljudel VKEdele nende juurdepääsu.

⁽²¹⁾ <http://www.ebf.eu/wp-content/uploads/2017/06/High-level-principles-on-feedback-given-by-banks-on-declined-SME-credit-applications.pdf>.

⁽²²⁾ Nagu Ungari Széchenyi kaart.

⁽²³⁾ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU\(2017\)585906_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU(2017)585906_EN.pdf).

5.3.2. Kui toetusmeetmed ja -programmid kavandatakse ELi tasandil, peaksid need hõlmama kriteeriume, mis tagavad mõistliku geograafilise tasakaalu.

5.3.3. Komitee kutsub komisjoni üles säilitama ja edasi arendama COSME programmi kui olulist vahendit VKEde toetamiseks⁽²⁴⁾.

5.3.4. Komitee avaldab kahetsust andmete vähesuse üle nende vahendite selge mõju kohta, mis on eraldatud VKEde poliitikameetmetele mitmeaastases finantsraamistikus aastateks 2014–2020. Komitee kutsub komisjoni üles selle probleemiga viivitamata tegelema ja nimetatud vahendite mõju hindamisel esitama aruandeid nii kvalitatiivsete kui ka kvantitatiivsete kriteeriumide kohta ning neid jälgima.

5.3.5. Komitee palub Euroopa Komisjonil ja liikmesriikidel järgmise mitmeaastase finantsraamistiku raamistiku koostamisel partnerluse põhimõtet⁽²⁵⁾ tõhusamalt rakendada. Kuigi sotsiaalpartnerite osalemine otsustusprotsessis on siduv, on praktikas rida takistusi, mis ei võimalda neil tegelikult otsuseid mõjutada.

5.3.6. VKEde toetamine on enamasti suunatud teadusuuringute ja innovatsiooni suurendamisele ja idufirmadele. Seadmata kahtluse alla kõnealuste meetmete tähtsust, soovib komitee rõhutada, et väga väike osa kõigist VKEdest saavad neist kasu, ning nõuab seetõttu mitmekesisemaid toetusvahendeid, mis on suunatud igat liiki ettevõtetele ja hõlmavad nende olemusringi kõiki etappe.

5.4. Omakapital

5.4.1. Kapitaliturgude liidu areng – riskikapitalifondide laienemine, erakapitaliturud – sealhulgas mitteametlikud turud, äriinglid ja ühisharastamine, on parandanud teatud VKE kategooriate juurdepääsu riskikapitalile. Väga suurel osal VKEdest ei ole aga tõenäoliselt võimalik neist palju kasu saada. Isegi innovatiivsete ettevõtete, idufirmade ja keskmise suurusega ettevõtjate jaoks ei ole alati lihtne neid uusi vahendeid kasutada ning erinevate riikide vahel on säilinud olulised erinevused, tulenevalt kohalike kapitaliturgude arengutasemest ja nõuetekohaste õigusaktide puudumisest.

5.4.2. Komitee kutsub komisjoni üles pakkuma VKEdele rohkem teavet ja juhendamist, et laiendada oma strateegilist visiooni ja parandada nende võimet kasutada omakapitali kaudu rahastamist. Kuna tavapäraselt on VKEd peamiselt kasutanud laenudega rahastamist, on nende teadlikkus ja arusaamine alternatiivsetest vahenditest piiratud ning hoiak omakapitali kaudu rahastamise suhtes on kõhklev. Tunnustades komisjoni hiljutisi jõupingutusi teadmiste suurendamiseks üksikute rahastamisvahendite kohta, rõhutab komitee, et sellest ei piisa, ja nõuab, et ettevõtlusorganisatsioonide toetataks ja motiveeritaks välja töötama VKEde pikaajalist strateegilist lähenemisviisi ettevõtte rahastamiseks. Kuna ettevõtlusorganisatsioonid suhtlevad VKEdega igapäevaselt, saavad nad aidata neil mõista, kuidas erinevad vahendid rahuldavad VKEde erinevaid rahastamisvajadusi nende olemusringi eri etappides.

6. Tarvis on VKEde toetamise praktilisi tõendus põhiseid meetmeid

6.1. VKEde saadikute võrgustik on küll potentsiaalselt kasulik,⁽²⁶⁾ kuid kahjuks ei ole see paljudes riikides suutnud tõestada oma tegelikku lisaväärtust ning selle töö tulemusi on väga raske jälgida. Kui sellise võrgustiku suurepärase idee taaselustatakse, tuleb sellele anda olulisem roll, sealhulgas tihedam ja vahetu kontakt riiklike ja kohalike VKEde organisatsioonidega ning heade tavade ja aruannete vahetamine. Komitee soovib võrgustikul luua ja teha kättesaadavaks heade tavade vahetamise platvorm, et koostada koostöös ELi ja riiklike VKEde esindusorganisatsioonidega aastaaruanne selle kohta, kui tõhusalt on järgitud põhimõtet „kõigepealt mõtle väikestele“. Samuti soovib komitee, et riigi VKEde saadiku eeskujul kasutataks sellist saadikut ka VKEde organisatsioonides.

6.2. Komitee leiab, et saadikutele on kasulik osaleda iga-aastases VKEde tulemuslikkuse ülevaates ning Euroopa Komisjonilt saada üldisi suuniseid süstemaatilisemaks ja paremini struktureeritud koostööks VKEde organisatsioonidega.

⁽²⁴⁾ ELT C 181, 21.6.2012, lk 125.

⁽²⁵⁾ Määrus (EL) nr 1303/2013 (artikkel 5), mida arendati edasi delegeeritud määruses (EL) nr 240/2014.

⁽²⁶⁾ http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act/sme-envoys_et. Tegevusaruanded ja muud dokumendid: <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2666>.

6.3. VKEde assambleed edendatakse VKEde peassambleena ning komitee toetab täielikult ideed korraldada foorum, kus VKEd saavad kohtuda, määratleda olulisemad probleemid ja otsida lahendusi. VKEde assamblee tõhustamiseks ja selle rolli tugevdamiseks arutelu ja otsuste tegemise platvormina soovib komitee tungivalt järgmist:

- kaasata VKEde organisatsioonid assamblee iga-aastasessse ettevalmistamisse ja järelkontrolli ning tagada nende tõeline nõuandev roll;
- assamblee koosolekud peavad pakkuma analüütilisemat materjali koos oluliste faktide, suundumuste, ootustega sõltumatutelt teadlastelt, eelkõige akadeemilistelt asutustelt;
- rakendada viivitamata sarnaste foorumite häid näiteid ja edukaid võrdlusuuringuid ⁽²⁷⁾;
- kiita heaks osalemiskutsete läbipaistev ja kaasav menetlemine, mis tagab ettevõtjate, VKEde organisatsioonide, vahendajate, akadeemiliste ja teadusasutuste ning kõigi liikmesriikide poliitikakujundajate õige tasakaalu ⁽²⁸⁾;
- saavutada käegakatsutavaid tulemusi arutelude ja assamblee töö põhjal, näiteks järeldused, ülesannete loetelud jne. Igal aastal tuleks koostada ja kättesaadavaks teha eelmise aasta otsuste rakendamise aruanne;
- korraldada konsultatsioone VKEde ja nende esindajatega, kui otsustatakse assamblee raames arutatavate küsimuste programm ja ulatus.

6.4. Olles sügavalt veendunud, et esindatus suurendab poliitika ja meetmete tõhusust ELi, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil ning võib anda täiendava tõuke sotsiaalsele dialoogile valdkondlikul tasandil, nõuab komitee VKEde paremat esindatust, toetades tugevate ja esinduslike VKEde organisatsioonide ühismeetmeid ning kogemuste ja heade tavade vahetamist.

6.5. Mõningaid VKEde jaoks olulisi komisjoni teabeportaale ei tõlgita kõigisse ELi keeltesse, mis seab VKEd ebasoodsasse olukorda. Sama kehtib enamiku avalike konsultatsioonide kohta.

6.6. Komitee on mures, et liiga palju komisjoni uuringuid ja küsitlusi tellitakse erakonsultantidelt, kellel puuduvad põhjalikud teadmised VKEde poliitika ja nende mõju kohta, kuna nad ei suhtle VKEdega igapäevaselt ega esinda neid. Viivitamata on vaja luua sõltumatute teadusasutuste ning avaliku ja erasektori partnerlussuhted koostöös VKE organisatsioonidega, et anda VKEdele ELi tasandil tõeline lisaväärtus.

7. Haldus- ja regulatiivne koormus

7.1. Euroopa, riikliku, piirkondliku ja kohaliku tasandi regulatiivne koormus, kui see on ülemäärane, on VKEde jaoks jätkuvalt oluline takistus, kuna neil kipub olema piiratud suutlikkus tegeleda sedalaadi probleemidega. Komitee toetab väikeste, keskmise suurusega ja mikroettevõtjate ning kodanike piirangute ja halduskoormuse vähendamist. Komisjon peaks suunama oma tähelepanu pigem kvaliteedile kui kvantiteedile ja seadma prioriteediks halduskoormuse vähendamise, kuna see põhjustab ettevõtjatele kulusid ja pidurdab nende konkurentsivõimet, aga ka innovatsiooni ja töökohtade loomist. Iseenesest mõistetavalt tuleb seejuures arvesse võtta eesmärki ja otstarvet, mille jaoks need kohustused on kehtestatud. Komitee nõuab, et vastavuse kontrollimise menetlused ei tohiks olla tarbetult kulukad ega pikaajalised. Vaikimisi nõusoleku põhimõtet tuleb edendada õigusaktide koostamisel nii Euroopa, riiklikul kui piirkondlikul tasandil. Liikmesriike tuleb julgustada hoidma haldustasusid tasemel, mis ei ületa halduskulusid.

⁽²⁷⁾ Näiteks EuroFi finantsfoorum <http://www.eurofi.net/>, iga-aastane finantsteenuste foorum jne.

⁽²⁸⁾ VKEde esindatus on praegu arutlusel, sest „VKEde assambleel ja Euroopa ettevõtluse edendamise auhinnal osalemise tagab vaid komisjoni isiklik kutse“. See on viinud olukorrani, kus igal aastal tuleb kokku sama osalejate ring, ilma et oleks tagatud, kas nad esindavad VKEde kogukonda oma riikides või kas nad suudavad sellele kogukonnale edastada assambleelt saadud sõnumit. Teemade kohta ei tehta ettepanekuid ning päevakord sisaldab vaid killustatud näiteid ettevõtluse kohta. Assambleel ei arutata olulisi küsimusi ega esitata ettepanekuid.

7.2. Komisjoni asjaomased talitused peaksid ühekordsuse põhimõtet ja VKE-testi põhjalikumalt ja süstemaatilisemalt kasutama⁽²⁹⁾ ning need tuleks muuta õiguslikult siduvaks, sest nende praegune rakendamine on äärmiselt piiratud, jäädes liikmesriikide hea tahte hooleks. See kehtib nii õigusaktide kui ka haldusmenetluste puhul, mis puudutavad VKEsid (nt kasutades üht eestkõnelejat ja vähendades aruandekohustust)⁽³⁰⁾. Komitee rõhutab, et kuigi nõutava teabe dubleerimist tuleb vältida, peavad hea avaliku halduse tagamiseks olema valitsuse andmebaasides kättesaadavad asjakohased ja olulised andmed ja vastav teave poliitikameetmete, rakendamiseks, jälgimiseks ja hindamiseks.

7.3. Komitee palub komisjonil vaadata läbi oma kohustused, et hinnata mitmesuguseid pooleli olevaid või hilinenud õigusakte ja määrusi, ning jätkata kiiresti VKEdega seotud õigusaktide väljatöötamist. Komitee palub komisjonil tugevdada ja suurendada VKEde eest vastutava direktoraadi haldussuutlikkust.

7.4. Komisjon peab tagama, et mõju hindamisel ning õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmis pööratakse vajaduse korral erilist tähelepanu VKEde vajadustele. Sama tuleb teha ka liikmesriikides. Komisjoni poolt SBA läbivaatamisel esitatud kavatsus otsida võimalusi, et „vähendada liikmesriikide ülepingutamist ELi õigusnormide ülevõtmisel“, tuleb ellu viia⁽³¹⁾ – vastavalt arukat reguleerimist käsitlevale teatisele, mille kohaselt ei vabasta arukas reguleerimine kodanike, tarbijate ja töötajate kaitsega seotud õigusaktide, soolise võrdõiguslikkuse standardite ja keskkonnanormide järgimisest⁽³²⁾ – muu hulgas julgustades liikmesriike looma järelevalve eest vastutava keskasutuse. See võib toimuda varajase hoiatamise teenistuse kujul, mis jälgib ELi õigusaktide ülevõtmise ühtsust riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil, et vältida õigusaktide ülepingutatud rakendamist või tarbetut halduskoormust. Samuti soovitab komitee, et VKEde saadikute tegevuskavasse lisataks kohustuslikus korras küsimused, mis on esitatud komisjoni õigusloomet puudutavas tegevuskavas.

7.5. Komitee palub Euroopa ja riiklikel poliitikakujundajatel tagada, et ELi, riigi, piirkondliku ja kohaliku tasandi ettevõtjate ühenduste esindajad kontrolliksid süstemaatiliselt uusi õigusakte ja nende rakendamist. Tarbetute kulude ja koormuse vähendamine peaks põhinema juhtumipõhisel hindamisel.

7.6. Tunnustades VKEde ja eelkõige pereettevõtjate äritegevuse ülemineku märkimisväärset tähtsust, nõuab komitee kiireid meetmeid, et lihtsustada ja soodustada seda mõistlike kuludega.

7.7. Riskide võtmise kultuuri tuleb rohkem edendada, muu hulgas luua soodsam teise võimaluse õigusraamistik. Selliseid projekte nagu PRE-SOLVE ja *Early Warning Europe* tuleks edasi arendada ja suuremas ulatuses kõigis liikmesriikides kopeerida.

8. Inimressursid

8.1. Ehkki VKEed loovad suurema osa uutest töökohtadest ELis, on hiljuti tekkinud tõsiseid probleeme kvalifitseeritud tööjõu – eelkõige digitaalmajandusega seotud oskustega töötajate – kättesaadavusega, sest muu hulgas halveneb demograafiline olukord paljudes piirkondades elanikkonna ja vananemise suundumuste tõttu.

8.2. Isegi piirkondades, kus elanike arv kasvab, on VKEde jaoks keeruline palgata ja hoida kõrgelt kvalifitseeritud tööjõudu ning järgida tööturuasutuste suurenevaid regulatiivseid ja bürokraatlikke nõudmisi. VKEed vajavad abi inimressursside määratlemisel, ligimeelitamisel ja koolitamisel. VKEde töötajate tervishoiu- ja ohutusosalase koolituse ning tervishoiuteenuste toetamise jaoks on vaja meetmeid, näiteks selliste teenuste pakkumine klastritele või VKEde rühmale, et vähendada kulusid ja piirata tehnilisi formaalsusi.

8.3. Komitee kutsub komisjoni üles töötama välja toetusmeetmed, et pakkuda hooajaväliseid ja spetsiaalselt välja töötatud koolitusprogramme tööjõu täiendkoolituseks, ning innustama liikmesriike sellisid programme korrapäraselt pakkuma, kuna väikestes ettevõtetes on suur personalivoolavus. Need meetmed aitavad VKEdel ületada tööturuprobleeme, mis takistavad nende väljavaateid.

⁽²⁹⁾ <http://www.eurochambres.eu/Content/Default.asp?PageID=1&DocID=7733>.

⁽³⁰⁾ COM(2011) 78 final, lk 8.

⁽³¹⁾ COM(2011) 78 final, lk 8.

⁽³²⁾ ELT C 303, 19.8.2016, lk 45 (punkt 2.9.1).

8.4. Komitee rõhutab eelkõige vajadust suurendada praktikakohtade arvu ning koostada konkreetsed juhendamise programmid, et tulla toime noorte tööpuudusega. Seda tuleb teha VKEde jaoks võimalikult väikese halduskoormusega.

8.5. Komitee märgib, et tööhõive kasv toimub peamiselt VKEde sektoris ja eelkõige keskmise suurusega ettevõtjate hulgas. Samal ajal on keeruline leida neis ettevõtetes sobivaid viise töötajate ja tööandjate sotsiaalseks dialoogiks ning anda sellele konkreetne struktuur. Sellele võib kaasa aidata uuenduslike näidete kogumine eri riikide parimatest tavadest.

9. Ettevõtlus

9.1. Kooskõlas oma varasemate arvamustega⁽³³⁾ on komitee mures, kuna hiljutistest andmetest selgub, et nn vajaduspõhine ettevõtlus domineeris nn võimaluspõhise ettevõtluse üle, ning kutsub komisjoni ja liikmesriike üles alustama meetmete kavandamist selle suuna muutmiseks⁽³⁴⁾ ja toetama tugevamat ettevõtluskultuuri Euroopas.

9.2. Ettevõtluse tegevuskava⁽³⁵⁾ ei ole kaugeltki rakendatud. Komitee leiab, et edasised viivitused on väga ohtlikud, kuna võrreldes maailma teiste piirkondadega on ettevõtlusvaim Euroopas madalam ning olemasolevatel meetmetel on piiratud mõju⁽³⁶⁾.

9.3. Oluline mureallikas VKEdele on see, et nad kasutavad digitaalset siseturgu piiriülestes kaubandussuhetes vähe, eriti puudutab see mikroettevõtjaid. VKEsid tuleks julgustada selles osalema samadel turutingimustel ja võrdsetel alustel suurte rahvusvaheliste ja Euroopa internetikauplejatega. VKEdele tuleb kinnitada nende õigust valida, millisel turul tegutseda ja nende vabadust lepinguid sõlmida, et taastada nende usaldus internetipõhiste piiriüleste tehingute sõlmimise vastu.

9.4. Komitee nõuab üldise positiivse keskkonna loomist, mis võib suurendada kõigi üksuste ettevõtlustegevust, pöörates erilist tähelepanu konkreetsetele ettevõtjate rühmadele. Selleks on hädasti vaja ettevõtliku meelelaadi koolituse tegevuskava.

9.5. Rõhutades kultuuri- ja sotsiaalnormide rolli, palub komitee komisjonil ja liikmesriikidel leida uuenduslikumaid viise võitluses ülemäärase riskide vältimise vastu. Ettevõtjate ja ettevõtete väärtustamist ning nende olulist rolli tööhõive ja majanduskasvu loomisel tuleks paremini edendada, sealhulgas töötada välja spetsiaalne ettevõtjate õiguste samm, ⁽³⁷⁾ mis peaks hõlmama kõiki ettevõtluse erivorme, ning kuulutada välja ettevõtluse aasta. Komisjon ja liikmesriigid peavad parandama ettevõtluse raamtingimusi, näiteks juurdepääsu rahalistele vahenditele, reguleerivat raamistikku ja ettevõtlusalast haridust.

9.6. Komitee palub komisjonil toetada ja edendada nõustamisteenuseid ja -programme traditsiooniliste väikeste ja pereettevõtjate juhtimise parandamiseks, kuna nende ettevõtjate puhul on kõik selle teguriga otseselt seotud, aga ka elukestvaks õppeks, sealhulgas pakkudes veebipõhiseid õppematerjale majandustegevuse kavandamise ja tootmisstandardite, tarbijakaitsealaste õigusaktide või muude õigusaktide kohta.

10. Turulepääs

10.1. Mõned uuringud näitavad, et väga väike osa VKEdest⁽³⁸⁾ peab siseturgu oma koduturuks. Kuigi enamik VKEsid tegutseb kohalikul tasandil, sõltub nende äritegevus suurel määral siseturgu käsitlevatest õigusaktidest. Komitee kutsub üles süvendama siseturgu nii toodete kui teenuste jaoks, vähendama regulatiivseid tõkkeid ja halduskoormust ning looma vahendeid, et toetada VKEde laienemist siseturul.

⁽³³⁾ ELT C 81, 2.3.2018, lk 1.

⁽³⁴⁾ Andmed näitavad, et viie aasta jooksul pärast kriisi algust 2008. aastal suurenes VKEde arv, samas kui lisaväärtus ja töötajate arv kahanes. SME Performance Review Dataset (2014), Euroopa Komisjon.

⁽³⁵⁾ COM(2012) 795 final.

⁽³⁶⁾ EMSK uuring „ELi VKEde poliitika (2007–2015) tõhususe hindamine“.

⁽³⁷⁾ http://www.eurochambres.eu/custom/EUROCHAMBRES_proposal_for_a_European_Pillar_of_Entrepreneurial_Rights-2016-00213-01.pdf.

⁽³⁸⁾ Rootsisis üksnes 6 %.

10.2. Komitee palub komisjonil hinnata, millised VKEde vahendid eri sektorites võiksid toetada VKEde aktiivsust ning kaubanduslepingu ja kaubanduse kaitsemeetmete läbirääkimistel osalemist ning jõupingutusi, et veelgi edendada kõige tõhusamaid vahendeid, seades põhimõtte „kõigepealt mõtle väikestele“ ELi kaubanduspoliitika keskmesse.

10.3. Komitee rõhutab asjaolu, et VKEd muutuvad ELi jaoks üha olulisemaks, ning nõuab seetõttu kiiret tegutsemist, et suurendada VKEde rahvusvahelistumist, võimaldades neil kasutada välisturgude pakutavaid võimalusi.

10.4. Komitee kutsub komisjoni üles tagama VKEde keskuste parem ja tõhusam toimimine, et aidata VKEdel siseneda olulistele turgudele, näiteks Hiina, Jaapan jne. Kutsub komisjoni üles tagama parem ja tõhusam koostöö VKEde esindusorganisatsioonide ja standardimisasutuste vahel olemasolevate ja uute ELi tehniliste standardite alal.

10.5. Mõned liikmesriigid on teatanud suurte kaubanduskettide ebaõiglastest kaubandustavadest, millega kehtestatakse VKEdele ülemääraselt rasked kauplemistingimused. Seda küsimust tuleb edasi uurida ja korralikult käsitleda.

10.6. Samuti palub komitee komisjonil teha jõupingutusi oma Euroopa ja riiklike programmide kaudu, et suurendada väikeettevõtjate osakaalu avaliku hanke kaudu omandatud riigihankelepingutes⁽³⁹⁾.

10.7. Komitee arvates on oluline kaasata VKEde organisatsioonid partnerlustesse, võimaldades neil koolituse ja parema koordineerimise abil tegeleda loodusõnnetuste ja inimtegevusest tingitud õnnetuste tagajärgedega ELi tasandil.

Brüssel, 17. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

⁽³⁹⁾ https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/strategy_en; <https://www.ppact.eu/>; www.sesamproject.eu;
<http://www.tenderio.com/>.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Terviklik lähenemine ELi tööstuspoliitikale – ettevõtluskeskkonna parandamine ja Euroopa tööstuse konkurentsivõime toetamine“

(ettevalmistav arvamus)

(2018/C 197/02)

Raportöör: **Gonçalo LOBO XAVIER**

Kaasraportöör: **Dirk BERGRATH**

Konsulteerimistaotlus	nõukogu eesistujariik Bulgaaria, 5.9.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav sektsioon	ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	18.12.2017
Vastuvõtmine täiskogus	17.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	134/1/0
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Komitee tunnistab, et ELi uuendatud tööstuspoliitika strateegia on võtmetegur majanduskasvu suunamisel ning liikmesriikide kiirel kohandumisel uute suundumuste ja uue majandusmudeliga. Tööstus laiemas mõttes on oluline töökohtade loomise jaoks. Seepärast innustab komitee komisjoni ja liikmesriike võtma probleemide lahendamiseks vastu globaalse visiooniga pikaajalise ja tervikliku strateegia, mitte kasutama lähenemist, mis põhineb lühiajalistel lahendustel ega võimalda majanduskasvu ja töökohtade loomist konkreetsemal ja jätkusuutlikumal viisil. Sellega seoses tuleks kasuks, kui komisjoni koostaks võrdleva uuringu töötleva tööstuse toetamise kavadest, mis on hiljuti vastu võetud USAs, Hiinas ja Koreas.

1.2. Kiirelt laienevad äriteenused on juba praegu tootmistegevuse puhul üliolulised, eriti VKEde jaoks. Äriteenuste ja tootmistegevuse õige tasakaal on põhimõttelise tähtsusega tõhususe ja konkurentsivõime saavutamiseks ning peab olema tänapäevase tööstuspoliitika strateegia üks osa. Idufirmasid tuleb ergutada arendama lahendusi, millega saaks hoogustada tööstustegevust ja suurendada konkurentsivõimet, eriti kui need idufirmad tahavad pikas perspektiivis püsima jääda.

1.3. Eesmärk, et tööstus peaks **2020. aastaks moodustama ligikaudu 20 % SKPst**,⁽¹⁾ võrreldes praeguse 15,1 %-ga, ei pea olema mitte ainult poliitiline eesmärk, vaid ka prioriteet pikas perspektiivis. Euroopa poliitika peab pidevalt keskenduma sellele eesmärgile, kuid pidama alati silmas iga liikmesriigi erinevat struktuurilist olukorda ja vajadust vältida ühtse turu killustumist. See peaks jääma komisjoni prioriteediks. Samuti võiks uute, usaldusväärsete ja mõõdetavate eesmärkide kindlaksmääramine suurendada liikmesriikide pühendumust ning nende teadlikkust tööstustegevuse panusest Euroopa kodanike heaolusse.

1.4. Komitee toetab president Jean-Claude Junckeri peamist eesmärki muuta Euroopa tööstus tugevamaks ja konkurentsivõimelisemaks ning säilitada või haarata maailmas juhtpositsioon innovatsiooni, digiteerimise ja CO₂-heite vähendamise valdkonnas. Selle saavutamiseks vajab Euroopa pikaajalist strateegiat, mis põhineb liikmesriikide tõelisel arukal spetsialiseerumisel ning struktuurilisel mitmekesisusel ja paindlikkusel ning samuti tegevuskeskkonna murranguliste, kiirete ja enneolematute muutuste etteaimamisel.

⁽¹⁾ COM(2017) 479 final.

1.5. Komitee on seisukohal, et parema tasakaalu saavutamiseks liikmesriikide vahel konkurentsivõime valdkonnas tuleb rakendada sotsiaalpartnerite ja kodanikuühiskonna organisatsioonidega kokku lepitud struktuurireforme. Hariduse, teadus- ja arendustegevuse, avaliku ja erasektori investeeringute ning tootlikkuse valdkonnas tuleb päevakorda võtta konkreetset poliitilised muudatused. Tuleb jagada nende konkreetsete valdkondade parimaid tavaid. Tänu Euroopa praegusele üldiselt heale majandusarengule on selleks õige aeg.

1.6. Komitee on kindlalt veendunud, et igas uuenduslikus ja konkurentsivõimelises tööstuspoliitika valdkonnas peab olema esmatähtis Euroopa atraktiivsus ning päevakorras peab olema teatud sektorite tagasitoomine. Kõnealuse tagasitoomise aluseks peavad olema Euroopa peamised eelised, nagu teadmised, innovatsioonil, kõrgetasemelistel oskustel ja teadus- ja arendustegevusel põhinev majandusmudel ning sõbralik ja jätkusuutlik ettevõtluskeskkond, mis järgib ELi sotsiaalseid standardeid. Seda on võimalik saavutada vaid suurte ettevõtjate ja VKEde tugeva koostööga, et täiendada innovatsiooni positiivset mõjuringi. See koostöö peab kajastuma ELi teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni rahastamisvahendite eraldamisel ning seda tuleb tugevdada mitmeaastases finantsraamistikus (2014–2020). Positiivne eelarvepoliitika hõlbustaks oluliselt uute, otseselt Euroopa tööstuse konkurentsivõime parandamisele suunatud vahendite eraldamist.

1.7. Komitee toetab täielikult igal aastal tööstuse päeva tähistamist, mis aitab tõsta esile ELi prioriteete ja suurendada teadlikkust sellest eesmärgist. Komitee juhib tähelepanu vajadusele kaasata tööstuse päeva korraldamisse sotsiaalpartnerid ja kodanikuühiskonna organisatsioonid, samuti nende võimele teha koostööd kõnealuse väljakutsega tegelemisel. Euroopa jaoks on tähtis, et kõik kodanikud mõistaksid kaubamärgi „Made in Europe“ mõjuvõimu ja seda, et selle ülesande saavutamisel on kõigil täita oma osa. Euroopa tööstus mõjutab ühiskonda ja Euroopa kodanikud peavad sellest aru saama.

1.8. Komitee juhib tähelepanu vajadusele kavandada ja kohandada uusi meetmeid oskuste valdkonnas. Euroopa peab selle küsimuse lahendamisse kaasama kodanikuühiskonna organisatsioone ja sotsiaalpartnereid, et tagada praeguse tööjõu ning tema õiguste ja kohustuste austamine, kuid samal ajal tuleb silmas pidada ka tulevikku ning vajadust kiirendada haridus- ja koolitussüsteemide kohandamist, et need vastaksid uutele silmapiiril terendavatele töökohtadele.

1.9. Komitee toetab komisjoni uut algatust luua kvaliteetse ja tõhusa õpipoisiõppe Euroopa raamistik, mis võib aidata kõrvaldada tööturu puudujääke ja pakkuda ettevõtjatele vajalike oskuste ja teadmistega tööjõudu⁽²⁾. Euroopa tööjõu kvaliteet ja kvantiteet on tõenäoliselt Euroopa konkurentsivõime üks olulisemaid küsimusi ning iga liikmesriik peab selle mahuka ülesandega tegelema.

1.10. Komitee usub, et võrdsete tingimuste jaoks on oluline, et ülemaailmsed osalejad jõuaksid kompromissile õiglase kaubanduse austamise küsimuses⁽³⁾. Euroopa peab andma eeskujuga teisi piirkondi aktiivselt kaasama kestlikkuse, Euroopa sotsiaalselt standardite järgimise ja ausa konkurentsi alal. Kuid Euroopa ei saa ignoreerida teiste ülemaailmsete osalejate kasutatavaid halbu tavaid, mis seavad ohtu Euroopa väärtused, konkurentsivõime, töökohad ja heaolu. Euroopa peab olema tähelepanelik ja kasutama õigeid vahendeid oma väärtuste ja tööstusettevõtjate toetamiseks. Ülevõimsuse, ebaseadusliku riigiabi ja muude ebaausa konkurentsi vormidega tuleb võidelda Euroopa õigusaktidega, austades sealjuures WTO eeskirju. Euroopa Komisjoni kehtestatud dumpinguvastased meetmed on olulised õiglase ärikeskkonna saavutamiseks, kuid neid tuleb paremini jälgida ning need peavad olema kiiremad ja paindlikumad, et saavutada lõppeesmärk ilma, et avalduks kaudne kõrvalmõju eri tööstussektoritele⁽⁴⁾.

2. Olukord Euroopas ja komisjoni teatis

2.1. Tulevase eesistujariigi Bulgaaria taotlus saabus paar päeva enne komisjoni teatise „Investeeringud aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel. Uus ELi tööstuspoliitika strateegia“ avaldamist.

⁽²⁾ COM(2017) 563 final – kvaliteetse ja tõhusa õpipoisiõppe Euroopa raamistik.

⁽³⁾ Koosõlas kestliku arengu eesmärgiga nr 9 tööstuse, innovatsiooni ja taristu kohta, millega on nõustunud kõik liikmesriigid.

⁽⁴⁾ Komisjoni 27. veebruari 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/336, millega kehtestatakse teatavate Hiina Rahvavabariigist pärinevate legerimata terasest või muust legerterasest raskplaatide impordi suhtes lõplik dumpinguvastane tollimaks ja nõutakse lõplikult sisse selle impordi suhtes kehtestatud ajutine tollimaks, on hea näide dumpinguvastasest meetmest, kuid jälgida tuleb selle kõrvalmõju (http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/336/oj).

2.2. 5. juulil 2017 kutsus Euroopa Parlament üles töötama välja kaugeleulatuva tööstuspoliitika, mis sisaldab „järjepidevat ja terviklikku tööstuspoliitikat käsitlevat liidu strateegiat ja tegevuskava, mille eesmärk on Euroopa taasindustrialiseerimine, koos asjakohaste eesmärkide, näitajate, meetmete ja ajakavadega“.

2.3. Seejärel avaldatud teatis näitab vähemalt seda, et komisjon tunneb selle probleemi pärast muret.

2.4. Käesoleva arvamuse eesmärk ei ole keskenduda teatisele. Siiski ei saa eirata järgmisi punkte.

— Teatise kohaselt näitab Euroopa tööstus alates 2009. aastast ühtlast kasvutrendi. Ei ole mõistetav, miks võtab komisjon lähtepunktiks 2009. aasta, mis oli majanduskriisi halvima aasta. Ei tootmise lisandväärtuse ega tööhõive osakaal ei ole jõudnud tagasi 2007. aasta kriisieelsele tasemele, hoolimata – või just tingituna – struktuurireformidest ja pakkumisele suunatud meetmetest, mis takistavad endiselt nõudlust Euroopa äärealadel.

— Raske on täpselt välja tuua, mis on komisjoni lähenemise uut. Teatis koosneb peamiselt komisjoni tavapärasest (pakkumisele suunatud) tööstuspoliitikaalastest soovitudest: vähendada bürokraatiat, süvendada ühtset turgu ja edendada investeerimiskapitali (väärtpaberistamise turu taaselustamine riskikapitali, Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi jne jaoks).

— Lisaks ühtse turu strateegiale rõhutab komisjon täiendavate kvalifikatsioonimeetmete vajalikkust. Kui aga välja arvata kavatsus laiendada oskuste riiklike strateegiate väljatöötamisele pakutavat toetust veelgi enamatele sektoritele (st teras, paber, keskkonnahoidlikud tehnoloogiad ja taastuvenergia), siis tegelikult konkreetseid ettepanekuid ei tehta.

— Rahastamise puhul loetleb komisjon üles olemasolevad struktuuri- ja investeerimisfondid ning toetavad asutused ja programmid (Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid, Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond, Euroopa Investeerimispank, programm „Horisont 2020“ jne), eirates täielikult olulist küsimust, kuidas suudetakse Brexiti-järgse ELi vähenenud eelarvega toetada tööstuspoliitika algatusi.

— Energia-, transpordi-, digiteerimis- ja kaubanduspoliitika valdkonnas võtab komisjon kokku juba võetud meetmed.

— Uue majanduse tekkimisega, mille aluseks on teenustele keskendunud tehnoloogilised idufirmad, oleks soovitatav kaasata need ettevõtted rohkem tööstusvaldkonda mitte ainult sektorite paremaks teenindamiseks, vaid ka nende jätkusuutlikkuse suurendamiseks. (Äritegevus ebaõnnestub esimese viie tegevusaasta jooksul 50 %-l ettevõtjatest ⁽⁷⁾!)

2.5. Teatis ei ole täiesti uus ⁽⁶⁾. See on kokkuvõtte juba võetud poliitikameetmetest ilma uue sidusa strateegilise lähenemiseta, mida nõudis Euroopa Parlament ja mida lubatakse teatise pealkirjas „ELi tööstuspoliitika uuendatud strateegia“. Euroopal on nüüd aeg õppida varasemast ja vaadata tulevikku, pidades meeles oma kodanike huvisid ja Euroopa mudeli jätkusuutlikkust.

2.6. Euroopa tööstusstrateegia kontekstis on vaja siduvate eesmärkide, ajakava, vahendite ja jagatud vastutusega terviklikku tööstuspoliitika tegevuskava, et tulla toime järgmise kümne aasta nelja peamise katsumusega: digiteerimine, kliimamuutused, globaliseerumine ja demograafilised muutused (eriti liikuvuse ja vananemisega seotud küsimused).

3. Üldised märkused

3.1. Euroopa ja maailma tööstuses on toimumas suured muutused. Sellega kaasnevad märkimisväärsed katsumused. Euroopa tööstus on Euroopa majanduskasvu ja liikmesriikide majanduse jaoks ülioluline. See moodustab 80 % Euroopa ekspordist ning soodustab avaliku ja erasektori innovatsiooni ning kõrget oskustaset nõudvate töökohtade loomist kodanike jaoks. See on oluline ka siseturu jaoks. Euroopal on endiselt konkurentsieelis suure lisandväärtusega toodete ja teenuste puhul ning seda tuleb hoida. Kuid seda eelist tuleb ära kasutada ja toetada majanduskasvu loovaid tegevusi. Tööstussektoris on 36 miljonit otsest töökohta ja see aitab tagada meie kodanike kõrge elatustaseme. Sellel on tähtis osa

⁽⁵⁾ <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.int-opinions.41082> (punkt 2.4).

⁽⁶⁾ COM(2014) 14 final.

Euroopa ülemaailmse juhtpositsiooni ja rahvusvahelise maine toetamisel. Euroopa tööstus on tähtis teadustegevuse ja innovatsiooni hoogustamisel ning aitab oluliselt kaasa töökohtade loomisele ja majanduskasvule.

3.2. Komitee on seisukohal, et praegune tööstusrevolutsioon tuleneb murrangulistest ja kiiretest muutustest ülemaailmsete osalejate ridades, suurest nihkest tarbijate harjumustes ning teaduse ja tehnoloogia pöördeleisest arengust. Sellele lisanduvad hästi tuntud digiteerimise kasv, ringmajandus, robotiseerimine ja uued tootmisprotsessid. See tähendab, et pikaajaline tööstusstrateegia peab olema valmistatud ette enneolematuteks tingimusteks, mis kaasnevad tehisintellekti kasutuselevõtuga ja isegi kaugemas tulevikus viienda tööstusrevolutsiooniga.

3.3. Selline paradigma nihe on juba olemuslikult muutmas nii ettevõtlust kui ka ühiskonda ning seega ka tööstust selle kõikides aspektides. Kõnealuse revolutsiooni üks olulisemaid aspekte tulevikus on töö ja oskuste ümberkujundamine. See uus tööstuskord mõjutab enamikku majandussektoreid. Neljas tööstusrevolutsioon vajab neljandat tööturu revolutsiooni koos õigusega haridusele ja elukestvatele õppele. Üksnes kvalifitseeritud tööjõud on suuteline reageerima muutuvatele turgudele ja innovaatilistele töökohtadele.

3.4. Komitee kutsub komisjoni üles koostama ja tegema komiteele kättesaadavaks võrdleva uuringu töötleva tööstuse toetamise kavades, mis on hiljuti vastu võetud USAs, Hiinas ja Koreas. Selline kvantitatiivne ja kvalitatiivne analüüs kasutatavatest vahenditest ning samuti valdkondlikest ja temaatilistest prioriteetidest annaks hädavajalikku teavet selleks, et arendada edasi terviklikku ELi tööstusstrateegiat, mis keskendub 2030. aastale ja sellele järgnevale perioodile ning hõlmab keskmise tähtsajaga ja pikaajalisi strateegilisi eesmärke ja tööstusnäitajaid, ning lisada sellele strateegiale konkreetseid meetmeid sisaldav tegevuskava⁽⁷⁾.

3.5. Komitee on seisukohal, et haridusprogrammide ja -vahendite ning sotsiaalse ühtekuuluvuse vahel on otsene seos. Võtmetähtsusega küsimused on digitaalsete tehnoloogiate kasutajate ajakohased oskused ja kvalifikatsioonid ning uute oskuste omandamine. Sotsiaalpartnerid ja kodanikuühiskonna organisatsioonid tuleks tihedalt kaasata kooliprogrammide koostamisse hariduse kõigil tasanditel ja kõigis vormides. Muud ülemaailmsed jõud lisaks Euroopale – eelkõige Ameerika Ühendriigid („America First“), Hiina, Jaapan, India ja Korea – juba võtavad meetmeid nende probleemidega tegelemiseks ning uus oskustele suunatud lähenemine on määrava tähtsusega.

3.6. Sarnaselt üritatakse strateegiaga „Make in India“ kujundada Indiast järgmist peamist tootmiskohta. See protsess ei puuduta mitte ainult tehnoloogiat, vaid ka oskusi, mis on veel kõige olulisem. Huvitav on märkida, et Hiina Rahvabariik juba valmistab ette riigi juhitavat programmi „Made in China 2025“, mis põhineb Saksamaa neljandal tööstusrevolutsioonil ja muudel Euroopa suundumustel. See tähendab, et Euroopal on ka selles muutuses juhtiv roll. Kuid protsessi juhtimine ei pruugi olla piisav. Samal ajal tuleb olla teadlik tulevastest ülesannetest ja sellest, kuidas on vaja kohaneda, et edendada ja tugevdada Euroopa juhtpositsiooni, mille tulemused ja majanduskasv oleks kättesaadav kõigile.

3.7. Liikmesriikide erinevustest hoolimata peab Euroopa tööstuslik konkurentsivõime olema tajutav kogu maailmas. Mitted uuringud näitavad selget jagunemist: konkurentsivõime valdkonnas juhtivad liikmesriigid (10), konkurentsivõime valdkonnas järgmised liikmesriigid (7) ning konkurentsivõime valdkonnas järelejäõudvad liikmesriigid (11)⁽⁸⁾.

3.8. See tähendab, et algselt lähenemisel põhinenud Euroopa poliitikas ei võeta piisavalt arvesse ELi liikmesriikide erinevuste süvenemist: üks lahendus ei sobi kõigile ning seda tuleb käsitleda julgelt ja pidades alati meeles põhimõtet „majanduskasv kõigi jaoks“. Seos konkurentsivõime, lähenemise ja ühtekuuluvuse vahel tuleb taastada.

3.9. Seda saab rakendada ka teadus- ja arendustegevuses ning innovatsiooni puhul. Väga oluline on suurendada investeringuid sellesse tegevusse või need vähemalt säilitada, kuid sealjuures tuleb alati arvesse võtta iga liikmesriigi konkreetset olukorda. Euroopa poliitikas tuleb arvesse võtta liidu struktuurilist mitmekesisust, seda ka teadus- ja arendustegevuses ning innovatsiooni puhul⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Konkurentsivõime nõukogu 30. novembri ja 1. detsembri 2017. aasta istungjärgu järeldused.

⁽⁸⁾ Lighthouse Europe „Factors for Growth Priorities for competitiveness, convergence & cohesion in the EU“.

⁽⁹⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee teabearuanne „Programm „Horisont 2020“ (hindamine)“ (INT/807).

3.10. Lõpuks rõhutab komitee vajadust tugevdada töösuhteid, mis on tervikliku taasindustrialiseerimise vältimatu tingimus.

4. Konkreetsed märkused

4.1. Kaubandus ja globaliseerumine (sealhulgas ettevõtete rahvusvahelistumine)

4.1.1. Kahtlemata on siseturg Euroopa majanduskasvu jaoks otsustava tähtsusega ning see peab pakkuma õiglase keskkonna ettevõtete loomiseks, käivitamiseks, arendamiseks ja toimimiseks. Väga oluline on luua õiged tingimused ELi piirkonnas tegutsemiseks. Loomulikult ei tohi unustada Euroopa positsiooni maailmas ega vajadust suhelda teiste majanduspiirkondadega. Uued kaubanduslepingud teiste majanduspiirkondadega ja läbirääkimised teiste võimalike partneritega peavad olema kaugelevaatavad ning neid tuleb käsitleda kui majanduskasvu ja tööstuse arendamise võimalust. Kuid samal ajal ei saa Euroopa eirata teatud ebaausaid tavasid maailma teistes majanduspiirkondades ja peab sellisele tegevusele otsustavalt reageerima.

4.1.2. Euroopa sotsiaalsed standardid peavad jääma iga poliitikavaldkonna keskmesse ja ehkki Euroopa ei saa kõnealuseid standardeid kehtestada kogu maailmas, tuleb nende kaitsmiseks võtta meetmeid ja luua kogu maailmas sõbralik eeskuju näitav ettevõtja sotsiaalse vastutuse kultuur.

4.2. Ringmajandusel põhinev energiasektor ja jätkusuutlik tööstus

4.2.1. Euroopa peab järjepidevalt investeerima jätkusuutlikku tööstusse, mis on kodanike jaoks vastuvõetav. Paremini valmistunud on see ühiskond, mis suudab vähendada oma koormust loodusele, tagades et ressursid jäävad kasutusse nii kauaks kui võimalik. Ringmajanduse kontseptsioon peab olema iga tööstuspoliitika meetme keskmises, et rakendada kestlikus keskkonnas uute toodete loomiseks taaskasutamist, korduskasutamist, ümbertöötlemist ja ringlussevõttu.

4.2.2. Alternatiivse ja keskkonnahoidliku energia kasutamine on olulisem kui kunagi varem⁽¹⁰⁾. Kodanikele tuleb teadvustada, et need tegevused loovad töökohti ja võimaldavad Euroopa töötleva tööstusel asuda juhtpositsioonile paljudes teadmussiidri valdkondades. See konkreetne tööstus näitab Euroopa suutlikkust kombineerida teadusringkondade ja teiste institutsioonide kogutud teadmisi tootmissüsteemidega.

4.2.3. Selle asemel, et keskenduda vaid sisestele meetmetele, peaks EL eesmärgiks seadma ELi tööstuse soodsad tingimused tehnoloogia, toodete ja lahenduste eksportimiseks, et aidata kaasa ülemaailmsete kliima ja loodusvaradega seotud väljakutsetega toimetulemisele kõige tõhusamal viisil.

4.3. Teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon

4.3.1. Euroopa teadus- ja arendusprojekte tuleks hoogustada avaliku sektori vahenditega ja koordineerida liikmesriikidesiseste algatustega. Prioriteet peab olema suurendada igas liikmesriigis investeringuid teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni. Lisaks nõuab komitee (taas), et lihtsustataks innovatsioonile mõeldud ELi rahastamisvahendite kasutamise protsesse⁽¹¹⁾.

4.3.2. Komitee on ka arvamisel, et innovatsiooni ökosüsteem saab tõelist kasu ELi investeringutest suurtesse ettevõtetesse, et hoogustada VKEde osalemist. Innovatsiooni positiivne mõjuring on võimalik vaid siis, kui kokku viiakse suurte ettevõtete investeringud ja VKEde otsitavad lahendused. Selles valdkonnas peaksid sellised Euroopa projektid nagu COSME olema liikmesriikides nähtavamad, et muuta kodanike arusaama.

⁽¹⁰⁾ Hiljutised tulemused tuuleenergia tulemuslikkuse kohta (<https://windeurope.org/about-wind/daily-wind/>: neljapäeval, 23. novembril 2017 kaeti 19,2 % Euroopa elektrinõudlusest tuuleenergiaga. Kolm juhtivat riiki – Taani 93 %, Saksamaa 47 % ja Portugal 46 %) näitavad, et energiatõhusust on võimalik parandada.

⁽¹¹⁾ Mõned esialgsed hinnangud näitavad, et programmi „Horisont 2020“ raames on tehtud investeringuid 74,8 miljardi euro ulatuses, sh 16,4 miljardit eurot juhtpositsiooni tagamiseks tööstuses. Praeguses mitmeaastases finantsraamistikus on struktuurifondide rahastus teaduse ja innovatsiooni 43,7 miljardit eurot, VKEde konkurentsivõimesse 63,7 miljardit eurot ja vähese CO₂-heitega majandusse 44,8 miljardit eurot. Uudistes „Made in China“ projekti kohta märgitakse, et riiklik koguinvesteering on 1,5 miljardit USA dollarit.

4.3.3. Komitee pooldab lisaks ka vastutustundlike teadusuuringute ja innovatsiooni tugevdamist. Nende puhul on tegemist juba programmis „Horisont 2020“ määratletud tervikliku lähenemisviisiga, mis hõlmab kõigi asjaosaliste (teadusringkondade esindajatest institutsioonide ja valitsusteni) kaasamist, kasutades osalemist ja kaasatust soodustavaid meetodeid.

4.3.4. Komitee ei ole unustanud, vaid tahab eriti esile tõsta uusimaid tehnoloogilisi arenguid, mis tuginevad teadusuuringute edusammudele ja tulemuste rakendamisele tehisintellekti valdkonnas. Sellega seoses juhib komitee tähelepanu tehisintellekti kasutamise mõjule ja tagajärgedele mitte ainult tööstuslikes tootmisprotsessides, vaid lisaks ka üldiselt tööle ja inimeste elule üldiselt.

4.4. *Brexit*

4.4.1. Brexiti mõju eri sektoritele on erinev, sõltuvalt lepingust, mis Ühendkuningriigi ja 27-liikmelise ELi vaheliste läbirääkimiste tulemusena lõpuks sõlmitakse. Mõni sektor on Brexiti mõju suhtes tundlikum, mõni mitte nii väga. Siiski ei tuleks eri sektorite mõjutatavust analüüsida eraldi, kuna sektorid on omavahel väga tihedalt seotud, mis võib igale sektorile avalduvat individuaalset mõju võimendada. Näiteks mõjutavad toidu- ja joogitööstuse ees seisvad probleemid hotelle ja restorane ning metallitööstuse tagasilöögid avaldavad mõju autotööstusele.

4.4.2. Eriti olulised tunduvad olevat kaks aspekti: ligipääs turule ja ligipääs tööjõule kummaltki poolt. Kui Ühendkuningriigi juurdepääs ELi tööturule tundub olevat paljude sektorite lõikes üldiselt sarnane, erineb ELi suunduva ekspordi suhteline tähtsus märkimisväärselt, sest mõned suuremad sektorid, nagu ehitus ning hulgi- ja jaekaubandus, on rohkem koduturule keskendunud.

4.4.3. Komitee jaoks on oluline kaitsta ühtse turu terviklikkust. Lisaks on oluline tagada õiguskindlus.

5. Investeerimiskava

5.1. Uue tööstusajastu kontekstis on otsustav roll investeeingutel. Komitee arvates võiks võtta rea meetmeid, millega parandada investeeingute tõhusust ja anda tööstusettevõtetele uus mõõde:

- avaliku sektori investeeingute laiendamine: liikmesriikide eelarveline mänguruum, avaliku sektori investeeingute võlakriteeriumide leevendamine (tasakaalus eelarve nõue); ELi eelarve suurendamine tööstuse ümberkujundamise tarvis; investeeimine jätkusuutlikku Euroopa ja üleeuroopalisse taristusse;
- erainvesteeingute tõhustamine: Euroopa Investeerimispannga investeeimistegevuse soodustamine, riiklike pankade uute rahastamisprogrammide loomine ja olemasolevate tugevdamine. Eesmärk on pakkuda VKEdele turvalist ja pikaajalist finantsraamistikku, eelkõige seoses keerukate ümberkujundamisprotsessidega;
- Euroopa Komisjoni jätkusuutliku rahastamise strateegia toetamine kapitaliturgude liidu raames, mis soodustab pikaajalisi investeeinguid erakapitali voogude suunamise kaudu jätkusuutlike investeeingute suunas. Sellega seoses rõhutab komitee, kui tähtis on jätkusuutliku rahastamise kõrgetasemelise eksperdirühma peatselt valmiv lõpparuanne ja sellele järgnev tegevuskava.

5.2. ELi vahendite eraldamise keskmes peab olema tööstuspoliitika arendamise eesmärkide saavutamine, eriti tagades ELi lisaväärtuse (CO₂-heite vähendamine, energiatõhusus, taastuvenergia, digiteerimine jne) ning seose ELi sotsiaalsete standardite ja võrdlusaluselustega.

5.3. Need kestlikkuse eesmärgid on Euroopa tööstuse ja Euroopa juhtpositsiooni jaoks otsustava tähtsusega. Ent nende eesmärkide jaoks on vajalik tagada VKEdele asjakohane investeeimisraamistik, mis võimaldaks neil püsida konkurentsivõimelisena.

5.4. Komitee on ka seisukohal, et analüüsida tuleks liikmesriikide võimalust lisada oma riiklikesse hankemenetlustesse sotsiaalseid ja piirkondlikke hankekriteeriume (hea sisu põhimõte).

5.5. Lõpetuseks teeb komitee ettepaneku muuta äriühingute maksustamise korda, et tegeleda maksudest kõrvalehoitudumise ja maksukonkurentsi küsimustega.

Brüssel, 17. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

III

(Ettevalmistavad aktid)

EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEE

KOMITEE TÄISKOGU 531. ISTUNGJÄRK 17.–18. JAANUARIL 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa standardimist käsitlev liidu töökava aastaks 2018““

[COM(2017) 453 final]

(2018/C 197/03)

Üksikraportöör: **Juan MENDOZA CASTRO**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Komisjon, 9.10.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav sektsioon	ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	18.12.2017
Vastuvõtmine täiskogus	17.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	195/1/0
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

- 1.1. Komitee peab tervitatavaks standardimist käsitlevat 2018. aasta töökava, iseäranis sotsiaal- ja keskkonnameetmeid, ent soovib selle edaspidistele versioonidele lisada kokkuvõtte sellest, kuidas on järgitud eelmisi töökavu.
- 1.2. Ta soovib hõlmata kõik info- ja kommunikatsioonitehnoloogia valdkonna meetmed ühte dokumenti.
- 1.3. Ta ärgitab komisjoni tähelepanelikult jälgima, et välditaks patendieeskirjade ja suletud standardite kuritarvitamist.
- 1.4. Komitee tõstab esile komisjoni rolli Euroopa standardimissüsteemis, millel on keskne tähtsus siseturu arendamisel ja mis asetab ELi selles valdkonnas juhtpositsiooni.
- 1.5. Komitee kutsub komisjoni üles säilitama piisavad eelarvevahendid ja vajaliku personali määruse (EL) nr 1025/2012 eesmärkide taotlemiseks.
- 1.6. Ta toonitab, et peamiste standardimises osalejate jõupingutusi tuleb üksikasjalikult järelkäsitleda. Komitee võiks esmajärjekorras luua Euroopa standardimissüsteemi kaasavuse teemalise ajutise foorumi.

1.7. Komitee peab 2018. aastaks kavandatud 27 meedet üldiselt asjakohaseks, ent toonitab järgmisi aspekte:

- digitaalne ühtne turg: komitee väljendab muret selle pärast, et ülemaailmseid nn *de facto* standardeid veavad sageli ELi-välised tööstushiiud, millel on negatiivsed tagajärjed;
- uued etanoolistandardid: komitee soovib tungivalt kaaluda keskkonna kaitsmist;
- komitee peab tervitatavaks iseäranis mitmesuguseid meetmeid, mille eesmärk on märgatavalt parandada keskkonnanaisundit ja inimeste tervist;
- meditsiiniseadmete standardid: komitee soovib võtta arvesse ka kulutõhusust;
- transpordisektori heitkoguseid puudutavate kriteeriumide ühtlustamine: komitee toonitab alates 1995. aastal tehtud esimestest sammudest saavutatud piiratud edu.

1.8. Komitee toetab komisjoni rahvusvahelises koostöös, ent soovib juhtida komisjoni tähelepanu asjaolule, et järjest rohkem standardeid töötatakse nüüd välja rahvusvahelisel tasandil ilma koordineeritud Euroopa panuseta.

1.9. Komitee soovib Euroopa standardiorganisatsioonidel lihtsustada menetlusi, et III lisa organisatsioonid saaksid osaleda standardite koostamise protsessis, ja seega vähendada takistusi tõhusaks osalemiseks.

1.10. Komitee peab tervitatavaks standardimise ühisalgatuse eri meetmeid, ent teeb ettepaneku kaaluda ka standardite kehtestamise *kaudset* mõju sellistes küsimustes nagu töökohtade ümberpaigutamine, ühiskonna kaasavus, haridus ja koolitus jne.

2. Komisjoni ettepanekud

2.1. ELi iga-aastases töökavas käsitletakse ja kajastatakse probleeme ja kaalutlusi, mis on seotud standardi rakendamiseks oluliste patentide, IKT standardimise, standardimise rahvusvahelise mõõtme ja isejuhtivate sõidukitega.

2.2. Töökavas kajastub ka 2016. aasta juunis tehtud standardimise ühisalgatus⁽¹⁾.

2.3. On kehtestatud meetmeid, et toetada järgmisi strateegilisi prioriteete, mille eesmärk on toetada komisjoni 2017. aasta tööprogrammi kuuluvaid asjakohaseid algatusi ja neist tulenevaid 2018. aasta standardimisvajadusi:

- digitaalse ühtse turu strateegia;
- energialiidu strateegia;
- Euroopa kosmosestrateegia;
- ELi ringmajanduse loomise tegevuskava;
- Euroopa kaitsealane tegevuskava;
- süvendatud ja õiglasem, tugevama tööstusbaasiga siseturg.

2.4. Komisjon korraldab institutsioonidevahelise koolituse, et parandada seadusandjate ja kaasseadusandjate arusaamist standardite kasutamisest õigusaktide ja poliitikameetmete rakendamisel.

2.5. Komisjon kutsub ka Euroopa standardiorganisatsioone üles jätkama ja suurendama oma pingutusi lihtsustada III lisa organisatsioonide ja kõigi huvitatud sidusrühmade tööd, keskendudes eriti nende sise-eeskirjadele ja menetlustele ning tööle rahvusvahelisel tasandil, eelkõige ISO ja IEC raames.

⁽¹⁾ COM(2015) 550 final.

3. Üldised märkused

3.1. Komitee peab tervitatavaks komisjoni esitatud 2018. aasta tööprogrammi, mis hõlmab keskseid sotsiaal- ja keskkonnaküsimusi, sealhulgas selliseid olulisi küsimusi nagu ringmajandus, kliimamuutused ja puhas energia. Ta märgib siiski, et edaspidistele versioonidele tuleks lisada kokkuvõtte, milles tuuakse üksikasjalikult välja, millises ulatuses on ellu viidud eelmised iga-aastased programmid.

3.2. Tuleb tõhustada IKT valdkonna koordineerimisplatvorme ja -mehhanisme, et vältida jõupingutuste dubleerimist ja koordineerimise võimalikkust. Kõik selle valdkonna standardimeetmed tuleks koondada ühte dokumenti.

3.3. Avatud standardid on olulised tööstus- ja tehnoloogilise arengu jaoks ELis. Komitee kutsub komisjoni tungivalt üles vältima kuritarvituslikku ning konkurentsipõhimõtete, patendieeskirjade ja suletud lähtekoodi standarditega vastuolus olevat kasutust. Standardi rakendamiseks oluliste patentide korral toetab komitee õiglase, mõistlike ja mittediskrimineerivate tingimustega litsentside põhimõtteid.

3.4. Standardimismudel asetab ELi maailmas juhtpositsioonile. Komitee tõstab esile komisjoni tegevust selles valdkonnas. Euroopa standardite ühtsus ja järjepidevus tagatakse aluspõhimõtte „üks standard, üks test – tunnustatud kogu Euroopas“ abil. See varustab ettevõtteid investeeringutega ning annab neile õigusliku ja rahalise kindlustunde.

3.5. Arvestades Euroopa standardimissüsteemi eripära ja tähtsust tööstuse, VKEde, tarbijate ja töötajate jaoks, kutsub komitee komisjoni üles säilitama eelarvevahendid ja personali, et taotleda määruse (EL) nr 1025/2012 eesmärke.

3.6. Komitee kutsub üles jälgima üksikasjalikult standardimise võtmeosalejate jõupingutusi, et suurendada Euroopa standardimissüsteemi kaasavust. Komitee võiks esmajärjekorras luua Euroopa standardimissüsteemi kaasavuse teemalise ajutise foorumi. See organ vastutaks iga-aastase avaliku arutelu korraldamise eest, et hinnata selles valdkonnas tehtud edusamme.

3.7. Arvestades, et seni ei ole rahuldavalt reageeritud Euroopa Kohtu järeldustele James Elliotti kohtuasjas,⁽²⁾ milles esmakordselt tunnistati, et Euroopa standardid on osa liidu õigusest, rõhutab komitee selle olulisust, et komisjon kasutaks tihedas koostöös teiste Euroopa institutsioonidega oma hädavajalikke kontrolliõigusi standardimise suhtes, ja soovib selles küsimuses institutsioonidevahelist arutelu.

3.8. Komitee soovib komisjonil uurida Euroopa standardimist käsitleva liidu iga-aastase töökava esialgse eelnõu osas toimunud konsulteerimise protsessi, sest asjaomases eelnõus ei esitatud ei strateegilisi väljavaateid, struktuuri, ega konteksti, ega selgitatud ka esitatud soovitude põhjendusi.

4. Märkused 2018. aastal võetavate meetmete kohta

Anda uut hoogu töökohtade loomisele ning majanduskasvu ja investeeringute edendamisele

4.1. Väetiste (sealhulgas orgaaniliste väetiste) tootmise standardeeskirjade loomine⁽³⁾

Komitee on juba märkinud, et mõned teisesest toormaterjalist valmistatud väetistega seotud määratlused ja standardid ei ole selged. Selleks et parandada uue määruse rakendamist, soovib komitee põhjalikumalt integreerimist ja ühtlustamist kehtiva jätmedirektiiviga⁽⁴⁾ ning pidada väetiste puhul meeles ka keskkonnakaalutluste olulisust.

Digitaalne ühtne turg

4.2. Parandada püsiihenduse ja traadita mobiilsete teenuste kvaliteeti⁽⁵⁾

4.2.1. Standardiseerimine täidab selles valdkonnas vaieldamatu tähtsusega osa ja väldib turu killustumist, mis võib tekitada konkurentsivastaseid tavasid⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Kohtuasi C-613/14 – James Elliott Construction Limited.

⁽³⁾ COM(2016) 157 final.

⁽⁴⁾ ELT C 389, 21.10.2016, lk 80.

⁽⁵⁾ COM(2016) 176 final.

⁽⁶⁾ BERECi (Elektroonilise Side Euroopa Reguleerivate Asutuste Ühendatud Amet) aruanne „Enabling the Internet of Things“, 12.2.2016.

4.2.2. Komitee toetab täielikult komisjoni digitaalse ühtse turu strateegiat, ent soovib juhtida tähelepanu asjaolule, et sellel on olulisi tagajärgi Euroopa tööturu korraldusele, sest üha enam nn rahvatöötajaid töötab platvormide kaudu sageli väga lühiajalistes ja muutlikes töösuhetes.

4.2.3. Tööstuse digitaliseerimine on üleilmne suundumus, mis järgmistel aastatel vaid süveneb. IKT standarditel on määrav tähtsus digitehnoloogiate arendamisel paljudes tööstussektorites. Üleilmseid nn *de facto* standardeid veavad sageli ELi-välised tööstushiidud.

4.2.4. Riiklike, Euroopa või rahvusvaheliste standardite väljatöötamine ametlikes standardiorganisatsioonides (Euroopa Standardikomitee – CEN, Euroopa Elektrotehnika Standardikomitee – Cenelec, Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut – ETSI) võtab kiiresti muutuva digitehnoloogia jaoks liiga kaua aega. Seepärast töötavad ettevõtted välja omaenda standardid – palju kiiremini ja oma eeskirjade alusel.

4.2.5. On oht, et standardite väljatöötamine muutub läbipaistmatuks ja välistavaks.

4.3. Kehtestada eeskirjad, mis lihtsustavad 5G tehnoloogia väljatöötamist 26 GHz sagedusalal (24,25 – 27,50 GHz) ja muudel kõrgematel sagedusaladel ⁽⁷⁾

Komitee arvates on sel meetmel määrav tähtsus, et säilitada ELi juhtpositsioon 5G tehnoloogia rakendamisel.

4.4. Kehtestada ühised standardid, et parandada raadiosidesüsteeme, andmevahetust reisijate ja sõiduplaanide kohta ja IT turvalisust ⁽⁸⁾

Komitee soovib normida ka turismi valdkonnas tekkivad tehnoloogilised muutused ja uued ärimudelid ning samuti edendada integreeritud nutikaid pileti- ja teabeteenuseid.

4.5. Koostalitlusvõime ja andmete jagamine ettevõtjate vahel, et edendada tõhusamaid transpordi- ja logistikateenuseid ⁽⁹⁾

Komisjon pakub seoses standardite kehtestamisega täiendavaid meetmeid. Siiski on praegust olukorda arvestades oluline meeles pidada selles valdkonnas ees ootavaid suuri väljakutseid: andmete korduv eri süsteemidesse sisestamine tulenevalt koostalitlusvõime puudumisest eri standardite vahel; ühendatud süsteemide puudumine ja ebapiisav usaldus delikaatsete andmete kaitse vastu; ametiasutused, pangad ja kindlustusettevõtted ei tunnusta e-transpordi dokumente; puudub kriitiline hulk sidusrühmi, kes jagaksid omavahel andmeid ja uuriksid uusi ärivõimalusi ⁽¹⁰⁾.

Vastupidav energialiit ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika

4.6. Luua uued sensorid ja mõõtmismeetodid välisõhu kvaliteedi hindamiseks; ⁽¹¹⁾ jälgida ammoniaagi (HN₃), kloori ja klooridioksiidi õhkuheidet ja vesinikfluoriidi (või kõigi gaasiliste fluoriidide) heidet tööstussektoritest; ⁽¹²⁾ kaitsta tervist polütsükliiliste aromaatsete süsivesinike eest ⁽¹³⁾

Komitee peab tervitatavaks kavandatud parandusi, mis aitavad märgatavalt parandada keskkonnaseisundit ja inimeste tervist. Elanikkonna kokkupuudet polütsükliiliste aromaatsete süsivesinikega, millest paljud on tuntud kantserogeenidena, on kaua peetud mureküsimuseks ja mitme kehtiva ELi õigusaktiga juba piiratakse asjaomaste ainete esinemist teatud toiduainetes, vees ja välisõhus.

⁽⁷⁾ Direktiiv 2014/53/EL (ELT L 153, 22.5.2014, lk 62).

⁽⁸⁾ Direktiiv (EL) 2016/797 (ELT L 138, 26.5.2015, lk 44).

⁽⁹⁾ KOM(2011) 144 (lõplik), KOM(2009) 8 (lõplik), COM(2013) 913 final, SWD(2013) 524 final, C(2015) 2259 final.

⁽¹⁰⁾ Vt digitaalse transpordi ja logistika foorum – Background, 2015.

⁽¹¹⁾ Direktiiv 2008/50/EÜ (ELT L 152, 11.6.2008, lk 1); direktiiv 2004/107/EÜ (ELT L 23, 26.1.2005, lk 3).

⁽¹²⁾ Direktiiv 2010/75/EL (ELT L 334, 17.12.2010, lk 17).

⁽¹³⁾ Määrus (EÜ) nr 1907/2006 (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1).

4.7. *Ökodisain: vähendada paljude toodete (arvutid jne) tarbimist; ⁽¹⁴⁾ tsentraliseeritud süsteemide energiatõhususe märgistamine; ⁽¹⁵⁾ roheline taristu ⁽¹⁶⁾*

Komitee rõhutab ELi keskse tähtsusega taristu vastupanuvõimet seoses kliimamuutuste vältimatu mõjuga ja standardimissüsteemi aeglast reageerimist selles olulises küsimuses. Standardid võivad tugevdada roheline taristu arendamist, aidates suurendada ehitussektori ressursitõhusust ja parandada kliimamuutustele vastupanu võimet.

4.8. *Töötada välja standardid 20/25 % (praegu 10 %) ulatuses etanooli sisaldava bensini jaoks ⁽¹⁷⁾*

Kui komisjon otsustab anda Euroopa Standardikomiteele selles küsimuses volitused, soovib komitee tungivalt kaaluda järgmist: monokultuuride kasvatamise keskkonnamõju; pestitsiidide ja väetiste kasutamise tõttu veele ja pinnasele tekitatud kahju; pinnaseerosioon; toitainete leostumine; mageveevarude suurenenud kasutamine; bioloogilise mitmekesisuse ja looduslike elupaikade vähenemine ⁽¹⁸⁾.

4.9. *Transpordisektori heitkoguseid puudutavate kriteeriumide ühtlustamine ⁽¹⁹⁾*

Komitee leiab, et komisjon peaks esitama konkreetsemad ettepanekud selle selgelt vajaliku meetme kohta. Väärib märkimist, et esimesed sammud transpordisektori heitkoguste vähendamiseks astuti 1995. aastal ⁽²⁰⁾.

Siseturg

4.10. *Tugevdada Euroopa siseveeliikluse standardite koostamise komitee (CESNI) rolli ⁽²¹⁾*

Arvestades lähimerevedudele praegu kehtivate nõuete tohutut hulka, on meetmeid tarvis, ⁽²²⁾ ent komitee arvates peaks ettepanek olema täpsem.

4.11. *Võtta vastu ja viia ellu tegevuskava Euroopa ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi järelstandardimiseks ning suurendada Galileo teenuste koostalitlusvõimet lennundusturuga ⁽²³⁾*

Komitee toetab seda ettepanekut täiel määral. Ta märgib, et ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil (GNSS) põhinevate toodete ja teenuste ülemaailmne turg – nn järgnev turg – oli 2013. aastal väärt 200 miljardit eurot ⁽²⁴⁾.

4.12. *E-riigihanked ⁽²⁵⁾*

Ühtlustamine on oluline samm turu demokratiseerimisel, sest avaliku sektori vahendite ulatuslikku kasutamist silmas pidades peab turg olema läbipaistev ja ligipääsetav. Samas on oluline, et uusi platvorme luues või olemasolevaid kohandades ja säilitades hoitaks kulud madalatenä. Standardimisel on seega määrav tähtsus ⁽²⁶⁾.

4.13. *Töötada välja standardid printerite ja muude seadmete jaoks ⁽²⁷⁾*

Komitee nõustub, et on tarvis uusi harmoneeritud standardeid, sest tarbijad ootavad, et uued ja innovaatilised tooted, nagu 3D printerid, robotid ja isejuhtivad sõidukid oleksid sama turvalised kui traditsioonilisemad tooted. On äärmiselt oluline, et uued tooted ei kujutaks endast ohtu tarbijatele.

⁽¹⁴⁾ Direktiiv 2009/125/EÜ (ELT L 285, 31.10.2009, lk 10).

⁽¹⁵⁾ Direktiiv 2009/28/EÜ (ELT L 140, 5.6.2009, lk 16); COM(2016) 767 final.

⁽¹⁶⁾ COM(2013) 249 final; COM(2013) 216 final; COM(2014) 445 final.

⁽¹⁷⁾ Direktiiv 2009/28/EÜ (ELT L 140, 5.6.2009, lk 16).

⁽¹⁸⁾ Projekt: Biofuel Marketplace. Mai 2006.

⁽¹⁹⁾ Direktiiv 2003/87/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

⁽²⁰⁾ KOM(95) 302 (lõplik).

⁽²¹⁾ Direktiiv (EL) 2016/1629 (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118).

⁽²²⁾ Euroopa standard, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded. Väljaanne nr 2015/1.

⁽²³⁾ COM(2016) 705 final.

⁽²⁴⁾ Galileo Services Position Paper on the main priorities of the Horizon 2020 Space Work Programme 2018-2020.

⁽²⁵⁾ COM(2013) 453 final, riigihankedirektiivid ((EL) 2017/24); COM(2015) 0192 final.

⁽²⁶⁾ ELT C 67, 6.3.2014, lk 96.

⁽²⁷⁾ Direktiiv 2006/42/EÜ, direktiiv 95/16/EÜ (uuesti sõnastatud) (ELT L 157, 9.6.2006, lk 24).

4.14. Ajakohastada meditsiiniseadmete ohutus- ja toimivusnõudeid ⁽²⁸⁾

Komitee nõustub komisjoniga selles, et uus määrus tugevdab meditsiiniseadmete ohutus- ja toimivusnõudeid, et pidada sammu tehnoloogia ja teaduse arenguga. See on põhieesmärk, ent kuna uus tehnoloogia on peamine tervishoiukulude kiiret kasvu käivitav jõud, soovib komitee arvesse võtta ka kulutõhusust.

4.15. Ajakohastada joogiveega kokkupuutuvate ehitustoodete hügieeni- ja ohutusnõudeid ⁽²⁹⁾

Komitee peab kahetsusväärseks, et isegi pärast kümme aastat kestnud arutelu ei ole selles valdkonnas Euroopa standardeid veel välja töötatud. Praeguste volituste muutmise otsusega (M/136) ⁽³⁰⁾ kohustatakse standardiorganisatsioone esitama esialgsed tulemused 2018. aasta lõpuks.

4.16. Toetada tööd mehitamata õhusõiduki süsteemide (UAS) oluliste nõuetega ⁽³¹⁾

Komitee märgib, et on toimunud üha laialdasem avalik arutelu droonitehnoloogia kasutamise üle vabaaja- ja ärieesmärkidel, sh selle ohutuse ja turvariskide üle. Ülemaailmse kommertsturu loomise seisukohalt on rahvusvahelistel standarditel otsustav tähtsus. On äärmiselt oluline, et need standardid viiksid ülemaailmselt ühtlustatud õhuruumini, millele mehitamata õhusõiduki süsteemidel on rutiinne juurdepääs ja mis laiendab ärivõimalusi, tegemata järeleandmisi turvalisuses ja õhuruumi korralduse üldises tõhususes. Praegu väljatöötamisel olevad kriitilise tähtsusega standardid hõlmavad avastamist ja vältimist ning juhtimist ja kontrolli ⁽³²⁾.

4.17. Vaadata läbi tsiviilotstarbeliste lõhkematerjalide (iseäranis detonaatorite) ühtlustatud standardid ⁽³³⁾

Selle meetme eesmärk on suurendada tsiviilotstarbeliste lõhkematerjalide ohutust, kuna laialt kasutatavad tooted ei ole olemasolevate ühtlustatud standarditega üldse hõlmatud. Loomulikult peab komitee ettepanekut täiesti asjakohaseks.

4.18. Koostalitlusvõime: uued tehnilised kirjeldused raudteesüsteemi taristu koostalitlusvõime kohta ⁽³⁴⁾

Komitee peab seda ettepanekut tervitatavaks, sest see on veel üks samm Euroopa raudteede integreerimise pikal teel. Asjaomasel juhul soodustavad standardid 1 520 mm rööpmelaiusega veeremi jaoks ühendust Euroopa 1 435 mm rööpmelaiusega.

4.19. Kaitsta plahvatusohtlikust keskkonnast ohustatud töötajate tervist (ATEX ⁽³⁵⁾)

Komitee nõustub sellega täielikult, sest uues ATEXi direktiivis nõutakse volituste ajakohastamist kooskõlas uue õigusraamistikuga.

4.20. Parandada tarbijaohutust ⁽³⁶⁾

Komitee loodab, et uued standardid vastavad põhimõttele, mille kohaselt tarbijatele kättesaadavaks tehtud kaubad ja teenused ei ohusta tavapärastes või eeldatavates tingimustes kasutamise korral tarbijate tervist ning juhul, kui nad seda teevad, saab need kiirete ja lihtsate menetluste abil turult eemaldada ⁽³⁷⁾.

Õigusruum ja põhiõigused

4.21. Standardimine: kehtestada nõuded detektorseadmetele (muudes valdkondades peale lennunduse), et kaitsta kodanikke terrorirünnakute eest ⁽³⁸⁾

Kuigi komitee toetab meedet täielikult, rõhutab ta, et ELi ja USA koostööl on määrav tähtsus, arvestades, et mõlemad

⁽²⁸⁾ Määrus (EL) 2017/745 (ELT L 117, 5.5.2017, lk 1); määrus (EL) 2017/746 (ELT L 117, 5.5.2017, lk 176).

⁽²⁹⁾ Määrus (EL) nr 305/2011 (ELT L 88, 4.4.2011, lk 5); nõukogu direktiiv 98/83/EÜ (EÜT L 330, 5.12.1998, lk 32).

⁽³⁰⁾ CENi/CENELECI muudetud volitused.

⁽³¹⁾ COM(2015) 613 final.

⁽³²⁾ ISO. How standards will target the drone industry.

⁽³³⁾ Direktiiv 2014/28/EL (ELT L 96, 29.3.2014, lk 1).

⁽³⁴⁾ Direktiiv (EL) 2016/797 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

⁽³⁵⁾ Direktiiv 2014/34/EL (ELT L 96, 29.3.2014, lk 309).

⁽³⁶⁾ Direktiiv 2001/95/EÜ (EÜT L 11, 15.1.2002, lk 4).

⁽³⁷⁾ ELT C 271, 19.9.2013, lk 81.

⁽³⁸⁾ COM(2014) 247 final; COM(2015) 624 final; COM(2012) 417 final.

kannatavad terrorismiprobleemi all ⁽³⁹⁾. Muu hulgas väärivad käsitlemist küberturvalisusega seotud teemad ja konkreetselt transpordisektorile omased ohud.

EL tugevama osalejana rahvusvahelisel tasandil

4.22. *Arendamine: toetada liikmesriikide pingutusi arendada ühist Euroopa kaitsevõimet (miinimumstandardid ⁽⁴⁰⁾)*

Komitee, oodates rohkemat teavet praegu komisjoni koostatava uuringu ja sellele järgneva otsuse kohta, toetab ühiste standardite väljatöötamist nii kaitseotstarbelise varustuse kui ka kaheksa kasutusega kaupade jaoks, vältides samas kehtivate, eriti NATO standardite dubleerimist ⁽⁴¹⁾.

5. Rahvusvaheline koostöö

5.1. Komitee toetab komisjoni algatust süvendada poliitilist dialoogi rahvusvaheliste standardiorganisatsioonidega, ent soovib juhtida komisjoni tähelepanu asjaolule, et järjest rohkem standardeid töötatakse nüüd välja rahvusvahelisel tasandil ilma koordineeritud Euroopa panuseta.

5.2. Standardite kehtestamise rahvusvahelistumisel on tagajärjed: ühiskondlikud sidusrühmad, VKEd ja turujärelevalveasutused ei saa enam osaleda, sest neil ei ole piisavalt vahendeid, et aktiivselt mõjutada standardite kehtestamist rahvusvahelisel tasandil.

5.3. Kuna rahvusvahelisi standardeid saab riigi tasandil otse üle võtta, jättes Euroopa standardiorganisatsioonid kaasamata, siis suureneb oht, et siseturul kaob ühtlus.

6. Kaasavus

Komitee peab tervitatavaks komisjoni meetmeid, mille abil jälgida, kuidas edeneb tõeliselt kaasava Euroopa standardimissüsteemi tööloendamine. Komitee kutsub Euroopa standardiorganisatsiooni tungivalt üles lihtsustama menetlusi, et III lisa organisatsioonid saaksid osaleda standardite koostamise protsessis, ja seega vähendada takistusi tõhusaks osalemiseks.

7. Standardimise ühisalgatuse rakendamine

7.1. Komitee peab standardimise ühisalgatuse meetmeid tervitatavaks. Pidades silmas ELi tasandi uuringut, mis käsitleb majanduslikku ja ühiskondlikku mõju ning juurdepääsu standarditele ELi ja EFTA liikmesriikides, soovib komitee kaaluda ka standardite kehtestamise kaudset mõju, keskendudes sellistele teemadele nagu töökohtade ümberpaigutamine, ühiskonna kaasavus, haridus ja koolitus jne.

7.2. Komitee peab tervitatavaks algatuse standardite koostamise protsessi kiirendamiseks, ent on mures selle pärast, et see võib toimuda standarditeni viiva ettevalmistustöö nähtavuse vähenemise arvelt.

Brüssel, 17. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

⁽³⁹⁾ The Benefits of U.S.-European Security Standardisation. National Institute of Standards and Technology. USA kaubandusministeerium, juuni 2012.

⁽⁴⁰⁾ COM(2016) 950 final.

⁽⁴¹⁾ ELT C 288, 31.8.2017, lk 62.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb mittesularahaliste maksevahenditega seotud pettuste ja võltsimise vastast võitlust ja millega asendatakse nõukogu raamotsus 2001/413/JSK“

[COM(2017) 489 final – 2017/0226 (COD)]

(2018/C 197/04)

Raportöör: **Victor ALISTAR**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 2.10.2017 nõukogu, 25.10.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 83 lõige 1
Vastutav seksioon	ühtse turu, tootmise ja tarbimise seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	18.12.2017
Vastuvõtmine täiskogus	18.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	129/0/1
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab komisjoni algatust käsitleda esmatähtsana elektroonilisi maksevahendeid mõjutava küberkuritegevuse vastast võitlust, kuigi seda pidanuks tegema juba ammu. Digiteerimise eelistega peaksid kaasnema mehhanismid sellest tulenevate probleemide lahendamiseks, et Euroopa majandus ja Euroopa kodanikud saaksid täielikult kasu infoühiskonnast. Komitee tervitab komisjoni ettepanekut, mille eesmärk on kaitsta kodanikke ja ettevõtteid küberkuritegevuse võrgustike eest ning milles nähakse ette meetmed, mis suurendaksid usaldust elektrooniliste maksevahendite kasutamise vastu.

1.2. Komitee juhib seoses direktiivi ettepaneku käsitlemisega tähelepanu mitmele puudusele, millega tuleb tegeleda ja mis tuleb parandada:

1.2.1. Süütegude uurimiseks jurisdiktsiooni kehtestamist käsitlevas artiklis 11 tuleb täpsustada, kas aluspõhimõte on süüteo toimepanija viibimine või kasutatud arvutisüsteemi asumine territooriumil, et vältida positiivset pädevuskonflikti. Sellega seoses tuleks komitee arvates lisada artiklisse uus lõige, milles käsitletakse pädevusvaidluste lahendamist vastavalt ühele käesolevas arvamuses pakutud kahest meetodist.

1.2.2. Direktiivi ettepanekus ei käsitleta ka tõhusalt olukorda, mis hõlmab ka muid, ELi väliseid jurisdiktsioone, ega viisi, kuidas suunata juhtumeid lahendamiseks teiste rahvusvahelise õigusosalase koostöö õigusvahendite abil, mistõttu on vaja kehtestada prognoositav ja määratletud menetluslik raamistik.

1.2.3. Ennetusmeetmeid käsitlevat artiklit 16 tuleb täiendada liikmesriikide ülevõtvates õigusaktides ette nähtud erimeetmetega teavitamiskohustuse kohta, mis lasuks kas elektroonilisi maksevahendeid väljastatavatel ettevõtjatel, riikide reguleerivatel asutustel või finantshariduse andmise eest vastutavatel organitel.

1.2.4. Seoses artiklitega 12 ja 13 tuleks samuti ette näha parimate tavade vahetamine elektrooniliste maksevahenditega seotud pettusel põhinevate küberkuritegevuse juhtude tuvastamise, uurimise ja nende suhtes rakendatavate parandusmeetmete vallas.

1.3. Kuigi käsitletav reguleerimisala on osa arvutipettuste puhul tehtavast uurimis- ja õigusalasest koostööst, on oluline luua ka hoiatus- ja üldsuse teavitamise mehhanismid kurjategijate tegutsemisviisidest, teostades liikmesriikide õiguskaitseasutuste korraldatavaid teadlikkuse suurendamise kampaaniaid.

1.4. Isikute kaitsmise meetmete tõhususe tagamiseks ning algatuse aluseks olnud eesmärkide saavutamiseks ehk usalduse suurendamiseks elektrooniliste ja digitaalsete maksevahendite vastu ning nõuete täitmise ja ennetustöö parandamiseks tuleks artikli 15 sätteid täiendada selliselt, et riikliku õigusega nõutaks pettuste eest kaitsva finantskindlustuse loomist, mis hõlmab kohustust hüvitada elektrooniliste maksevahendite omanikest ohvritele arvutipettustes tekitatud kahju 100 % ulatuses. Kõnealune hüvitis makstaks maksevahendi väljastanud üksusele kui tsiviilhagejale välja pärast uurimise lõppu.

1.5. Tõhususe ja tulemuslikkuse tagamiseks võitluses elektrooniliste maksevahendite võltsimise vastu tuleks direktiivis sätestada võltsitud elektrooniliste maksevahendite kasutamise seotud vahejuhtumitest teatamise kohustus, järgides deklareerimiskohustuse eeskujul rahapesu tõkestamise meetmete ja isikuandmete kaitset reguleeriva määruse raames.

1.6. Komitee rõhutab vajadust suurendada suutlikkust mõista elektrooniliste ja digitaalsete maksevahendite abil toimepandavate pettuste nähtust ning neid ennetada, luues mehhanismi statistiliste andmete kogumiseks, et tugevdada strateegiaid selliste pettuste ennetamiseks ja nende mõju leevendamiseks. Samuti peab ülevõtmismeetmete mõju hindamine liikmesriigi tasandil toimuma pidevalt ning tuleb ette näha iga-aastased kvantitatiivsed aruanded ja kvalitatiivse mõju hindamine iga kahe kuni kolme aasta tagant, et saaks hinnata poliitika tulemuslikkust ja teha kindlaks vajalikud kohandused.

1.7. Et suurendada arvutipettuste ja maksevahendite võltsimise vastase võitluse tõhusust keskpikas perspektiivis, on vaja tugevdada artiklis 16 sätestatud ja täpsustada selgelt, et liikmesriikidel on kohustus arendada erialast väljaõpet selles valdkonnas, väärtustades uurimise vallas omandatud eksperditeadmisi ja toetudes kogemuste vahetamisele, et parandada lõpetanute (vabatahtlike kursuste raames) ning ekspertide ja uurijate (pideva erialase täiendkoolituse kaudu) üldoskusi.

1.8. Komitee on lisaks veendunud, et valdkonnas tehtav koostöö on äärmiselt vajalik ja väärib toetust. See kehtib nii riigisisese kui ka piiriülese koostöö kohta, olgu tegu siis koostööga sedalaadi kuritegevuse vastu võitlemisel või selle ennetamisel. Sel eesmärgil tuleb kaasata kõik avaliku ja erasektori sidusrühmad.

1.9. Selleks, et vältida mis tahes segadust seoses direktiivi reguleerimiseselega, teeb komitee ettepaneku asendada selle pealkirjas sõnad „mittesularahaliste [maksevahenditega seotud]“ sõnadega „elektrooniliste ja digitaalsete [maksevahenditega seotud]“.

2. Komisjoni ettepanek

2.1. Direktiivi eesmärk on tagada vahendite ühtlustamine ja suurendada liikmesriikide suutlikkust uurida elektrooniliste digitaalsete maksevahendite abil toime pandud pettusi. Õigusakti ettepaneku eesmärk on edendada uurimisasutuste piiriülest koostööd ning rakendada rida kõnealust koostööd käsitlevaid meetmeid ja kehtestada ühised miinimumnõuded ennetustegevuse, ohvrite abistamise ja selliseid maksevahendeid väljastavate ettevõtjate vastutuse vallas. Valitud lähenemisviisiga soovitakse määratleda tehnoloogia suhtes neutraalsena kavandatud vahendi reguleerimisala.

2.2. Seoses tehnoloogia arengu ja arvutipettustes kasutatavate tegutsemisviiside, sh kuritegelike rühmituste järgitavate lähenemisviiside mitmekesistamisega tunnistab komisjon teatises „Euroopa digitaalse ühtse turu strateegia“,⁽¹⁾ et raamotsusest ei piisa, et tulla toime uute probleemide ja tehnoloogia arenguga, nagu virtuaalvääringud ja mobiilmaksed.

2.3. Arvestades, et maksekaardid on tehingute arvult suurim mittesularahaline maksevahend Euroopa Liidus, oli 2013. aastal ühtses euromaksete piirkonnas (SEPA) väljastatud kaartidega seotud pettuste maht Euroopa Keskpanga uuringu kohaselt 1,44 miljardit eurot ja nende hulk kasvab jätkuvalt⁽²⁾. Ehkki andmed toimepandud pettuste kohta piirduvad üksnes kaardimaksetega, on just maksekaardid tehingute arvult suurim mittesularahaline maksevahend Euroopa Liidus⁽³⁾.

2.4. Komisjoni analüüsist nähtub, et üks kõige suurema pettuste ohvriks langemise ohuga olukordi on seotud elektrooniliste maksete kasutamise reisirühmade ehk rongi- ja lennupiletite, majutuse ja muude seotud toimingute eest tasumisega, mis on siiski vaid üks näide.

⁽¹⁾ COM(2015) 192 final.

⁽²⁾ Euroopa Keskpank, *Fourth report on card fraud* (neljas aruanne maksekaardipettuste kohta), juuli 2015 (värskeimad kättesaadavad andmed).

⁽³⁾ Vt joonealune märkus 2.

2.5. Reguleerimisala osas on komisjoni ettepaneku eesmärk tagada tugev ja tehnoloogiliselt neutraalne raamistik, kaotada tegevuslikud takistused ja tõhustada elektrooniliste maksevahenditega seotud pettuste ennetamist.

2.6. Tagamaks tõhusad vahendid võitluseks elektrooniliste maksevahenditega seotud pettuste ja küberkuritegevuse vastu, sätestatakse direktiivis ühised eeskirjad riiklike õigusaktide jaoks, mis puudutavad järgmist: kriminaalõiguses käsitletakse maksevahendite abil toime pandud arvutipettustena käsitatavad kuriteod; kuritegudes osalemine ja karistuspoliitika; juriidiliste isikute juriidiline vastutus ja ühtlased karistused hoiatamise eesmärgil. Komitee rõhutab uuendusliku elemendina esimesi seadusandlikke sätteid virtuaalvääringute kohta ELi õiguses. Süütegude määratlus hõlmab tegusid, mis küll ei kujuta endast otsest pettust, ent mis pannakse toime pettuse eesmärgil (vargus ja võltsimine, ent samuti varastatud maksevahendite müük ja nende pelk omamine).

2.7. Selleks et tõhustada Euroopa koostööd võitluses küberkuritegevuse ja elektrooniliste maksevahenditega seotud pettuste vastu, nähakse direktiivis ette konkreetsed ja vastavad sätted institutsiooniliste mehhanismide ja uurimisvõimuste kohta liikmesriikide tasandil ning riiklike ametiasutuste vahelise teabevahetuse Euroopa mehhanismi kohta.

2.8. Ettepaneku väga oluline element seisneb tõigas, et sellega kehtestatakse kohustus luua tõhusad vahendid ohvrite huvide kaitsmiseks, tagades neile juurdepääsu tõhusale õiguskaitsevahendile.

2.9. Komisjoni ettepanek on täielikult kooskõlas Euroopa Liidu regulatiivse pädevuse ulatusega, nagu on määratletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 83, ning selles taotletakse minimaalset ühtlustamist liikmesriikide tasandil 24-kuulise ülevõtmisperioodiga.

3. Üldmärkused

3.1. Valitud reguleerimisvõimalus on palju asjakohasem, kuna direktiivi abil on võimalik kehtestada õiguslikult siduvad eeskirjad kõigi riiklike jurisdiktsioonide tasandil (välja arvatud Taani, kui ta ei soovi osaleda), mis läheks kaugemale raamotsuses 2001/413/JSK ette nähtud tavade ühtlustamisest, ilma et see piiraks raamotsuse sisu.

3.2. Komitee märgib, et direktiivi ettepanek on koostoimes muude regulatiivsete vahenditega, milles osalevad liikmesriigid, ja et see täiendab muid ELi poliitikavaldkondi, nagu üle-euroopaline koostöömehhanism kriminaalasjades ja õigusaktid, mille eesmärk on võidelda arvutipettuse ja rahapesu vastu. Sellega seoses tuleks samuti rõhutada vajadust seostada omavahel käsitletav küsimus ning finantsasutuste valduses olevad isikuandmete kaitse vahendid ja küberjulgeoleku meetmed.

3.3. ELi tasandil on küll olemas õigusvahendite kogum, milles sätestatakse vajalikud eeskirjad finantsturgude ja finantsteenuste reguleerimiseks, kehtestades hoolsuskohustused seoses maksevahendite väljastamise, haldamise ja turvalisusega, kuid direktiivi ettepanekuga antakse üks vastustest, mis on vajalikud õigustaristu tugevdamiseks aruandluse, uurimise ja kriminaalkaristuste vallas maksevahenditega seotud arvutipettuste puhul.

3.4. Komitee rõhutab vajadust suurendada suutlikkust mõista elektrooniliste ja digitaalsete maksevahendite abil toimepandavate pettuste nähtust ning neid ennetada, luues mehhanismi statistiliste andmete kogumiseks, et tugevdada strateegiaid selliste pettuste ennetamiseks ja nende mõju leevendamiseks. Samuti peab ülevõtmismeetmete mõju hindamine liikmesriigi tasandil toimuma pidevalt ning tuleb ette näha iga-aastased kvantitatiivsed aruanded ja kvalitatiivse mõju hindamine iga kahe kuni kolme aasta tagant, et saaks hinnata poliitika tulemuslikkust ja teha kindlaks vajalikud kohandused.

3.5. Kui juriidiliste isikute juriidilise vastutuse elemendid ja karistused kehtestatakse õigusvahendite tagamise kindlama mehhanismi raames, on oluline tuletada meelde vajadust võtta kasutusele vahendid, millega toetatakse elektroonilisi maksetooteid pakkuvaid või internetimaksete platvorme kasutavaid ettevõtjaid, et nad vastaksid valdkondlikele eeskirjadele⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ ELT L 267, 10.10.2009, lk 7.

3.6. Seoses teabe vahetamise mehhanismiga, mis käsitleb maksevahenditega seotud pettuste uurimist küberkuritegevuse kontekstis ja mis on sätestatud direktiivi ettepaneku artiklites 13 ja 14, tuleb komisjonile delegeerida volitused nende küsimuste reguleerimiseks delegeeritud aktide abil, mis puudutavad teabevahetuse raamistikku ja standarditud andmete esitamist aruannete jaoks uurimise all olnud juhtumite kohta.

3.7. Seoses ennetamisega viitab komisjon oma teatistes direktiivis 2011/93/EL järgituga sarnasele lähenemisviisile, kuid komitee arvates oleks ühelt poolt vaja olnud ennetusmeetmete jaoks kavandatud kohustused selgemalt sõnastada ning teiselt poolt kehtestada rida kohustusi üldsuse teadlikkuse suurendamiseks põhjustest, riskidest ja isiklikest ennetusmeetmetest, et vältida küberkuritegevuse võrgustike seatavate lõksude kaudu toimepandavaid maksevahenditega seotud pettusi.

3.8. Tuleb arendada erialast väljaõpet kõnealusel valdkonnas, väärtustades uurimise vallas omandatud eksperditeadmisi ja toetudes kogemuste vahetamisele, et parandada nii lõpetanute üldoskusi vabatahtlike kursuste raames kui ka töötada välja oskusraamistik ekspertide ja uurijate jaoks pideva erialase täiendkoolituse abil.

3.9. Tõhus kohapealne koostöö on oluline sedalaadi kuritegevuse vastu võitlemisel. Koostöö peab toimuma võimalikult erinevates valdkondades ja võimaluse korral tuleb kaasata kõik sidusrühmad. Eesmärk ei ole mitte ainult võitlus sedalaadi raske kuritegevuse vastu, vaid ka selle ennetamine, olgu siis kas riigisisiselt või piiriülevalt.

3.10. Direktiivi ettepanekus ei käsitleta ka tõhusalt olukorda, mis hõlmab ka muid, ELi väliseid jurisdiktsioone, ega viisi, kuidas suunata juhtumeid lahendamiseks teiste rahvusvahelise õigusala koostöö õigusvahendite abil, mistõttu on vaja kehtestada prognoositav ja määratletud menetluslik raamistik.

3.11. Kuigi käsitletav reguleerimisala on osa arvutipettuste puhul tehtavast uurimis- ja õigusalasest koostööst, on oluline luua ka hoiatus- ja üldsuse teavitamise mehhanismid kurjategijate tegutsemisviisidest, teostades liikmesriikide õiguskaitseasutuste korraldatavaid teadlikkuse suurendamise kampaaniaid. Sellega seoses tuleb õigusakti ettepaneku lõppsätetes viidata kriminaalasjades tehtava rahvusvahelise õigusala koostöö vahenditele, millele viidatakse seoses ekstraterritoriaalsete olukordade ja uurimiste teostamise tingimustega kõnealustele vahenditele tuginedes. Menetluslikult on tegemist kasuliku ja selgitava regulatiivse vahendiga.

4. Konkreetsed ettepanekud

4.1. Süütegude uurimiseks jurisdiktsiooni kehtestamist käsitlevas artiklis 11 tuleb täpsustada, kas aluspõhimõte on süüteo toimepanija viibimine või kasutatud arvutisüsteemi asumine territooriumil, et vältida positiivset pädevuskonflikti artikli 11 lõike 2 punktis a osutatud olukorra, kus viidatakse süüteo toimepanija füüsilisele viibimisele territooriumil, ning artikli 11 lõike 2 punktis b osutatud olukorra vahel, kus toimepanija pani süüteo toime liikmesriigi territooriumil, ent kasutas kaugjuurdepääsu mehhanismi („*remote shell*“). Sellisel juhul võiksid pädevad olla ELi mõlemad asjaomased liikmesriigid. Artiklisse 11 tuleb lisada uus lõige pädevusvaidluste lahendamiseks, milles kas määratletakse ülesannet täitev üksus (nt Eurojust) või viidatakse sarnasele lahendamismehhanismile (nt raamotsus 2009/948/JSK)⁽⁵⁾.

4.2. Ennetusmeetmeid käsitlevat artiklit 16 tuleb täiendada liikmesriikide ülevõtvates õigusaktides ette nähtud erimeetmetega teavitamiskohustuse kohta, mis lasuks kas elektroonilisi maksevahendeid väljastatavatel ettevõtjatel, riikide reguleerivatel asutustel või finantshariduse andmise eest vastutavatel organitel.

4.3. Mis puudutab direktiivi ettepaneku artiklis 13 kavandatud kohustust luua mehhanism teabe vahetamiseks pettuste uurimise kohta, siis tuleb luua ühtne kontaktpunkt, mis oleks sarnane rahapesu tõkestamise või toiduohutuse vallas juba olemasolevaga, et tagada ühtsus Euroopa tasandil. Kõnealune ühtne kontaktpunkt võiks enamikus ELi jurisdiktsioonides olla kas justiitsministeerium või mõni muu pädev üksus. Komitee arvates võiks sõnastus „asjakohased teabekanalid“ vastata osaliselt tõhususe, kuid mitte ühtlustamise vajadusele.

⁽⁵⁾ ELT L 328, 15.12.2009, lk 42.

4.4. Seoses artiklitega 12 ja 13 tuleks samuti ette näha parimate tavade vahetamine elektrooniliste maksevahenditega seotud pettusel põhinevate küberkuritegevuse juhtude tuvastamise, uurimise ja nende suhtes rakendatavate parandusmeetmete vallas.

4.5. Et tagada isikute kaitse meetmete tõhusus ja saavutada käesoleva algatuse eesmärgid, milleks on suurendada usaldust elektrooniliste maksevahendite vastu ning edendada nõuete täitmist ja ennetustööd, tuleks täiendada artikli 15 sätteid, samuti tuleks riikliku õigusega nõuda rahalist kindlust pettuste eest, mis hõlmab kohustust hüvitada elektrooniliste maksevahendite omanikest ohvritele arvutipettustes tekitatud kahju 100 % ulatuses. Kõnealune hüvitis makstaks maksevahendi väljastanud üksusele kui tsiviilhagejale välja pärast uurimise lõppu. Kõnealused tagatised peaksid katma ka VKEde esindatud kauplejatele tekitatud kahju arvelduse ebaõnnestumise korral kuni liikmesriikide tasandil kindlaks määratud mõistliku ülemmääran.

4.6. Tõhususe ja tulemuslikkuse tagamiseks võitluses elektrooniliste maksevahendite võltsimise vastu tuleks direktiivis sätestada võltsitud elektrooniliste maksevahendite kasutamise seotud vahejuhtumitest teatamise kohustus, järgides deklareerimiskohustuse eeskujul rahapesu tõkestamise meetmete ja isikuandmete kaitset reguleeriva määruse raames.

Brüssel, 18. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2011/16/EL seoses kohustusliku automaatse teabevahetusega maksustamise valdkonnas avalikustatavate piiriüleste skeemide puhul“

[COM(2017) 335 final – 2017/0138 (CNS)]

(2018/C 197/05)

Raportöör: **Victor ALISTAR**

Kaasraportöör: **Petru Sorin DANDEA**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Liidu Nõukogu, 10.7.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 113 ja 115
Vastutav seksioon	majandus- ja rahaliidu ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	20.12.2017
Vastuvõtmine täiskogus	18.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	184/2/7
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Komisjoni ettepanek sisaldab direktiivi, millega muudetakse nõukogu direktiivi 2011/16/EL, mis reguleerib liikmesriikide halduskoostööd maksustamise valdkonnas, ja lisa, milles sätestatakse selliste tunnuste loetelu, mis võivad viidata agressiivsele maksuplaneerimisele. Tehakse ettepanek, et üksikud liikmesriigid kasutaksid automaatse teabevahetuse töövahendit, et teha vahendajate esitatud teave kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.

1.2. Komitee toetab komisjoni ettepanekut, võttes arvesse, et praegu kehtivad õigusnormid ei võimalda liikmesriikidel maksustamise vältimise ja/või maksudest kõrvalehoidumise skeemide avastamise korral teavet vahetada.

1.3. Komitee väljendab heameelt ja toetab komisjoni otsust tegeleda agressiivset maksuplaneerimist võimaldavate vahendajate probleemiga. Vahendajate tegevuse läbipaistvaks muutmine, kasutades direktiivi ettepanekus esitatud teabe esitamise kohustust, takistab vahendajatel oma klientidele agressiivsete maksuplaneerimisskeemide pakkumist ja vähendab seega liikmesriikide maksubaaside ohtlikku kahanemist. See peaks looma võrdsed tingimused ja õiglase maksustamise nendele ettevõtetele, kus kasutatakse agressiivse maksuplaneerimise raamistikku, ja nendele ettevõtetele, kus seda ei tehta, kuid mida maksustatakse rohkem, et kompenseerida üksikute liikmesriikide maksubaaside kahanemist. Seega on ettepanek vastuseks enamiku Euroopa ettevõtjate soovile, et maksumaksjate vahel valitseks õiglus, ja kasvavale survele, mida avaldavad üksikisikust maksumaksjad.

1.4. Selles kontekstis tunnustab komitee komisjoni otsust pakkuda liikmesriikidele logistilist ja tehnilist tuge turvalise keskregistri kasutuselevõtuks. Seda hakatakse kasutama halduskoostöö alla käiva teabe registreerimiseks. Võttes arvesse mõningate agressiivse maksuplaneerimise skeemide keerukust, soovib komitee, et komisjon toetaks liikmesriike ka nende töötajate koolitamisel, kes hakkavad vastutama asjaomase teabe registreerimise ja vahetamise eest.

1.5. Ettepaneku kohaldamisala on väga lai. Oluline on tagada, et direktiiv osutuks tõhusaks vahendiks agressiivse maksuplaneerimise vastu. Vaja on täpsemat teatamiskohustusliku tehingu määratlust, et vältida ettevõtetes üleliigset aruandlust, mis toob kaasa aeganõudva haldusmenetluse nii maksuametite kui ka maksumaksjate jaoks.

1.6. Komitee märgib, et nõue tagada vastavus OECD siirdehindade alaste suuniste reaaluruväärtuse põhimõttega ei ole täppisteadus ja sisaldab paratamatult nii maksumaksjate kui ka maksuametite poolset subjektiivset tõlgendamist. Seepärast pooldab komitee komisjoni ja liikmesriikide asjakohaseid ja konstruktiivseid suuniseid selle kohta, kas tehingud vastavad sellele tunnusele või mitte.

1.7. Komitee märgib, et maksumaksjal lasub lõplik vastutus kavandatud direktiivi täitmise eest. Proportsionaalsuse nõude täitmiseks tuleb igasuguse suurusega ettevõtete halduskulusid vähendada võimalikult suures ulatuses.

1.8. Komitee kutsub komisjoni üles vaatama uuesti läbi andmete esitamise viiepäevast tähtaega, tagamaks, et teabe esitamine on kohuslaste jaoks teostatav ja et tähtaeg vastab samas ka eesmärgile kehtestada tulemuslik teabe esitamise poliitika. Tähtaja pikendamine tundub seega vajalik ja proportsionaalne.

1.9. Direktiivi ettepanek jätab hulga küsimusi lahendamata, näiteks kuidas tuleks direktiivi kohaldada digitaalmajanduse maksumaksjate suhtes, võttes arvesse, et nende füüsilist kohalolekut maksukohustuslasena kindla liikmesriigi jurisdiktsioonis on keeruline kindlaks määrata. Veel üks probleem on seotud kriteeriumite selgusega; need on ettepanekus sätestatud eesmärgiga tagada ühtne lähenemisviis kõikide liikmesriikide eeskirjades, mis reguleerivad andmete edastamata jätmist puudutavaid karistusi.

1.10. Komitee soovib märkida, et teabe esitamise mehhanismid ei tohi pidevate muutuste tõttu luua maksualastes õigusaktides ebastabiilsust ja arvesse tuleb võtta asjaolu, et otsene maksustamine kuulub liikmesriikide seadusandlikku pädevusse.

2. Komisjoni ettepanek

2.1. Üleilmastumine on suurendanud kapitali liikuvust enneolematu tasemeni. Seoses sellega ja arvestades viimastel aastatel esile kerkinud skandaale, ⁽¹⁾ mis puudutavad äriühinguid ja jurisdiktsioone, mis on edendanud liikmesriikides tihti maksubaaside kahanemist põhjustanud agressiivse maksuplaneerimise skeeme, arvas komisjon maksustamise vältimise ja agressiivse maksuplaneerimise vastase võitluse oma tegevuskavas selle peamiste prioriteetide hulka.

2.2. Euroopa Komisjoni ettepanek sisaldab direktiivi, millega muudetakse nõukogu direktiivi 2011/16/EL, mis reguleerib liikmesriikide halduskoostööd maksustamise valdkonnas, ja lisa, milles sätestatakse selliste tunnuste loetelu, mis võivad viidata agressiivsele maksuplaneerimisele.

2.3. Direktiivi ettepanekus kehtestatakse teabe esitamise nõue, mis kehtib asutustele ja spetsialistidele, kes pakuvad maksuplaneerimisalast nõustamist ja kellele viidatakse direktiivis kui vahendajatele. Nendeks võivad olla näiteks maksunõustajad, pangad, reitinguagentuurid ja teised, keda saab määratleda „vahendajana“, st isikuna, „kes vastutab maksumaksja ees avalikustatava piiriülese skeemi või skeemide seeria maksualaste aspektide rakendamise väljatöötamise, turustamise, korraldamise või haldamise eest maksualaste teenuste pakkumise käigus“. Teatud tingimustel saab teatamise kohustus maksumaksja ülesandeks.

2.4. Üksused, üksikisikud ja ettevõtjad, kes pakuvad nõustamist maksuplaneerimise valdkonnas, on tulevikus kohustatud avalikustama piiriülese(d) korralduse(d), mille suhtes kehtib teabe esitamise nõue, hiljemalt viis päeva pärast seda, kui skeem on rakendamiseks valmis. See teave tuleb teha kättesaadavaks asjaomastele maksuhalduritele ja sellele kehtib liikmesriikide maksuhaldurite vahelise automaatse teabevahetuse nõue. Automaatne teabevahetus toimub kord kvartalis.

2.5. Komisjon on seisukohal, et direktiivil on hoiatav mõju vahendajatele, kes pakuvad agressiivse maksuplaneerimise alast nõustamist, ja et see vähendab agressiivset maksuplaneerimist.

2.6. Komisjon kaalus oma poliitiliste eesmärkide elluviimiseks kolme võimalust: (mittekohustuslik) soovitus, et liikmesriigid sätestaksid siseriiklikes õigusaktides avalikustamise kohustuse, käitumisjuhend vahendajatele või ELi direktiiv, mis nõuab liikmesriikidelt kohustusliku avalikustamise korra kehtestamist.

⁽¹⁾ Luxleaks, Panama ja Paradise Papers.

2.7. Komisjon otsustas direktiivi kasuks, et tagada agressiivse maksuplaneerimise vastaste meetmete ühtne rakendamine kõikides liikmesriikides. Komisjoni algatus vastab OECD maksubaasi kahanemise ja kasumi ümberpaigutamise projekti 12. meetmele, millega soovitatakse takistada ettevõtjaid agressiivse maksuplaneerimise valdkonnas nõustavate vahendajate tegevust; komisjon loob vahendite paketi selle meetme rakendamiseks.

2.8. Komisjoni ettepaneku aluseks on dialoog maksumaksja ja maksuhalduri vahel ja nende lojaalse koostöö põhimõtte ühtse turu tasandil. Loodav mehhanism kujutab endast eelnevat teavitamist võimalikest agressiivse maksuplaneerimise tehingutest, mille määratlevad neli standardnäitajat (ehk tunnust), mis on sätestatud direktiivi ettepaneku lisas. Peaks olema selge, et pelgalt maksukorraldusest teavitamine ei tähenda automaatset eeldust, et tegu on agressiivse maksuplaneerimisega, vaid pigem algatab see dialoogi maksumaksja ja maksujurisdiktsiooni vahel. Seega on komisjon valinud ennetava lähenemisviisi, mis peaks vähendama karistuste ohtu maksumaksjatele.

2.9. Direktiivi ettepanekus on komisjon kehtestanud otsese eelneva teabe esitamise kohustuse ka maksumaksjatele endile, kui võimalik agressiivse maksuplaneerimise skeem või tehing viiakse läbi ettevõttesiseses ettepaneku põhjal ilma vahendajat kaasamata ja vahendajalt saadud nõuanneteta või kui vahendajale/nõustajale kehtib konfidentsiaalsuse nõue või ta on kaitstud siseriiklike ametisaladust puudutavate õigusaktidega, või kolmandaks, kui vahendaja või nõustaja ei kuulu liikmesriigi jurisdiktsiooni alla.

3. Üldised ja konkreetsed märkused

3.1. Komitee väljendab heameelt ja toetab komisjoni otsust tegeleda agressiivset maksuplaneerimist võimaldavate vahendajate probleemiga. Vahendajate tegevuse läbipaistvaks muutmise, kasutades direktiivi ettepanekus esitatud teabe esitamise kohustust, takistab vahendajatel pakkumast oma klientidele maksuplaneerimisskeeme, mis vähendavad kunstlikult nende makstavate maksude hulka. Selle tulemusena vähendab direktiiv liikmesriikide maksubaaside kahjulikku kahanemist.

3.2. Direktiivi ettepanek eeldab maksumaksjate tegutsemist heas usus, mitte soovi maksustamist vältida. Samuti tuleb rõhutada, et pelgalt teabe esitamine selliste maksukorralduste kohta, mis võivad endast kujutada agressiivset maksuplaneerimist, ei tähenda tingimata, et agressiivne maksuplaneerimine on tõesti toimunud.

3.3. Komisjoni ettepanekuga tuleks kehtestada võrdsed tingimused ja õiglane maksustamine nendele ettevõtetele, kus kasutatakse agressiivse maksuplaneerimise raamistikku, ja nendele ettevõtetele, kus seda ei tehta, kuid mida maksustatakse rohkem, et kompenseerida üksikute liikmesriikide maksubaaside kahanemist.

3.4. Ettepaneku kohaldamisala on väga lai. Oluline on tagada, et direktiiv osutuks tõhusaks vahendiks agressiivse maksuplaneerimise vastu. Vaja on täpsemat teatamiskohustusliku tehingu määratlust, et vältida ettevõtetes üleliigset aruandlust, mis toob kaasa aeganõudva haldusmenetluse nii maksuametite kui ka maksumaksjate jaoks.

3.5. Vältida tuleks mitmesuguse tõlgendamise võimalusi ning ettepaneku tõhusaks rakendamiseks on seetõttu vaja komisjoni ja liikmesriikide täiendavaid suuniseid. Eriti oluline on see seoses vastavuse tagamisega OECD siirdehindade alaste suuniste reaalturuväärtuse põhimõttega.

3.6. Direktiivi ettepanek jätab siiski hulga küsimusi lahendamata, näiteks kuidas tuleks direktiivi kohaldada digitaalmajanduse maksumaksjate suhtes, võttes arvesse, et nende füüsilist kohalolekut maksukohustuslasena kindla liikmesriigi jurisdiktsioonis on keeruline kindlaks määrata. Veel üks probleem on seotud kriteeriumite selgusega; need on ettepanekus sätestatud eesmärgiga tagada ühtne lähenemisviis kõikide liikmesriikide eeskirjades, mis reguleerivad andmete edastamata jätmist puudutavaid karistusi.

3.7. Komitee peab vajalikuks ulatuslikumat mõju hindamist, et tagada kavandatud direktiivi proportsionaalsus. Hinnata tuleb samuti seda, kui aeganõudvaks osutub uute eeskirjade täitmine maksuametite ja vahendajate/ettevõtjate jaoks.

3.8. Euroopa Komisjon teeb ettepaneku, et üksikud liikmesriigid kasutaksid automaatse teabevahetuse töövahendit, et teha vahendajate esitatud teave kättesaadavaks teistele liikmesriikidele. Komitee toetab komisjoni ettepanekut, võttes arvesse, et praegu kehtivad õigusnormid ei võimalda liikmesriikidel maksustamise vältimise ja/või maksudest kõrvalehoidumise skeemide avastamise korral teavet vahetada.

3.9. Komitee innustab komisjoni ja liikmesriike tagama vaidluste lahendamise direktiivi⁽²⁾ õigeaegne ja tõhus rakendamine.

3.10. Komitee usub, et teatavad piiriülelised tegutsevad ettevõtjad paigutavad agressiivse maksuplaneerimise skeeme kasutades olulise osa oma vastavas liikmesriigis teenitavast kasumist ümber jurisdiktsioonidesse, kus kehtib madalam maksumäär, vähendades seeläbi kunstlikult liikmesriikide maksubaase ja põhjustades siseturul tõsiseid moonutusi. Seepärast toetab komitee komisjoni ettepanekut, et liikmesriigid sätestaksid siseriiklikes õigusaktides direktiivi rikkumise eest karistused, mis oleksid kohaldatavad nii vahendajatele kui ka maksumaksjatele, kes agressiivse maksuplaneerimise skeeme kasutavad.

3.11. Siinkohal kutsub komitee komisjoni üles kehtestama direktiivi ettepanekus selged eeskirjad võimalike vastutustegurite tuvastamiseks agressiivse maksuplaneerimise skeeme kasutatavate maksumaksjate ja vahendajate puhul ning jätma vastavate karistuste taseme liikmesriikide otsustada.

3.12. On esmatähtis, et komisjon kaitseks Euroopa ettevõtlust ja vaba konkurentsi ühtsel turul – sealhulgas ka maksukoormuse õiglast jaotumist. Komitee kutsub seega komisjoni üles määratlema valdkonnad, milles komisjon võiks täiendada direktiivi lisas loetletud agressiivse maksuplaneerimise skeemidele viitavate tunnuste kategooriaid, kasutades selleks delegeeritud õigusakte.

3.13. Komitee soovib märkida, et teabe esitamise mehhanismid ei tohi pidevate muutuste tõttu luua maksualastes õigusaktides ebastabiilsust ja et arvesse tuleb võtta asjaolu, et otsene maksustamine kuulub liikmesriikide seadusandlikku pädevusse.

3.14. Komitee tunnustab komisjoni otsust pakkuda liikmesriikidele logistilist ja tehnilist tuge turvalise keskregistri kasutuselevõtuks. Seda hakatakse kasutama halduskoostöö alla käiva teabe registreerimiseks. Võttes arvesse mõningate agressiivse maksuplaneerimise skeemide keerukust, soovib komitee, et komisjon toetaks liikmesriike ka nende töötajate koolitamisel, kes hakkavad vastutama asjaomase teabe registreerimise ja vahetamise eest.

3.15. Komitee kutsub komisjoni üles vaatama uuesti läbi andmete esitamise viiepäevast tähtaega, tagamaks, et teabe esitamine on kohuslaste jaoks teostatav ja et tähtaeg vastab samas ka eesmärgile kehtestada tulemuslik teabe esitamise poliitika. Tähtaja pikendamine tundub seega vajalik ja proportsionaalne.

3.16. Komitee palub komisjonil uuesti läbi vaadata direktiivi rakendamise hindamise ajakava eesmärgiga koostada aruanne iga kahe aasta järel ning kutsub komisjoni üles seda aruannet Euroopa maksumaksjate ja kodanike jaoks avalikustama. Arvestades sellega kaasnevat märkimisväärset haldustööd, leiab komitee, et see iga kahe aasta järel avalikustatav aruanne tagab läbipaistvuse, kui see koondab kvantitatiivsed andmed, rikkumata ettevõtjate seadusjärgseid õigusi.

Brüssel, 18. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

⁽²⁾ „Ettepanek: nõukogu direktiiv topeltmaksustamisega seotud vaidluste lahendamise mehhanismide kohta Euroopa Liidus“ ja komitee arvamus topeltmaksustamisega seotud vaidluste lahendamise mehhanismide parandamise kohta (ELT C 173, 31.5.2017, lk 29).

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Soovitus: nõukogu soovitus euroala majanduspoliitika kohta“

[COM(2017) 770 final]

(2018/C 197/06)

Reportöör: **Javier DOZ ORRIT**

Konsulterimistaotlus	Euroopa Komisjon, 18.1.2018
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 304
Vastutav sektsioon	majandus- ja rahaliidu ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	20.12.2017
Vastuvõtmine täiskogus	18.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	182/2/5
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Komitee tervitab asjaolu, et Euroopa Komisjon asetab soovitusel euroala poliitikameetmete kohta⁽¹⁾ peamiste eesmärkidena rõhu kestlikule ja kaasavale majanduskasvule, vastupanuvõimele ja lähenemisele.

1.2. Komitee märgib, et kuigi majanduse elavnemine euroalal on eelmise aastaga võrreldes hoogustunud, on see endiselt „ebakindel“, „puudulik“ ja „ebatüüpiline“, nagu on märgitud komisjoni sügisese majandusprognosis⁽²⁾.

1.3. Vaatamata loodavate töökohtade arvu suurenemisele on nii Euroopa Komisjonil kui ka Euroopa Keskpangal arvukalt tõendeid selle kohta, et „tööturu loidus“ on endiselt märkimisväärne – see faktor on tinginud ka suhteliselt aeglase palgakasvu võrreldes majanduse taastumise määraga. Töötuse ja vaeghõive püsimine euroalal tähendab oskuste ja tootmissuutlikkuse kadu nendes liikmesriikides ja kujutab endast suurt ohtu sotsiaalsele kaasatusele, heaolule ja võrdsusele.

1.4. Lisaks on investeringute tase madalam kui 2008. aastal, mis tekitab samuti märkimisväärseid tootmispotentsiaali kadusid paljudes euroala liikmesriikides. Euroala pidev jooksevkonto ülejääk ülejäänud maailma suhtes viitab sellele, et euroala sisenõudlus on endiselt madal.

1.5. Komitee tunnustab asjaolu, et avaliku ja erasektori kõrge võlatase muudab euroala majanduse haavatavaks ning nõustub vajadusega neid vähendada.

1.6. Pärast eelnimetatud teguritest tulenevate suhteliste võimaluste ja ohtude hoolikat kaalumist ei nõustu komitee Euroopa Komisjoni ettepanekuga üldjoontes neutraalse eelarvepoliitika järgimiseks ning teeb selle asemel ettepaneku rakendada positiivset eelarvepoliitikat – ligikaudu 0,5 % SKPst. Komisjoni prognoositud majanduskasvu aeglustumine aastatel 2017–2019, EKP rahapoliitika väljakuulutatud muudatus, selge investeringute puudujäägi püsimine ning maailma kaubanduses valitsevad ja geopolitiilised ohud eeldavad samuti, et rõhuasetus liigub rahapoliitikalt üle fiskaalpoliitikale.

⁽¹⁾ „Soovitus: nõukogu soovitus euroala majanduspoliitika kohta“, COM(2017) 770 final.

⁽²⁾ Euroopa Komisjon, 2017, „Euroopa majandusprognosis – sügis 2017“.

1.7. Eelarvepoliitiline stiimul riiklikele investeeringutele suurendaks lühiajaliselt nõudlust, kuid suurendaks ka pikaajaliselt majanduskasvu potentsiaali, mis aitaks tegeleda avaliku sektori võla jätkusuutlikkuse küsimusega. Sellised riiklikud investeeringud peaksid keskenduma mitte ainult taristule, vaid ka haridus- ja oskuste meetmetele (sotsiaalsed investeeringud), aidates seega rakendada hiljuti välja kuulutatud Euroopa sotsiaalõiguste samba mõningaid põhimõtteid.

1.8. Komitee soovib, et eelarve-eeskirjade kohaldamisel peaks Euroopa Komisjon stabiilsuse ja kasvu pakti kohaldamisalast välja arvama avaliku sektori kulud investeeringutele.

1.9. Komitee tervitab Euroopa Komisjoni soovitusel sisalduvat selgesõnalist viidet struktuurireformide prioriseerimisele, mis mitte üksnes ei suurenda tootlikkust ja kasvupotentsiaali, ei paranda ettevõtluskeskkonda ega toeta investeeringuid, vaid ka toetab kvaliteetsete töökohtade loomist ja vähendab ebavõrdsust, mis on kooskõlas komitee varasemates arvamustes tehtud üleskutsetega⁽³⁾. Komitee kordab, et tagamaks kodanike ülitähtsat toetust euroala ülesehitamisele ja sellega kaasnevate struktuurireformide teostamisele, tuleb tugevdada kõnealuste reformide sotsiaalset mõõdet ning kasutada demokraatlikke, läbipaistvaid euroala juhtimise vorme, mille eesmärk on tagada majanduslik heaolu ja kõrge elatustase.

1.10. Komiteel on heameel selle üle, et Euroopa Komisjon kutsub liikmesriike üles võitlema maksudest kõrvalehoidumise vastu, jätkates muu hulgas tööd äriühingu tulumaksu ühtse konsolideeritud maksubaasi (CCCTB) alal. Komitee peab ühtlasi prioriteetseks, et Euroopa institutsioonid ja liikmesriigid rakendaksid tõhusaid meetmeid majanduslikel, poliitilistel ja eetilistel põhjustel – neid meetmeid, milles on juba kokku lepitud ja ka uusi – maksupettuste, rahapesu ja maksuparadiiside ebaseaduslike tegevuste vastu.

1.11. Komitee toetab majandus- ja rahaliidu süvendamise jaoks vajalikke meetmeid, sh nii pangandusliidu – Euroopa hoiuste tagamise skeemi, ühtse kriisilahendusfondi ühise kaitsemeetme ja Euroopa järelevalveraamistiku tugevdamise riskide kuhjumise vältimiseks – kui ka kapitaliturgude liidu võimalikult kiiret ja täielikku elluviimist. Need mõlemad peavad andma panuse majanduse paremasse ja mitmekesisemasse rahastamisse ning lisaks muutma majandus- ja finantsüsteemi stabiilsemaks, turvalisemaks ja vastupanuvõimelisemaks tänu ulatuslikumale piiriülesele erasektori riskide jagamisele ja finantsintegreerimisele.

1.12. Vastavalt varasemale arvamusele ECO/435 kordab komitee oma seisukohta, et euro on kogu ELi väering ning rõhutab vajadust:

- luua fiskaalliit;
- suurendada liikmesriikide vastutust ja omavastutust euroalaga seotud kohustuste suhtes;
- viia ellu struktuurireformid Euroopa poolaasta raames;
- tugevdada veelgi enam majanduslikku koordineerimist ja juhtimist ning luua Euroopa Valuutafond;
- tõhustada finantsvahenduse süsteemi selliselt, et tugevdatakse tegelikke pikaajalisi investeeringuid, kasutades optimaalselt Euroopa Investeerimispanka, Euroopa Investeerimisfondi ja Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi 2.0 pakutavaid võimalusi;
- muuta majandus- ja rahaliit vastupidavamaks, et see saavutaks maailmas suurema mõjuvõimu.

2. Taust

2.1. Pärast Euroopa tuleviku teemalise arutelu algatamist ja sellega seotud aruteludokumentide – eelkõige majandus- ja rahaliidu süvendamise ning ELi sotsiaalmõõdme tuleviku kohta – avaldamist ning Euroopa sotsiaalõiguste samba väljakuulutamist sotsiaalküsimuste tippkohtumisel Göteborgis, avaldas Euroopa Komisjon oma iga-aastasess majanduskasvu analüüsi koos soovitusena euroala poliitikameetmete kohta 2018. aastal. Euroopa Komisjoni peamised soovitusel on järgmised:

⁽³⁾ Vt sellega seoses järgmised EMSK arvamused: „Euroala majanduspoliitika (2016)“ ELT C 177, 18.5.2016, lk 41, „Euroala majanduspoliitika (2017)“ ELT C 173, 31.5.2017, lk 33, ja „Euroala majanduspoliitika (2017)“ ELT C 81 2.3.2018, lk. 216.

2.2. Järgida poliitikat, mis toetab jätkusuutlikku ja kaasavat majanduskasvu, ning parandada vastupanuvõimet, tasakaalustamist ja lähenemist. Jooksevkonto puudujäägi või suure välisvõlaga liikmesriigid peaksid täiendavalt üritama piirata tööjõu ühikukulu kasvu. Jooksevkonto ülejäägiga liikmesriigid peaksid täiendavalt edendama palgakasvu ja rakendama prioriteetsed meetmed, mis soodustavad investeeeringuid ja sisenõudlust ning hõlbustavad euroala tasakaalustamist.

2.3. Seada eesmärgiks üldjoontes neutraalne eelarvepoliitika euroala koondtasemel ja tasakaalustatud poliitikameetmed.

2.4. Viia ellu reformid, mis edendavad kvaliteetsete töökohtade loomist, võrdseid võimalusi, juurdepääsu tööturule ja õiglasi tööttingimusi ning toetavad sotsiaalkaitset ja sotsiaalset kaasatust.

2.5. Jätkata tööd pangandusliidu loomise lõpuleviimiseks seoses riski vähendamise ja jagamisega (sealhulgas Euroopa hoiuste tagamise skeem), käivitades ühtse kriisilahendusfondi ühise kaitsemeetme ja tugevdades Euroopa järelevalvereamistikku, et vältida riskide kuhjumist.

2.6. Võtta meetmeid, et tuntavalt kiirendada viivislaenude vähendamist nõukogus (ECOFIN) kokku lepitud tegevuskava alusel ja edendada finantsvõimenduse vähendamist liikmesriikides, kus erasektori võlakoormus on suur. Edendada ELi kapitaliturgude integreerimist ja arengut, et toetada reaalmajanduse kasvu, tagades samas finantsturgude stabiilsuse.

2.7. Teha kiireid edusamme majandus- ja rahaliidu väljakujundamiseks.

3. Üldised ja konkreetsed tähelepanekud

3.1. Võrreldes Euroopa Komisjoni varasemate prognoosidega on majanduskasvu tempo tõusnud ja see kasv on laienenud rohkematesse euroala liikmesriikidesse kui möödunud aastal. Teisest küljest tuleks viidata järgmisele kolmele aspektile.

3.2. Esiteks järgneb see taastumise kiirenemine kogu euroalal valitsenud suhteliselt pikale seisakuperioodile, võrreldes teiste majandusruumidega nagu näiteks USA. See seisak ja euroala majanduspoliitika läbikukkumine selle leevendamisel on jätnud tõsiseid majanduslikke ja sotsiaalseid arme euroala mitmesse piirkonda ning on vähendanud kodanike usaldust ELi suutlikkuse vastu heaolu tagamisel.

3.3. Teiseks kujutab Euroopa Komisjoni sügiseses prognoosis 2017. aasta majanduskasvu määraks pakutud 2,2 % endast tõenäoliselt kõrgpunkti võrreldes 2018. ja 2019. aastaga, mil majanduskasv kujuneb eeldatavasti veidi väiksemaks – vastavalt 2,1 % ja 1,9 %. Sisenõudlus euroalal, millest annab tунnistust märkimisväärselt kõrge jooksevkonto ülejääk ülejäänud maailma suhtes, on jäänud tagasihoidlikuks: eratarbimine küll kasvab, kuid hakkab eeldatavasti aeglustuma, samas kui investeerimislõhe püsib.

3.4. Kolmandaks on majanduse taastumine sõltunud EKP poolt aktiivselt rakendatud ekspansiivse ja ebakonventsionaalse rahapoliitika toetamisest, mis tõi kaasa põhjendamatud piirangud fiskaalpoliitikale. EKP teatas hiljuti, et hakkab oma ebakonventsionaalsetest poliitikameetmetest järk-järgult loobuma. See küll ei tähenda, et rahapoliitika toetus kaob ära, sest vajadus toetavama eelarvepoliitika järele ei ole vähenenud.

3.5. Lisaks muutustele rahapoliitikas ja majanduskasvu eeldatavale aeglustumisele pärast 2018. aastat on teisi põhjuseid, miks soovitada euroalal mõõdukalt positiivset eelarvepoliitikat (komitee arvates 0,5 % SKP-st): pidev investeeeringute puudujääk, mida ei esine maailma teistes majandusruumides; töötuse määr, mis 2017. aastal oli liiga kõrge – 9,1 % – ning pidevad geopoliitilised ohud ja ohud maailma kaubandusele, mis tulenevad esilekerkivatest protektsionistlikest poliitikameetmetest, mida rakendab eelkõige USA. Seega on poliitikameetmete kombinatsioonis vaja kasutada kõiki vahendeid, mis soodustavad kestlikku majanduskasvu.

3.6. Komitee leiab, et Euroopa Komisjoni poolt välja pakutust mõnevõrra ekspansiivsem eelarvepoliitika euroalal tervikuna oleks majanduse taastumisele kasulikum ning oleks pikas perspektiivis kooskõlas valitsemissektori võla jätkusuutlikkusega. Selles küsimuses aitaks investeringute kuldreegli (k.a sotsiaalsed investeringud) kohaldamine eelarveeeskirjade rakendamisel ja see looks ka soodsa raamistiku kaasavamale majanduskasvule ja ülespoole suunatud lähenemisele. Samuti oleks oluline edendada sotsiaalselt vastutustundlikku ja ÜRO kestliku arengu eesmärkide saavutamisele suunatud investeerimist.

3.7. Komitee väljendab oma täielikku nõusolekut komisjoni kriteeriumile eelarvepoliitilise manööverdamisruumi ja maksebilansi ülejäägiga riikide vajadusele suurendada avaliku sektori investeringute määra põhjendusega, et see aitaks luua märkimisväärselt positiivset ülekanduvat mõju kogu euroalale. Mõju SKP-le pikemal ajavahemikul ületaks lühiajalise mõju, kuna avaliku sektori investeringud suurendavad erakapitali ja tööjõu tootlikkust pikema aja jooksul⁽⁴⁾.

3.8. Komitee väljendab heameelt Euroopa Komisjoni üleskutse üle jooksevkonto puudujäägiga ja suure välisvõlga liikmesriikidele keskenduda oma tootlikkuse kasvu parandamisele, kuid samuti ärikeskkonna paranemisele. Sellega seoses märgib komitee, et tootlikkuse kasvust tulenev tulude ja rikkuse õiglane ümberjagamine peaks suurendama võrdsust ja avaldama positiivset mõju sisenõudlusele ja kogunõudlusele euroalal. Oluline on stimuleerida sisenõudlust majanduskasvu toetamise ja kriisi ületamise vajaliku tingimusena. Palkade, eelkõige kõige madalamate palkade suurendamine on tänapäeval üks kõige olulisem vahend, mille abil neid eesmärke saaks Euroopa majanduses ja ühiskonnas saavutada.

3.9. Eelarvepoliitika kooskõlastamist peaksid täiendama edusammud maksualase ühtlustamise suunas, mille üks peamisi eesmärke on teha lõpp maksudest kõrvalehoidumisele ELis. Komitee toetab äriühingu tulumaksu ühtse konsolideeritud maksubaasi direktiivi kiiret vastuvõtmist. See on vajalik vahend meetmete rakendamiseks, mis teevad lõpu skandaalsele maksudest kõrvalehoidumisele, millega tegelevad erinevad rahvusvahelised äriühingud, kelle tõttu jääb avaliku sektori eelarvetel saamata 40–60 miljardit eurot,⁽⁵⁾ samas rakendavad nad ebaausat konkurentsi ettevõtete suhtes, kes täidavad oma maksukohustusi ausalt.

3.10. Maksupettuste, rahapesu ja maksuparadiisides viljeldavate ebaseaduslike tegevustega liigutatakse summasid, mis on palju suuremad eelmises lõigus toodud summadest, mis jäävad puudu avaliku sektori eelarvest ajal, mil neid eriti vajatakse. Komitee arvates peaks ELi institutsioonide ja liikmesriikide prioriteet olema juhtida ülemaailmset võitlust selliste kuritegude vastu, rakendada kiiresti juba heaks kiidetud õiguslikke vahendeid nendega tegelemiseks ja võtta mis tahes vajalikke meetmeid nende oluliseks vähendamiseks.

3.11. Komitee on veendunud, et struktuurireformide puhul tuleks prioriteediks seada need reformid, mis suurendavad tootlikkuse kasvu, kuid tugevdavad ka töökohakindlust ja sotsiaalkaitsesüsteemi asjakohaste ettevõttingimuste raamistikus. Mitte ükski euroala riik ei suuda konkureerida nüüdisaegses maailmas madalate palkade ja juhutöö põhjal. Rõhuasetus peaks olema reformidel, mis kombineerivad kokkulepitud paindlikkuse turvalisusega, et suurendada ja luua stiimuleid töhustamise, oskuste ja innovatsiooni suurendamiseks. Tööturureformid peaksid edendama tööhõive suuremat stabiilsust, mis aitaks parandada nii euroala majanduse pakkumise kui ka nõudluse poolt isegi lühikeses perspektiivis. Samuti peaksid reformid aitama tugevdada kollektiivläbirääkimisi, mis tuginevad sotsiaalpartnerite autonoomiale, ja sotsiaaldialoogi.

3.12. Komitee leiab, et pakutud sammud pangandusliidu lõpuleviimiseks on väga olulised, et kergendada liikmesriikide valitsuste eelarvete koormust ning tagada seejuures pangandussüsteemi stabiilsusest tulenev kasu üldsusele.

⁽⁴⁾ Komisjoni talituste töödokument, „Analysis of the Euro Area economy, accompanying the document, Recommendation for a Council Recommendation on the economic policy of the euro area“, SWD(2017) 660 final, lk 5.

⁽⁵⁾ Komisjoni talituste töödokument, samas, lk 9.

3.13. Samuti on vaja tegeleda kapitaliturgude liidu ülesehitamisega. Üheskoos pangandusliiduga tuleb selle abil laiendada ja mitmekesistada majanduse finantseerimise allikaid. Ulatuslikum piiriülene erasektori riskide jagamine ja finantsintegratsioon peavad muutma majandus- kui ka finantsüsteemi stabiilsemaks, turvalisemaks ja vastupanuvõimelisemaks. Vajaduse korral saab niiviisi majanduslike vapustuste asümmeetrilisi mõjusid paremini ohjata, millest tõuseb kasu kõigile liikmesriikidele.

3.14. Eelnevat silmas pidades rõhutab komitee taas kord, et pankade viivislaenude küsimusega tegelemine on väga oluline majanduskasvu taaskäivitamisele suunatud poliitikasuundade täiendamiseks. Probleemi käsitlemiseks tuleks võtta viivitamatult meetmeid, arvestades samas tarbijakaitsealaste kaalutlustega.

Brüssel, 18. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

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)

Raportöörid: **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 asutamishõuded, 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 teises „Säästva liikuvuse suunas. Tegevuskava sotsiaalselt õiglaselt üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“ [COM(2017) 283] (edaspidi „teatis“).

2.4. Teatise 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 mitmeliigilisele 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 ebaoproportsionaalsed.

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 mitteäriilise tegevuse juhust, ilma et käsitletakse 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 rakendamiskeskustele 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 finantsuutlikkust 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 registre 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. Sellele 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 kontrollle tehtaks alati, kui teiste liikmesriikide pädevad asutused seda taotleavad. Lisaks soovitatakse jätta välja usaldusväarsuse 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 järelemeetmete 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 süstemaatilisel ja korrapärasel 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

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal

„Ettepanek võtta vastu 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“

[COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD)]

ja teemal

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas“

[COM(2017) 277 final – 2017/0122 (COD)]

(2018/C 197/08)

Raportöör: **Tanja BUZEK** (DE-II)

Konsulterimistaotlus	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	173/89/17
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tunnustab transpordi tähtsat rolli ELi majanduse soodustajana ja toetab Euroopa Komisjoni eesmärki tagada, et EL oleks tulevikus jätkuvalt juhtival kohal puhtas, konkurentsivõimelises ja ühendatud liikuvuses. Komitee rõhutab, et jätkuvalt on peamine vahend selle eesmärgi saavutamiseks selline hästi toimiv, täielikult ellu viidud ühtne turg transpordisektoris, mis on sotsiaalselt jätkusuutlik ja tekitab minimaalset halduskoormust.

1.2. Seoses iseäranis maanteetranspordi edasise arenguga rõhutab komitee siiski, et on ka piiranguid, mis tulenevad ruumipuudusest teede ja parklate ehitamiseks, ühiskondliku heakskiidu puudumisest keskkonnakaalutluste tõttu paljudes Euroopa piirkondades, lahendamata liiklusohutuse küsimusest ning sõidukijuhtide töö- ja eraelu tasakaalu olulisusest. Kõnealuseid piiranguid tuleks arvesse võtta ELi kõigis seadusandlikes ja muudes kui seadusandlikes algatustes selles valdkonnas. Lisaks võivad tulevased majanduslikud mudelid vähendada maanteetransporti, püüeldes kestlikumate tootmise ja turustamise korraldamise viiside poole.

1.3. Komitee avaldab heameelt selle üle, et komisjon tegi algatuse täpsustada autoveo õigusraamistikku ning tagada selle parem õiguslik jõustamine ja tihedam koostöö liikmesriikide vahel, võideldes samal ajal sotsiaalse dumpingu vastu, mis määratleti komitee ettevalmistavas arvamuses TEN/575 igasuguste vastuvõetamatute ja ebaseaduslike tavadena, mille abil üritatakse mööda hiilida sotsiaalvaldkonna ja turule juurdepääsemise eeskirjadest või mis neid eeskirju rikuvad (varifirmad), et saavutada konkurentsieelseid, ja kooskõlas vastuvõetud jõustamisdirektiiviga 2014/67/EL, tagades niiviisi hästitoimiva ja õiglase siseturu ning austades täielikult töötajate õigusi sektoris.

1.4. Komitee on aga arvamusel, et sõiduaegu ja puhkeperioode ning sõidukijuhtide lähetamist reguleerivate õigusaktidega kavandatud muudatused ei lahenda tõhusalt autoveosektori mitmes aspektis tuvastatud probleeme,

muutmata sealhulgas eeskirju lihtsamaks, selgemaks ja jõustatavamaks. Komitee arvates tulenevad ettepanekute puudused probleemide ebapiisavast analüüsimisest ning leiab, et sotsiaalõigusnormide kohta tehtud ettepanekud ei aita saavutada komisjoni enda poliitilisi eesmärke ning samal ajal valitseb õiguskindlusetus. Komitee märgib, et algatus on tekitanud liikmesriikide, sotsiaalpartnerite ja ettevõtjate endi seas palju erinevaid seisukohti.

1.5. Komitee märgib, et ainus viis, kuidas viia ellu komisjoni tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks, on sotsiaalõiguste kaitsmine, eeskirjade õigusliku jõustamise ja jõustatavuse tagamine ning ausa konkurentsi kindlustamine, vähendades samas koormavaid menetlusi. Siseturg peab toimima kõigi sidusrühmade jaoks ja kõigis liikmesriikides (nii vanades kui ka uutes).

1.6. Seoses puhkeperioodide jaotamisel vaatlusperioodi pikendamisega kahelt nädalalt neljale võtab komitee teadmiseks komisjoni pingutused tegelemaks tööstuse ja transpordiettevõtjate nõudmistega suurendada autoveo paindlikkust, ent märgib, et sellel võib olla mõju ausa konkurentsi, sõidukijuhtide tervise ja ohutuse ning liiklusohutuse vahelisele haprale tasakaalule, samuti eeskirjade ühtlustatud tõlgendamisele, muutes samas nende jõustamise ja kontrollimise keerulisemaks.

1.7. Komitee palub seadusandjal kaaluda ka vähendatud igapäevaste puhkeperioodi kompenseerimise lubamist seoses igapäevaste puhkeperioodidega, nagu on sätestatud praegu kehtivas määruses. Puhkepauside osas soovib komitee kaaluda mõjuhindangu tegemist, mis käsitleks võimalust jätta 45-minutilise puhkepausi jaotamine 6 tunni jooksul juhi otsustada. Mõjuhindang peaks keskenduma juhi võimalusele kasutada pausi puhkamiseks ja enese värskendamiseks üheksa ja vastavalt kümne sõidutunni vahel.

1.8. Komitee avaldab kahetsust asjaolu pärast, et eelkõige reisijate bussitranspordi osas esitatud muudatustega ei kaasne põhjalikku reisijate ja sõidukijuhtide ohutuse või liiklusohutuse hindamist. Seetõttu pooldaks komitee ELi-ülest üldist uuringut sõidukijuhtide väsimuse kohta ja kahetseb, et komisjon ei ole pakkunud viise, kuidas seda probleemi lahendada.

1.9. Arvestades hinnakujunduse kriitilist olukorda transpordisektoris, märgib komitee, et on ülimalt tähtis kehtestada eeskirjad, mis tagaksid tegelikult kõigile autoveosektori ettevõtjatele olenemata nende suurusest võrdsed tingimused, ilma et siseturule loodaks uusi takistusi või vähendataks sotsiaalõigusnorme.

1.10. Komitee kiidab heaks komisjoni seisukoha, et eeskirjade tõhus jõustamine on hädavajalik, ning toob esile liikmesriikidevahelise tiheda koostöö ja tõhusa teabevahetuse olulisuse. Seetõttu on komitee arvamusel, et enne rahuldava tõenditebaasita paindlikumate eeskirjade loomise kaalumist on vaja tagada kehtivate puhkeaja eeskirjade parem jõustamine.

1.11. Peale selle kutsub komitee komisjoni üles püüdlema aruka jõustamise poole ja pakkuma igakülgselt toetust riskihindamise süsteemide täielikuks kasutuselevõtuks ja kasutamiseks. Komitee soovib komisjonil ja liikmesriikidel anda õiguskaitseasutustele reaajas juurdepääsu riiklikele elektroonilistele registritele, kasutades selleks täiel määral Euroopa autoveo-ettevõtjate registrit (ERRU).

1.12. Komitee soovib komisjonil kasutusele võtta selged jõustamismeetmed digitaalsete sõidumeerikute andmetega manipuleerimise ohu kõrvaldamiseks a) kõigil kabotaažvedude ja rahvusvaheliste vedudega tegelevatel kommertsveokitel nutisõidumeerikute kasutuselevõtmise tähtaja varasemaks toomise kaudu ning b) kõigi vajalike uuenduslike tehnoloogia-vahendite kasutamise kaudu, et tagada sõidumeerikute käsitsi sisestatud andmete õigsus, nt ühendades sõidumeeriku massianduriga, mis võimaldaks tõhusamalt kontrollida laadimis- ja mahalaadimistegevust, mis on tegelikult osa sõidukijuhtide tööajast.

1.13. Komitee soovib komisjonil ja liikmesriikidel ka tegeleda turvaliste parkimisalade, sh praeguse sõidukijuhtidele sobivate tingimustega alade piiratud kättesaadavuse probleemi lahendamise, vastasel juhul võib liikuvuspaketiga sätestatud kohustus veeta puhkeae väljaspool sõidukikabiini jääda pelgalt paberile. Komitee kutsub komisjoni üles põhjalikult kontrollima liikmesriikides olemas olevat parkimisvõrgustikku, eeskätt ärealade maanteedel ja transpordikoridaalides, samuti koostama tegevuskava lünkade kaotamiseks selles valdkonnas, mis on väga oluline liikuvuspaketi tõhusaks rakendamiseks.

1.14. Komitee kutsub ELi institutsioone ja liikmesriike üles tagama, et iganädalane puhkeaeg ja iganädalased hüvitavad puhkeajad veedetaks sobivates majutustingimustes, kus oleks ligipääs individuaalsetele sanitaarrajatistele ja toidule, tagades samas investeeringud kvaliteetsesse teede taristusse ja selle rajamise. Seda silmas pidades on komiteel eriti hea meel Euroopa Kohtu hiljutise, 20. detsembri 2017. aasta otsuse üle, milles sätestatakse, et iganädalane puhkeaeg tuleb veeta väljaspool sõidukit. Komitee kutsub komisjoni samuti üles selgitama rahalist vastutust sõidukijuhi koju tagasisaatmise eest, sest see ei tohi toimuda viimase kulul.

1.15. Komitee peab ELi-ülest lähetamiseeskirjade kehtestamist autoveosektoris esmatahtsaks võrdsete tingimuste säilitamiseks nii töötajatele kui ka ettevõtjatele. Komitee pooldab samuti lihtsaid, tõhusaid ja mittediskrimineerivaid meetmeid kõnealuste eeskirjade jõustamiseks, samas kui iga hinna eest tuleb vältida halduskoormust.

1.16. Komitee tunnustab autoveo väga liikuvat olemust, kuid on arvamisel, et praeguse seisuga ei lahendaks komisjoni ettepanek lähetada töötajaid rahvusvahelisse autoveosektoris probleeme kokkuvõttes asjakohaselt. Vaja on selgeid ja lihtsaid eeskirju transpordiettevõtjate ja sõidukijuhtide jaoks. Mis puudutab ainult transiitvedusid, siis kutsub komitee seadusandjat üles selgitama, et nende puhul ei kohaldata lähetamiseeskirju. Samuti palub komitee ta selgitusi lähetamist käsitlevate eeskirjade kohaldamise kohta kolmandas (ELi mittekuuluv) riigis asuvate transpordiettevõtjate suhtes.

1.17. Komitee nõustub täielikult sellega, et töötajate lähetamist käsitlev direktiiv peaks olema kabotaažvedudele jätkuvalt kohaldatav esimesest päevast. Siiski kahtleb komitee selles, et kabotaažvedude suhtes tuleks kohaldada uusi leebemaid halduseeskirju.

1.18. Komitee pooldab täitmise tagamise nõuete kohandamist sektori erisuste järgi ja on arvamisel, et halduskoormust leevendatakse, kui teadete jaoks võetakse kasutusele ELi-ülene ühtse kontaktpunkti süsteem.

Siiski peab komitee samamoodi tunnistama, et sõidukijuhi ajutisel väikese sissetulekuga liikmesriigist suurema sissetulekuga liikmesriiki lähetamisel, kui lähetamistingimused on täidetud, tuleb, nii palju kui see puudutab palka, järgida vähemalt vastuvõtva riigi minimaalset palgataset, mis on määratud õigusaktide või tavaga.

1.19. Komitee soovib kehtestada ELi-ülesed jõustamismeetmed, mis on lihtsad, selged, mittediskrimineerivad ja tõhusad ega tekita halduskoormust, eelkõige:

- liikuda jõustamise osas paber kandjal tõendusmaterjalilt nutikate digitaaltehnikate poole;
- tuua kõigil rahvusvaheliste vedudega tegelevatel asjaomastel kommertsveokitel nutisõidumeerikute kasutusele võtmise tähtaeg varasemaks, kuna see on ainus vahend konkreetse liikmesriigi territooriumil sõidukijuhtide tegevuse kestuse ja ajutise iseloomu tõhusaks kindlaksmääramiseks;
- võtta kasutusele Euroopa elektrooniline lähetamisdeklaratsioon iga üksiku lähetatud sõidukijuhi kohta ja ELi-ülene ühtsete kontaktpunktide teavitussüsteem, millele inspeksioonidel on reaalses järelevalves, mis on ainus vahend halduskoormuse vältimiseks, tagades samas kontrollide tõhususe.

1.20. Peale selle soovib komitee seoses autoveo-ettevõtjatega maksimaalselt kasutada riiklikke elektroonilisi registreid ja Euroopa autoveo-ettevõtjate registrit, 1) lisades riiklikesse elektroonilistesse registritesse ettevõtjate juures töötavate sõidukijuhtide andmed; 2) võimaldades maanteetranspordi õiguskaitseasutustele reaalses järelevalves riiklikes elektroonilistes registrites ja Euroopa autoveo-ettevõtjate registris salvestatud andmetele, sealhulgas elektroonilistele lähetamisdeklaratsioonidele ning 3) pikendades juhikaardil kontrollida lubatavat perioodi 28 päevalt mitme kuuni, et võimaldada kontrolliasutustel hõlpsasti määrata sõidukijuhtide ajutise töö perioode eri liikmesriikides.

1.21. Viimasena kutsub komitee autoveole kohaldatavate ELi eeskirjade parema piiriülese jõustamise tagamiseks komisjoni üles looma Euroopa maanteetranspordi ameti, mille peamine pädevus oleks edendada autoveo valdkonnas eeskirjade täitmise kultuuri ning toetada sektoris poliitika kujundamist nii ELi kui ka liikmesriikide tasandil. Sellegipoolest soovib komitee liikmesriikidel aktiivselt osaleda olemasolevate Euroopa transpordikontrollidega tegelevate organite (Euro Control Route jne) tegevuses ja investeerida riiklike kontrolliasutuste koolitusse.

2. Taust

2.1. Oma volituste saamisel pühendus komisjon õigusloomeprotsessi käivitamisele, et muuta ELi autovedude suhtes kohaldatavad eeskirjad lihtsamaks, selgemaks ja hõlpsamini jõustatavaks. Selle ajendiks olid arvukad üleskutsed liikmesriikidelt, autovedude ja logistika sektori Euroopa sotsiaalpartneritelt, Euroopa Transporditöötajate Ametiühingute Liidult ja Rahvusvaheliselt Maanteeveo Liidult, kes jagasid arvamust, et praegused ELi õigusaktid on paljudes aspektides ebaselged ja halvasti jõustatud.

2.2. 2013. aastal esitasid Euroopa Transporditöötajate Ametiühingute Liit ja Rahvusvaheline Maanteeveo Liit ühiselt algatused mitte lubada kabotaažvedude turu edasist avamist, samuti tõhusama jõustamise ning siduva rakenduskava kohta seoses maksu- ja liiklusohutusala ja sotsiaalse ühtlustamisega (vt Euroopa Transporditöötajate Ametiühingute Liidu ja Rahvusvahelise Maanteeveo Liidu ühine poliitikadokument).

2.3. Lahknevad konkurentsitingimused, sh liikmesriigiti erinevad kulustruktuurid, on esile tõstnud probleemid seoses turu liberaliseerimisega, miinimumpalkadega, töötajate lähetamise tingimustega ja nende kohaldatavusega liikuvate töötajate suhtes. See koos ebaselge õigusraamistikuga on eeskirjadest kõrvalehoidmise kaudu tekitanud sotsiaalse dumpingu, sealhulgas ebatüüpilised töösuhted ja varifirmad.

2.4. Uued riiklikud eeskirjad ja tavad on toonud endaga kaasa palju rikkumismenetlusi ning tõstnud esile vajaduse võtta probleemide lahendamiseks ja nii turuosaliste kui ka töötajate õiguskindluse tagamiseks ELi tasandil asjakohaseid meetmeid.

2.5. Selles kontekstis teatas 2014. aastal ametisse astunud Junckeri komisjon avalikult oma kindlast kavatsusest muuta ühtne turg õiglasemaks, võideldes sotsiaalse dumpinguga, nagu märkis komisjoni president Jean-Claude Juncker oma esimeses pöördumises Euroopa Parlamendi poole. Sellest ajast alates on komisjon seda pühendumust süstemaatiliselt kinnitanud liikuvuse paketi ettevalmistamise kaudu, rõhutades samas siseturu ühtsuse säilitamise tähtsust.

2.6. 2015. aasta septembris võttis komitee lisaks vastu ettevalmistava arvamuse TEN/575 teemal „Rahvusvahelise autokaubaveo siseturg: sotsiaalne dumping ja kabotaaž“. 2016. aasta septembris võttis Euroopa Parlament vastu omaalgatusliku arvamuse sotsiaalse dumpingu kohta Euroopa Liidus. Mõlemas arvamuses esitati mitu põhjendatud ettepanekut, eelkõige jõustamise valdkonnas, mille eesmärk on õiglase ja hästitoimiva siseturu tagamine. Samast mõttest lähtudes võttis Euroopa Parlament 2017. aasta mais vastu resolutsiooni Euroopa Liidu maanteetranspordi kohta.

2.7. Selle tulemusel esitles komisjon 31. mail 2017 liikuvuse paketti, mis hõlmas kaubaveole ja reisijate maanteeveole (ELis viit miljonit töötajat hõlmav sektor) keskenduvast kaheksast seadusandlikust algatusest koosnenud esimest seeriat. Paketi eesmärk on parandada autoveoturu toimimist ning aidata parandada töötajate sotsiaalseid ja töötingimusi. Komisjoni arvamuse kohaselt tehakse seda jõustamise tõhustamise, ebaseaduslike tööühenduste vastu võitlemise ja ettevõtjate halduskoormuse vähendamise kaudu ning olemasolevate eeskirjade, nt töötajate riiklike miinimummäärade kohaldamist käsitlevate õigusaktide selgemaks muutmise kaudu.

2.8. Neljast sambast koosnev pakett hõlmab järgmist: 1) siseturg, 2) aus konkurents ja töötajate õigused, 3) CO₂-heite vähendamine ning 4) digitaal tehnoloogia. Käesolev aramus on osa ausa konkurentsi ja töötajate õiguste sambast ja hõlmab kavandatud muudatusi sotsiaalõigusnormide kohta.

2.9. Eespool kirjeldatud probleemide lahendamiseks ja liiklusohutuse edasiseks parandamiseks esitatakse komisjoni liikuvuse paketi sõidu- ja puhkeaja eeskirjade (määrus (EÜ) nr 561/2006), töötajate lähetamise direktiivi (direktiiv 96/71/EÜ) ja selle jõustamisakti (direktiiv 2014/67/EL) muudatused.

2.10. Seoses autovedude tööajaga (direktiiv 2002/15/EÜ) ei esitata liikuvuse paketi ühtegi ettepanekut, kuid kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 154 sätestatud õigusnõuetega konsulteeritakse sotsiaalpartneritega direktiivi võimaliku ülevaatamise küsimuses.

2.11. Enne liikuvuse paketi käivitamist 2017. aasta aprillis võtsid ametiühinguorganisatsioonid 20 Euroopa riigist, sh Bulgaariast, Hispaaniast, Leedust, Madalmaadest, Poolast, Rumeeniast, Taanist, Tšehhi Vabariigist, Ungarist ja Ühendkuningriigist, vastu Varssavi deklaratsiooni, milles kutsuti Euroopa Komisjoni üles lisama liikuvuse paketti konkreetsed ettepanekud, mille keskmes on töötajate lähetamise täielik kohaldamine maanteetranspordi sektori suhtes.

Reaktsioonina ettepanekule liikuvuse paketi kohta, mille komisjon esitas 2017. aasta oktoobris, allkirjastasid Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Horvaatia, Iirimaa, Kreeka, Leedu, Läti, Madalmaade, Poola, Portugali, Rumeenia, Slovakkia, Taani, Tšehhi Vabariigi, Ungari ja Ühendkuningriigi transpordi- ja logistikaliidud ning kaubanduskojad vastastikuse avalduse, milles avaldasid vastuseisu töötajate lähetamise direktiivi kohaldamisele rahvusvaheliste vedude puhul.

2.12. Komitee võtab teadmiseks tööhõive, sotsiaalpoliitika, tervise- ja tarbijakaitseküsimuste nõukogu (EPSCO) hiljutise seisukoha, mille kohaselt kohaldatakse kehtivaid töötajate lähetamist reguleerivaid eeskirju jätkuvalt autoveole kuni mis tahes uute valdkondlike eeskirjade kehtestamiseni. Komitee võtab samuti teadmiseks kõrge konfliktipotentsiaali, mis kaasneb töötajate lähetamise eeskirjade maanteetranspordi sektoris kohaldatavuse küsimusega ja mis on tekitanud lahkelsid poliitilisel tasandil ja sidusrühmades.

3. Üldised märkused

3.1. Komitee toetab eesmärki tagada, et EL säilitaks ka tulevikus juhtiva koha puhtas, konkurentsivõimelises ja ühendatud liikuvuses, mis on üks ELi majanduse hoogustajaid. Jätkuvalt on peamine vahend selle eesmärgi saavutamiseks selline hästi toimiv, täielikult ellu viidud ühtne siseturg transpordisektoris, mis on sotsiaalselt jätkusuutlik ja tekitab minimaalset halduskoormust.

3.2. Komitee kiidab komisjoni algatuse üldise eesmärgi heaks ja märgib, et algatus on tekitanud liikmesriikide, sotsiaalpartnerite, sõidukijuhtide ja ettevõtjate endi seas palju erinevaid seisukohti. Komitee kui kodanikuühiskonna esindaja rõhutab, kui oluline on jõuda seadusandlikus protsessis tulemusteni, mis on vastuvõetavad asjaomastele osapooltele ja millega antakse vastus õigustatud muredele. Eriti on see nii ettepaneku puhul, milles käsitletakse töötajate lähetamist reguleerivate eeskirjade kohaldamist maanteetranspordi suhtes, mis on põhjustanud tõsiseid ja vastuolulisi muresid sidusrühmade seas. Seetõttu rõhutab komitee, kui olulised on tasakaalustatud, selged ja toimivad õigusnormid, mis ei takista siseturu nõuetekohast toimimist ega sotsiaalsete standardite parandamist tööstuses.

3.3. Komitee nõustub komisjoni mõjuhindanguga, et ebaaus konkurents autoveo-ettevõtjate vahel ja sotsiaalne dumping on lahutamatu seotud (*Driving change for business and people*), pidades silmas selle määratlust komitee ettevalmistavas arvamuses TEN/575⁽¹⁾. Komitee märgib, et mõjuhindang põhineb osaliselt kvalitatiivsetel ja piiratud kvantitatiivsetel tõenditel.

3.4. Komitee nõustub samuti komisjoni väitega, et konkurentsimoonutused tekivad siis, kui nõudeid eiravad ettevõtjad hoiavad konkurentsieelise saamise eesmärgil seaduste järgimisest kõrvale. Sama tagajärjeni võivad komisjoni arvates viia ka lüngad ELi eeskirjades ja nende erinev tõlgendamine eri liikmesriikides. Peale selle soovib komitee lisada, et sellele olukorrale aitab kaasa ka vähene vastavuse kontrollimise suutlikkus. Seetõttu jagab komitee komisjoni mõjuhindangus esitatud arvamust, et see on järjekordne põhjus, miks seada eesmärgiks selgepiiriline ja kergesti jõustatav õigusraamistik.

3.5. Komitee nõustub ka komisjoni tähelepanekuga, et autoveosektori teravnenud konkurents on viinud turumoonutusteni mitmel sotsiaalõigusnormidega mitteseotud põhjusel.

3.6. Arvestades hinnakujunduse kriitilist olukorda transpordisektoris, märgib komitee, et liikuvuse paketi jaoks on väga oluline selgete ja kergesti jõustatavate eeskirjade loomine, mis kindlustaksid tõhusalt kõikidele autoveo-ettevõtjatele olenemata nende suurusest ja kõikidele liikuvatele töötajatele võrdsed tingimused, ilma et siseturule loodaks uusi takistusi või vähendataks sotsiaalõigusnorme. Siseturg peab toimima kõigi sidusrühmade jaoks ja kõigis liikmesriikides (nii vanades kui ka uutes).

⁽¹⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 176.

3.7. Hinnakujunduse langustendents võib viia autoveo sotsiaalse, majandusliku ja keskkonnavalase jätkusuutmatuse ning piirata oluliselt muude kauba- ja reisijateveo liikide võrdset osalust ELis. Selle tulemusena riskib komisjon muude poliitiliste eesmärkide (nt heitkoguste eesmärkide vähendamine ja logistiliste lahenduste mitmeliigilisuse soodustamine) kahjustamisega. Ainus võimalus, kuidas viia ellu komisjoni tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks, on sotsiaalõiguste kaitsmine, eeskirjade õigusliku jõustamise ja jõustatavuse tagamine ning ausa konkurentsi kindlustamine, vähendades samas koormavaid menetlusi.

3.8. Komitee kordab, et on mitu ebaseaduslikku tava, mille ohvriks on seaduslikult tegutsevad ettevõtjad ja lõppkokkuvõttes elukutselised veoautojuhid.

3.9. Komitee avaldab kahetsust asjaolu üle, et eelkõige reisijate bussitranspordi osas võimaldab liikuvuse pakett puhkeaegade korraldamises rohkem paindlikkust, hindamata põhjalikult reisijate, sõidukijuhtide ja liiklusohutust. Seetõttu oleks komitee arvates vajalik ELi-ülene üldine uuring sõidukijuhtide väsimuse kohta, et uurida selle põhjusi, sh sõidukijuhtimise ja reisijate teenindamise koosmõju, asjaolu, et juhid peavad oma reise, sõidukeid jne valmistama ette oma igapäevase puhkeaja arvelt ning et nende töögraafikud näevad ette reisidevahelisi pikki ooteaegu, mis veedetakse enamasti sõidukis sobimatutes tingimustes, kuigi tunnustada tuleb veo-ettevõtjate tehtud investeeringuid sõiduki kabiini funktsioonide parandamiseks ja moderniseerimiseks. Komitee rõhutab, et iga uue sättega tuleks mainitud tava käsitleda ja vältida.

3.10. Liiklusohutuse seisukohast võtab komitee teadmiseks asjaolu, et 2010. aastal uuendas EL oma liiklusohutuse parandamise kohustust ja seadis eesmärgiks vähendada 2020. aastaks liiklussurmade arvu 50 % võrreldes 2010. aasta tasemega. Ometi on alates 2014. aastast alates edusammud peaaegu seiskunud. 2016. aasta oli Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu andmetel liiklusohutuse jaoks kolmas järjestikune halb aasta. Ainuüksi 2015. aastal suri veoautodega toimunud kokkupõrgetes ligikaudu 4 000 inimest (*Traffic Safety Basic Facts 2016 – HGVs and Buses*, Euroopa liiklusohutuse seirekeskus), väitmata seejuures, et süüdi olid tingimata veoautojuhid. Raskeveokitega seotud liiklusõnnetustele viidates rõhutab Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu, et „nende suuruse ja massi tõttu võivad kokkupõrked olla katastroofilised, tuues kaasa palju suurema surmade või raskete kehavigastuste ohu“, ning soovib selliseid õnnetusi põhjalikul analüüsid. Seega võtab komitee teadmiseks komisjoni püüdlused vastata sektori nõudmistele, kuid kordab veel kord oma kahtlust paindlikkust käsitlevate uute eeskirjade suhtes ilma põhjaliku hindamiseta.

3.11. Komitee on sügavalt pettunud ka selles, et ei ole tegeletud turvatud parkimisalade puuduse probleemiga, sealhulgas vajadusega lahendada sellised küsimused nagu veostega seotud kuriteod ja sõidukijuhtide tingimused parkimisaladel. Liikmesriigid peaksid võtma konkreetseid meetmeid, et täita määrusest (EL) nr 1315/2013 tulenevaid nõudeid, sest see aitab tõhusalt suurendada maanteetranspordi ohutust, vähendada veosevarguse ohtu, takistada juurdepääsu ohtlikele kaupadele ja tagada juhtidele sõiduki parkimiseks sobivad kohad kogu ELi hõlmavas turvaliste parkimisalade võrgustikus ning lisaks võtma artikli 39 lõike 2 punkti c kohaselt asjakohaseid meetmeid põhivõrgu kiirteedele puhkealade rajamiseks ligikaudu iga 100 km tagant, et ärieesmärgil maanteed kasutajatel oleks sobival hulgal parkimiskohti, kus on tagatud asjakohasel tasemel ohutus ja turvalisus. Komitee kutsub komisjoni üles põhjalikult kontrollima liikmesriikides olemas olevat parkimisvõrgustikku, eeskätt äärealade maanteedel ja transpordikoridorides, samuti koostada tegevuskava lünkade kaotamiseks selles valdkonnas, mis on väga oluline liikuvuspaketi tõhusaks rakendamiseks. Ei ole välistatud vajadus üleeuroopalise võrgu rahastamiseeskirjade uuesti koostamise ja sellega seotud maanteedaristu uue käsituse järele. Praeguse sõidukijuhtidele sobivate tingimustega, sh majutusvõimalusega, turvaliste parkimisalade piiratud kättesaadavuse tõttu võib puhkeaja väljaspool sõidukikabiini veetmise kohustus jääda pelgalt paberile.

3.12. Tunnistades muret tekitavat tõika, et parkimistaristu ei vasta sageli nõudlusele, rõhutab komitee parkimisalade peamist eesmärki, milleks on pakkuda elukutselistele sõidukijuhtidele, autokasutajatele ja reisijatele võimalust pidada sõiduvaheaegu ja end värskendada. Parkimisalad ei ole kavandatud ega varustatud selleks, et majutada veokijuhte, kes peavad korrapäraselt ja isegi püsivalt veetma oma iganädalasi puhkeaegu veokis.

3.13. Komitee võtab seega teadmiseks komisjoni analüüsi sektori hetkeolukorra kohta, kuid märgib, et sotsiaalõigusnormide kohta tehtud ettepanekud ei aita kaasa komisjoni enda poliitiliste eesmärkide täitmisele ega autoveo probleemide tulemuslikule lahendamisele.

4. Sõiduajad ja puhkeperioodid

4.1. Määrus (EÜ) nr 561/2006 võeti vastu 11 aastat tagasi ja sellel oli kolm eesmärki: a) autoveosektoris ausa konkurentsi kaitsmine; b) sektori töötingimuste parandamine ning c) liiklusohutuse parandamine.

4.2. Viimase aastakümne jooksul on aga autoveosektori tingimused põhjalikult muutunud, eelkõige puudutab see tarnegraafikute tihedamaks muutmist ja ajalist survet nende tähtaegade saavutamiseks Euroopa maanteedel liikluse suurema ülekoormuse kontekstis.

4.3. Komisjoni läbiviidud sõidu- ja puhkeaegade määrase järelhindamises seotakse need uued tingimused autoveosektori kutseala suuremate terviseriskidega, nagu väsimus, stress ja haigus (*Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement*). Nendes uutes tingimustes on liiklusohutuse ja töötervishoiu- ja -ohutuse tagamine poliitikakujundajate ja otsustajate jaoks palju keerulisem ülesanne, ent komitee on arvamisel, et see peab paindlikumate eeskirjade kasutuselevõtu kaalumisel olema prioriteet.

4.4. Sõidukijuhi väsimusest põhjustatud kurnatus (sealhulgas juhul, kui sõidukijuht ei tee piisavalt pause) on üks peamistest raskete kaubaveokitega toimunud liiklusõnnetuste põhjustajatest. Igal keskendumisvõime hetkelise kadumise juhul võivad olla katastroofilised tagajärjed. Autoveol töötavatel sõidukijuhtidel on ka oht kannatada ebapiisavate pausidega pikkade sõiduperioodide põhjustatud tervisehäirete all, nagu südame-veresoonkonna haigused (harilikult infarkt, insuldid jne), luu- ja lihaskonna haigused (selgroovigastused seljal ja kaelal), närvihäired (stress ja ärevus, depressioon jne) ning mao- ja seedetrakti haigused. Rangelt jõustatud sõidu- ja tööajapiirangud ning piisavad puhkeperioodid on nende mõjude minimeerimiseks hädavajalikud (*OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – an overview*).

4.5. Komisjon soovib liikuvuse paketi kaudu puhkeajaperioodide ümberjaotamist pikemale, neljanädalasele vaatlusperioodile (kahenädalase asemel). Selle stsenaariumi järgi saab igakuise lubatud sõiduaja koondada kuu esimesele kolmele nädalale ning jätta viimase nädala puhkuseks, mille tulemus võib olla 18 järjestikust tööpäeva, mille vahel on ainult kaks puhkepäeva.

4.6. Ettepanekus esitatud vaatlusperioodi pikendamine tähendab seda, et sõidukijuhtidelt võidakse nõuda oma korrapärase iganädalase 45 tunnise puhkuse kahe nädala võrra edasi lükkamist. Kuigi seda edasilükatud iganädalast puhkust saab pikendada kumulatiivselt kompenseeritud puhkuseperioodidega, on tulemus see, et sõidukijuht saab iganädalast puhkust vaid kuni 24 tundi kolme nädala jooksul, mille ajal ta ei saa sõiduki juurest tegelikult lahkuda, kuna vastutab selle eest. Komitee on seisukohal, et kõnealust ettepanekut tuleks hinnata, võttes arvesse juhi vähendatud võimalusi sõiduki juurest lahkuda ja väsimuse võimalikke mõjusid.

4.7. Komitee juhib tähelepanu ka sellele, et kavandatud puhkeperioodide paindlikkus võib tegelikult viia vastuoludeni kehtiva maksimaalsete sõidu- ja töötundide korruga. Selles osas rõhutab komitee aga seda, et ükski ettepanek ei tohiks põhjustada sõidutundide pikenemist ega tööajapiirangu vähendamist, mille peamine eesmärk on töötervishoiu ja -ohutuse tagamine.

4.8. Komitee mõistab komisjoni jõupingutusi esitada meetmeid, mis peegeldavad autoveosektori tegelikkust ning ettevõtjate ja sõidukijuhtide vajadusi, ent väljendab muret seoses võimaliku mõjuga ausa konkurentsi, sõidukijuhtide tervise ja ohutuse ning liiklusohutuse vahelisele haprale tasakaalule.

4.9. Komitee palub seadusandjal kaaluda ka vähendatud iganädalase puhkeperioodi kompenseerimise lubamist seoses igapäevaste puhkeperioodidega, nagu on sätestatud praegu kehtivas määruses. Puhkepauside osas soovib komitee kaaluda mõjuhinnangu tegemist, mis käsitleks võimalust jätta 45-minutilise puhkepausi jaotamine 6 tunni jooksul juhi otsustada. Mõjuhinnang peaks keskenduma juhi võimalusele kasutada pausi puhkamiseks ja enese värskendamiseks üheksa või vastavalt kümne sõidutunni vahepeal.

4.10. Liiklejate ja reisijate liiklusohutuse tagamine on probleem ka praeguste, palju karmimate eeskirjade kontekstis. Viimastel aastatel busside ja veokitega toimunud palju ohvreid nõudnud rasked kokkupõrked (*Traffic Safety Basic Facts 2016 – HGVs and Buses*, Euroopa liiklusohutuse seirekeskus) on ohusignaal, et Euroopa vajab reisijatele, sõidukijuhtidele ja ettevõtetele õiglase keskkonna loomiseks lihtsaid, jõustatavaid ja selgeid eeskirju, mille keskmes on ohutuse tagamine. Enne paindlikumate eeskirjade loomise kaalumist on vaja tagada olemasolevate eeskirjade parem õiguslik jõustamine.

4.11. Jõustamise osas seab komitee komisjoni ettepaneku mõne aspekti kahtluse alla. Kõigepealt ei tohi puhkeperioodide ümberjaotamise eesmärgil tehtaval vaatlusperioodi pikendamisel olla negatiivne mõju eeskirjade ühtlustatud tõlgendamisele, vältides liikmesriikidele võimaluse andmist luua individuaalsed stsenaariumid ja arvutused. Piiriülese tegevuse (nagu autovedu) korral võivad eeskirjade individuaalsed tõlgendused mõjutada kogu maanteemarsruudi või -veo ja isegi kogu tegevuse sujuvust.

4.12. Sellega seoses märgib komitee, et komisjonil ja liikmesriikidel kulus mitu aastat, et lõpuks kokku leppida sõidu- ja puhkeaegade tõlgendamise ühtlustatud juhises, mis on sätestatud praegu kehtiva määrusega (EÜ) nr 561/2006 (vt projekti TRACE väljaanne „*Transport Regulators Align Control Enforcement*“, 2012). Seetõttu rõhutab komitee, et liikmesriikide rakendustöö toetamiseks ja erinevate tõlgenduste ohu vähendamiseks on oluline luua võrgustik.

4.13. Teiseks leiab komitee, et sõidu- ja puhkeaegade määruse kohta esitatud muudatused ei tohi takistada nende jõustamist. Samuti leiab komitee, et esitatud muudatused tekitavad liikmesriikidele uusi kulusid, nt teel toimuvate kontrollide ja ettevõtjate kontrollide jaoks kasutatava tarkvara väljavahetamise ning inspektorite koolitamise jms näol. Komitee rõhutab, kui oluline on muuta piisavad vahendid kättesaadavaks tõhusa vastavuse jälgimise tagamiseks.

4.14. Jõustamise teema kokkuvõtteks rõhutab komitee, et seadusandja peaks tegema suuremaid jõupingutusi nutikate ja mittediskrimineerivate meetodite osas. Sellega seoses avaldab komitee heameelt komisjoni ettepanekute üle kasutada paremini riskiastme hindamise süsteeme. Komitee rõhutab siiski asjaolu, et inspektoritel on vaja andmetele reaalses juurde pääseda ja et liikmesriikidevahelise teabevahetuse paremaks toimimiseks on vaja tagada vahendid. Selles kontekstis peavad liikmesriigid paremini kasutama riiklikke (NER) ja Euroopa elektroonilisi registreid (ERRU), mida nõutakse määruses (EÜ) nr 1071/2009 autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta.

4.15. Mis puudutab sõidukijuhtide iganädalase puhkuse tingimusi, siis avaldab komitee heameelt komisjoni kavatsuse üle probleemi käsitleda. Ometi tekitab komisjoni ettepanek teatud asjus ebakindlust.

4.16. Pikki perioode kodust eemal viibivaid sõidukijuhte – keda seepärast uus ettepanek otseselt puudutab – värbavad teatud juhtudel kõrge palgatasemega liikmesriikides tegutsevad autoveo-ettevõtjad, kes soovivad aga saada kasu teistes liikmesriikides kehtivatest madalamatest tööjõukuludest või maksudest. On oluline, et pikaajalise kodust eemal viibimisega seotud praktilisi küsimusi nagu majutamine või kodumaale tagasisõidu kulusid käsitletakse nõuetekohaselt ja neile leitakse sobiv lahendus, sest need ei peaks jääma sõidukijuhi kanda.

4.17. Arvestades sõidukijuhtide suurt liikuvust, toetab komitee Euroopa Komisjoni kavatsust lihtsustada sõidukijuhtide pöördumist koju ja märgib, et sõidu- ja puhkeaegu reguleerivate eeskirjade kavandatud muudatuste tagajärjel ei tohi väheneda võimalused veeta aega koos perega nädalavahetustel ja elada inimväärset ühiskondlikku elu. Ent võimalikul stsenaariumil, kus kolm nädalat kestva pingelise töö jooksul on vaid kaks puhkepäeva, võiks olla negatiivne mõju sõidukijuhtide töö- ja eraelu tasakaalule.

4.18. Tunnustades üldiselt sõiduki kabiini funktsioonide parandamist ja moderniseerimist, on ruum ja seadmed kabiinis siiski piiratud. Seetõttu peab komitee kiiduväärseks komisjoni olulist selgitust – mis leidis kinnitust Euroopa Kohtu hiljutises, 20. detsembri 2017. aasta otsuses – selle kohta, et 45-tunnised ja sellest pikemad iganädalased puhkeperioodid tuleb veeta sõidukist eemal kas tööandja makstud majutuskohas, kodus või juhi enda vabalt valitud kohas. Komitee juhib siiski tähelepanu probleemile, et regulaarse iganädalase puhkeaja veetmine eramajutuses või juhi kodus võiks tekitada raskusi dokumentatsiooniga. Ent selleks, et täita nõue, et sõidukijuht peab saama iganädalase puhkuse ajal oma aega vabalt käsutada, on hädavajalik, et sõidukijuht võib sõiduki juurest lahkuda ja tal on katkematu ajaperiood, millal ta ei pea sõiduki ohutuse ja turvalisuse eest vastutama. Komitee märgib samuti, et teisest küljest on kavandatud meetmete asjakohaseks kohaldamiseks vajalik ohutute parkimis- ja muude rajatiste olemasolu.

5. Sõidukijuhtide lähetamine autoveosektoris

5.1. Erineva elukalliduse tõttu on autoveosektoris sõidukijuhtide palgalõhed liikmesriigiti väga suured. *Comité National Routier* (CNR) uuringu kohaselt, mida komisjon tsiteeris ka oma mõjuhinnangus, võib liikmesriikide brutopalkade vahel olla lausa 11-kordne erinevus.

5.2. Komitee nõustub komisjoniga, et kõnealuste palgalõhede valguses tuleb säilitada eeskirjad, mis on kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingus määratletud ELi väärtuste ja põhimõtete ja millega soovitakse saavutada järgmist:

- siseriiklike turgude (nii töö- kui transporditurg) moonutuste vältimine;
- liikumisvabaduse kontekstis liikmesriikide töötajate kodakondsuse alusel diskrimineerimise kaotamine nii töölevõtmisel, töö tasustamisel kui ka muude töö- ja teenistustingimuste puhul;
- ettevõtetele ausa konkurentsi tagamine olenemata nende asutamis- ja tegutsemisriigist ning ELi liikmesriigist, kus nad oma tööjõudu värbavad.

5.3. Töötajate lähetamise direktiiv (direktiiv 96/71/EÜ) on osa eespool nimetatud eeskirjadest. 2016. detsembris võttis komitee vastu eraldi arvamuse (SOC/541),⁽²⁾ milles toodi välja mitu probleemi ja ettepanekut.

5.4. Praeguste eeskirjade kohaselt kohaldatakse töötajatele, kes töötavad ajutiselt mõnes muus liikmesriigis kui nende enda liikmesriik, töötajate lähetamise direktiivi juhul, kui nad tegelevad kabotaažvedudega. Kui nad tegelevad rahvusvahelise transpordiga, lähetatakse neid ainult juhul, kui neile kehtivad direktiivi 96/71/EÜ artiklis 1 määratletud lähetamistingimused.

5.5. Komisjon teeb liikuvuse paketiga ettepaneku teatud ajaperioodi kehtestamiseks enne, kui miinimumpalga ja iga-aastase tasulise puhkuse õigusnormid hakkavad lähetamise kontekstis rahvusvahelise transpordiga tegelevale sõidukijuhile kehtima. Komitee on arvamusel, et see peab vastama komisjoni presidendi Jean-Claude Junckeri esitatud ja ELi liikmesriikide poolt Rooma deklaratsioonis kinnitatud ELi poliitilisele tegevuskavale – võidelda sotsiaalse dumpingu vastu – ning komisjoni enda poolt liikuvuse paketi esitatud eesmärgile tagada autoveosektoris õiglane ja konkurentsivõimeline siseturg. Ettepanek peab muutma eeskirju lihtsamaks, selgemaks ja kergemini jõustatavaks, vältides ELi õigusnormide killustamise ohtu.

5.6. Komitee juhib tähelepanu ebaselgele küsimusele, kuidas kohaldataks ettepanekut kolmandas (ELi mittekuulvas) riigis asuva transpordiettevõtja suhtes ja kuidas tagataks kohustuste täitmine. Ta palub komisjonil küsimust selgitada.

⁽²⁾ ELT C 75, 10.3.2017, lk 81.

5.7. Komitee võtab teadmiseks eriti VKEsid puudutavad probleemid, mis on seotud töötajate lähetamise eeskirjade jõustamisega rahvusvahelistel vedudel. Tegemist on eelkõige keerulise haldusalase väljakutsega, võttes arvesse riiklikke erinevusi miinimumpalkades ja tööka, et väga lühiajalise töötasu ja tasustatud puhkuse õiguste keerukas kokkukoondamine võib tekitada märkimisväärsed raskusi ja kulusid. Sellest tulenevalt rõhutab komitee vajadust suurema läbipaistvuse järele tööhõive tingimuste, sealhulgas iga liikmesriigi töötasu miinimummäärade osas.

5.8. Komitee tunnistab autoveosektori ja selle väga liikuvate töötajate eripära. Kuid komitee on arvamisel, et praegusel kujul ei tegele komisjoni sektoripõhine ettepanek rahvusvahelises autoveos töötajate lähetamise kohta tõstatatud probleemidega kokkuvõttes asjakohaselt, nagu käesolevas osas on märgitud.

5.9. Komitee nõustub täielikult sellega, et töötajate lähetamist käsitlev direktiiv peaks kabotaažvedude suhtes kohalduma jätkuvalt esimesest päevast peale. Siiski seab komitee kahtluse alla kabotaažvedude suhtes uute, leebemate halduseeskirjade kohaldamise. Mis puudutab ainult transiitvedusid, siis kutsub komitee igasuguse õiguskindluse puudumist arvestades komisjoni üles selgitama, et lähetamiseeskirju ei kohaldata transiitvedude puhul.

5.10. Komitee võtab teadmiseks mitmed sektorist esitatud märkused, mille kohaselt ei sobi lähetamiseeskirjad autoveo liikuva olemusega, ja ettevõtjate väljendatud mure, et komisjoni ettepanek toob kaasa suure halduskoormuse. Seega avaldab komitee heameelt täitmise tagamise nõuete kohandamise üle sektori erisuste järgi, näiteks see, et kaotatakse autoveo-ettevõtjate kohustus määrata vastuvõtvast liikmesriigis isik, kes sealsete ametiasutustega suhtleb. Komitee on arvamisel, et halduskoormust saab leevendada, kui teadete jaoks võetaks kasutusele ELi-ülene ühtse kontaktpunkti süsteem. Lisaks soovib komitee, et sõidukijuht ei peaks olema kohustatud esitama viimase kahe kuu palgatõendeid maanteedel läbiviidavate kontrollide käigus, välja arvatud juhul, kui need saab kättesaadavaks teha elektroonilisel teel. Kontrolliasutused peaksid hankima need otse kontaktisikult ja need peaksid olema elektrooniliselt kättesaadavad asukohaliikmesriigis.

5.11. Samas peab komitee samamoodi tunnistama, et sõidukijuhi ajutiselt väikese sissetulekuga liikmesriigist suurema sissetulekuga liikmesriiki lähetamisel tuleb, nii palju kui see puudutab palka, järgida vähemalt vastuvõtva riigi palgatasemeid, mis on määratud õigusaktide või tavaga.

5.12. ELi-ülene lähetamiseeskirjade kehtestamine autoveosektoris on esmatähtis võrdsete tingimuste säilitamiseks nii töötajatele kui ka ettevõtjatele. See aitaks ennetada ka teiste liikmesriikide odava tööjõu laialdast kuritarvitamist ja ärakasutamist, kuna see on rahvusvahelises autoveosektoris muutunud valdavaks probleemiks ning on ühtlasi autoveojuhtide palkade ja tingimuste allakäigu peamine põhjus.

5.13. Samuti peab komitee väga oluliseks täiendavate edusammude tegemist erineva majandusliku jõudlusega liikmesriikide vaheliste paremate majanduslike ja sotsiaalsete standardite poole liikumisel ning samal ajal ühtlustatud lähetamiseeskirjade ühetaolist kohaldamist kogu ELis. Komitee pooldab samuti lihtsaid, tõhusaid ja mittediskrimineerivaid meetmeid kõnealuste eeskirjade jõustamiseks. Halduskoormust tuleb iga hinna eest vältida. Komitee avaldab heameelt ettepanekule lisatud lihtsustatud lähetamisdeklaratsiooni üle. Sellegipoolest leiab komitee, et kuni kuuekuuline periood ja sõidukijuhtide rühma hõlmamine võiks vähendada lähetamiseeskirjade jõustamise ja kontrollimise tõhusust.

5.14. Eriti seoses sõidukijuhtide lähetamisega on nutisõidumeerik vaieldamatult tõhusam tööriist kui komisjoni käsitsi sisestamise ettepanek. Riigikoodide käsitsi sisestamine võib kaasa tuua võimalikku võltsimist.

5.15. Viimasena kutsub komitee autoveole kohaldatavate ELi eeskirjade parema piiriülese jõustamise tagamiseks komisjoni üles looma Euroopa maanteetranspordi ameti, mille peamine pädevus oleks edendada autoveo valdkonnas eeskirjade täitmise tava ning toetada sektoris poliitika kujundamist nii ELi kui ka liikmesriikide tasandil. Sellega seoses rõhutab komitee, et autoveosektor on ainus sektor, kus selline amet puudub, kuigi see on täielikult liberaliseeritud ja sõltub

seega suuresti liikmesriikidevahelisest tihedast koostööst. Sellisest ametist oleks kasu mitte ainult lähetamise ning sõidu- ja puhkeegade eeskirjade tõhusamal kontrollimisel, vaid ka kabotaaži ja kutsealale pääsemise puhul. Amet on ka ainus viis liikuda eeskirjade ühtlustatud tõlgendamise poole. Sellegipoolest soovitab komitee liikmesriikidel aktiivselt osaleda olemasolevate Euroopa transpordikontrollidega tegelevate organite tegevuses ja investeerida riiklike kontrolliasutuste koolitusse.

Brüssel, 18. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

Lisa

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamusele

Arutelu käigus lükati tagasi järgmised muudatusettepanekud, mis kogusid hääletamisel vähemalt veerandi antud häälest.

Punkt 4.18

Tunnustades üldiselt sõiduki kabiini funktsioonide parandamist ja moderniseerimist, on ruum ja seadmed kabiinis siiski piiratud. Seetõttu peab komitee kiiduväärseks komisjoni olulist selgitust selle kohta, et 45-tunnised ja sellest pikemad iganädalased puhkeperioodid tuleb veeta sõidukist eemal kas tööandja makstud majutuskohas, kodus või juhi enda vabalt valitud kohas. Komitee juhib siiski tähelepanu probleemile, et regulaarse iganädalase puhkeaja veetmine eramajutuses või juhi kodus võiks tekitada raskusi dokumentatsiooniga. Ent selleks, et täita nõue, et sõidukijuht peab saama iganädalase puhkuse ajal oma aega vabalt käsutada, on hädavajalik, et sõidukijuht võib sõiduki juurest lahkuda ja tal on katkematu ajaperiood, millal ta ei pea sõiduki ohutuse ja turvalisuse eest vastutama. Komitee märgib samuti, et teisest küljest on kavandatud meetmete asjakohaseks kohaldamiseks vajalik ohutute parkimis- ja muude rajatiste olemasolu. Ohutute parkimis- ja muude rajatiste puudumine tähendab tegelikkuses seda, et seadusjärgne kohustus veeta iganädalane puhkeaeg väljaspool sõidukikabiini seab sõidukijuhid ja ettevõtjad võimatu dilemma ette, kas seada veos ja sõiduk ohtu või mitte täita seadust. Oiguskaitseasutused peavad seda dilemmat hoolikalt kaaluma.

Poolt: 105

Vastu: 152

Erapooletuid: 22

Punkt 5.13

Euroopa Komisjoni seisukohalt on ELi-ülene lähetamiseskirjade kehtestamine autoveosektoris on esmatähtis võrdsete tingimuste säilitamiseks nii töötajatele kui ka ettevõtjatele. Komisjon leiab, et tema ettepanek See aitaks ennetada ka teiste liikmesriikide odava tööjõu laialdast kuritarvitamist ja ärakasutamist, kuna see on rahvusvahelises autoveosektoris muutunud valdavaks probleemiks ning on ühtlasi autoveojuhtide palkade ja tingimuste allakäigu peamine põhjus. on oluline ka õiglase, turvalise, keskkonnavalaselt ja sotsiaalselt kestliku autoveosektori loomiseks. Komitee kiidab need eesmärgid heaks. Samas tahab komitee tuua esile ka selle, kui oluline on kohandada komisjoni esitatud lähetamist reguleerivad sätted transpordisektori tegelike tingimustega, et need toimiks. Seetõttu peab komitee vajalikuks seada kahtluse alla, kas lähetamiseskirjade kohaldamisel rahvusvahelistele vedudele on lisaväärtus, arvestades kaasnevat halduskoormust ning probleeme kontrolli ja jõustamisega.

Poolt: 105

Vastu: 157

Erapooletuid: 11

Punkt 5.14

Samuti peab komitee väga oluliseks täiendavate edusammude tegemist erineva majandusliku jõudlusega liikmesriikide vaheliste paremate majanduslike ja sotsiaalsete standardite poole liikumisel ning samal ajal ühtlustatud lähetamiseskirjade ühetaolist kohaldamist kogu ELis. Komitee pooldab samuti lihtsaid, tõhusaid ja mittediskrimineerivaid meetmeid kõnealuste eeskirjade jõustamiseks. Halduskoormust tuleb iga hinna eest vältida. Komitee avaldab heameelt ettepanekule lisatud lihtsustatud lähetamisdokumendi ühele. Sellegipoolest leiab komitee, et kuni kuuekuuline periood ja sõidukijuhid rühma hõlmamine võiks vähendada lähetamiseskirjade jõustamise ja kontrollimise tõhusust.

Poolt: 102

Vastu: 160

Erapooletuid: 12

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa avatud ja arvukaid ühendusvõimalusi pakkuv lennundusturg““

[COM(2017) 286 final]

ja teemal

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004“

[COM(2017) 289 final – 2017/0116 (COD)]

(2018/C 197/09)

Raportöör: **Jacek KRAWCZYK**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Komisjon, 5.7.2017 Euroopa Parlament, 15.6.2017 nõukogu, 19.6.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 ja artikkel 304
Vastutav seksioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	4.1.2018
Vastuvõtmine täiskogus	17.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	115/1/4
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kinnitab arvamuses „Lennunduspakett I“⁽¹⁾ võetud seisukohta, et Euroopa Komisjoni 2015. aasta detsembris esitatud Euroopa lennundusstrateegia (ELi lennundusstrateegia) lõppeesmärk peaks olema „parandada investeerimiskeskonda, et julgustada arvukamaid Euroopa investeringuid ELi lennundustööstusesse ning suurendada sektori konkurentsi võimet ja selle rolli majanduses, edendades seeläbi üldist majanduskasvu ja töökohtade loomist“.

1.2. Komitee rõhutab ELi lennundusstrateegia rakendamise kvaliteedi suurt tähtsust ELi tsiviillennunduse edu jaoks. Kiiresti muutuvad sisesed ja välised tingimused, turgude mitmesuunaline areng, kasvav surve inimestele ja ettevõtjatele, suurenev konkurents ELis ja väljaspool, uued murrangulised tehnoloogiad ja kiiresti arenev digiteerimine on vaid mõned väljakutsed, millele tuleb ELi lennundusstrateegia rakendamisel vastata. Nagu komitee ennustas oma arvamuses „Lennunduspakett I“,⁽²⁾ on strateegia muutnud tsiviillennunduse ELi tegevuskavas nähtavamaks ning see positsioon peab säilima. Selles kontekstis tunnustab komitee komisjoni tema järjekindluse eest ülemaailmselt aktsepteeritud ja rakendatud lennunduse dekarboniseerimise skeemi edendamisel. Samuti tuleb rohkem kui kunagi varem rõhutada vajadust tõhusa valdkondliku sotsiaaldialoogi järele nii ELi kui ka riigi tasandil. Komitee viitab taas oma arvamusele „Sotsiaalne dumping Euroopa tsiviillennundussektoris“⁽³⁾ ja palub tungivaltp, et komisjon kaaluks tõhusaid viise olukorra parandamiseks.

⁽¹⁾ ELT C 389, 21.10.2016, lk 86.

⁽²⁾ ELT C 389, 21.10.2016, lk 86.

⁽³⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 110.

1.3. Komitee toetab komisjoni kahetasandilist lähenemisviisi ausa rahvusvahelise konkurentsi tagamiseks – ühelt poolt hõlmab see ELi lennundusalaste huvide kaitsmiseks ette nähtud ühepoolse vahendi tugevdamist (määruse ettepanek, milles käsitletakse konkurentsi kaitsmist lennutranspordisektoris ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 868/2004, edaspidi „komisjoni ettepanek määruse nr 868/2004 läbivaatamiseks“), teiselt poolt aga nõusoleku taotlemist kolmandate riikidega uute turulepääsulepingute teemaliste läbirääkimiste pidamiseks, lisaks tuleb saavutada üksmeel selles, kuidas tuleks säilitada aus konkurents. Komitee on jätkuvalt veendunud, et võrdseid tingimusi on võimalik jätkusuutlikult tagada vaid juhul, kui ka kolmandad riigid austavad töökaitse aluspõhimõtteid, nagu need on sätestatud ILO standardites, samuti tarbijakaitse- ja keskkonnastandardeid. Komisjoni ettepanekus määruse nr 868/2004 läbivaatamiseks käsitletakse mitmeid praegu kehtiva määruse EÜ nr 868/2004 puudusi. Toimivale sotsiaaldialoogile aluse panemisest peaks aga kujunema vastastikku kokkulepitud ausa konkurentsi klausli lahutamatu osa Euroopa Liidu rahvusvahelistes lennunduslepingutes. Komitee toetab täielikult komisjoni püüdlusi saada nõusolek uute ulatuslike lennunduslepingute sõlmimiseks ning kutsub üles viima käimasolevad läbirääkimised lõpule kiiresti ja tõhusalt.

1.4. Omandi- ja kontrollieeskirjade tõlgendamise suunised muudavad määruse (EÜ) nr 1008/2008 asjakohased sätted selgemaks, et aidata liikmesriike ja teisi sidusrühmi nende käimasolevas rakendamisprotsessis. Komitee arvates ei ole neis suunistes aga piisavalt arvesse võetud turul toimuvaid muutusi ning murrangulisi ja struktuurilisi väljakutseid, millega Euroopa lennundus lühikeses ja keskpikas perspektiivis silmitsi seisab. ELi lennundusstrateegia rangeks rakendamiseks soovib komitee koostada rea stsenaariumide alusel mõjuhindangu, et sillutada teed omandi- ja kontrolliküsimuse teadlikule käsitlemisele.

1.5. Komitee kiidab heaks määruses (EÜ) nr 1008/2008 esitatud avaliku teenindamise kohustuse eeskirjade tõlgendamise suunised, nentides samas, et turu pikaajaliseks arenguks (mis hõlmab ELi äärealadel asuvate või väikeste siseturgudega liikmesriikide kasvavat vajadust parema ühenduse järele) on tarvis täiendavat põhjalikku majanduslikku ja sotsiaalset analüüsi selle kohta, kuidas tõhusamalt tagada kestlikud ühendused nende riikide põhilennujaamade ja ELi peamiste sihtkohtade vahel, et vastata paremini reisijate nõudmistele. Sel teemal on vajalikud täiendavad poliitilised arutelud, milles võetakse muu hulgas arvesse võrgustiku haldaja välja töötatud ja nüüd Euroopa Komisjoni veebilehel avaldatud ühendatusindeksit.

1.6. Komitee on seisukohal, et määrus (EÜ) nr 1008/2008 vajab terviklikku läbivaatamist. Pidades silmas määruse suurt tähtsust kõnealuse valdkonna jaoks, on äärmiselt oluline, et läbivaatamise protsessis võetaks arvesse kõigi sidusrühmade, sh kodanikuühiskonna esindajate tagasisidet, ning et see võimaldaks ellu viia ELi lennundusstrateegias kirjeldatud ELi tsiviillennunduse pikaajalise visiooni. Tingimusel, et komisjon viib läbi põhjaliku analüüsi ning et see kiidetakse avaliku arutelu käigus heaks, oleks ELi jaoks kõige kasulikum, kui praegune komisjon teeks ettepaneku määruse (EÜ) nr 1008/2008 läbivaatamiseks.

1.7. Komitee on seisukohal, et ELi tasandil on võrgustiku haldaja ⁽⁴⁾ juba algatanud protsessi lennuliikluse korraldamises esinevate häirete leevendamiseks. Lisaks on sotsiaalpartneritel juba olemas vahendid igasuguse mõju vähendamiseks, kuna neid rakendatakse vastastikusel kokkuleppel. Komitee kinnitab, et streikimine on töötajate põhiõigus ning et õigus streikida ei kuulu ELi aluslepingute kohaldamisalasse ⁽⁵⁾. Subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt on liikmesriikide otsustada, kuidas nad seda õigust kasutavad. Lisaks on sotsiaalpartnerid välja töötanud meetmekogumi, mida võiks ühiselt rakendada tööandjate ja töötajate vahelise konflikti riski vähendamiseks (nn *toolbox*) ⁽⁶⁾. Komitee tervitab seda algatust kui asjakohast ja tõhusat lähenemisviisi, mis võimaldab maksimaalselt vältida häireid lennuliikluses. Sellest lähenemisviisist võidavad lõpuks eelkõige Euroopa reisijad ja kodanikud.

⁽⁴⁾ Võrgustiku haldaja on Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) võrgustiku läbilaskevõime kavandamise eest vastutav direktoraat. Ta peab tagama, et lennuliikluse läbilaskevõime oleks tagatud ja seda kasutatakse parimal võimalikul moel üleeuroopalise võrgustiku igapäevases tegevuses. Selleks teeb ta tihedat koostöö liikmesriikide ja nende riiklike aeronavigatsiooniteenuste osutajatega.

⁽⁵⁾ Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 153 lõige 5.

⁽⁶⁾ ATCEUC, CANSO ja ETF (2016): *Toolbox for successful social dialogue in air traffic management* (Töövahend edukaks sotsiaaldialoogiks lennuliikluse korraldamise valdkonnas), kättesaadav veebilehel <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>.

1.8. ELi lennundusstrateegia tõhusa rakendamise tagamiseks on oluline kaasata poliitilise arutellu organiseeritud kodanikuühiskonna seisukohad nende algatuste poliitiliste, sotsiaalsete, majanduslike ja keskkonnavalaste tagajärgede kohta. Nagu komitee on varem mitu korda öelnud, on ta valmis aktiivselt selles protsessis osalema. Samuti on äärmiselt oluline, et määruse nr 868/2004 muutmise ettepanekuga seotud edasine õigusloomealane tegevus Euroopa Parlamendis ja nõukogus edeneb kiiresti, et käsitleda tõhusalt rahvusvahelise konkurentsi moonutusi.

1.9. Komitee rõhutab arvamuses „Lennunduspakett I“⁽⁷⁾ esitatud seisukohta ja soovib, et „sidusrühmade kaasamisega strateegia rakendamisse käiks kaasas struktureeritud ja konkreetne selgitus selle kohta, kuidas strateegiat kavatsetakse rakendada“. Veel on vaja nn teekaarti, milles täpsustatakse, „kuidas komisjon võtab ühendust sidusrühmadega, et tagada nende ülioluline osalemine. Lennundussektori kõigi sidusrühmade mobiliseerimine ühiseks tegutsemiseks strateegia rakendamisel on keeruline, kuid vajalik“.

2. Sissejuhatus

2.1. Komisjoni 8. juunil 2017 avaldatud teatis „Euroopa avatud ja arvukaid ühendusvõimalusi pakkuv lennundusturg“ (COM(2017) 286 final) (edaspidi „teatis“) on järg Euroopa Komisjoni 2015. aasta detsembris käivitatud Euroopa lennundusstrateegiale⁽⁸⁾ (ELi lennundusstrateegia), milles määrati kindlaks tegevuskava tsiviillennundusvaldkonna sees toimuvaks sihipäraseks aruteluks selle kohta, millised on kõikehõlmava lennunduspoliitika vajalikud võtmelemendid ning tõhusaimad rakendamisviisid.

2.1.1. ELi lennundusstrateegia „[e]esmärk on elavdada Euroopa majandust, tugevdada tööstusbaasi ja üleilmset juhtpositsiooni lennunduses ning samal ajal ka tegelda keskkonna- ja kliimaprobleemidega ning seeläbi aidata vahetult kaasa komisjoni strateegiliste prioriteetide saavutamisele“⁽⁹⁾. Võttes arvesse lennunduse majanduslikke, keskkonnavalaseid, poliitilisi ja sotsiaalseid aspekte, on komisjon teinud valiku lennunduse kõikehõlmava käsitlemise kasuks ja on esitanud eesmärgid, lahendamaks probleeme nii ELi turul kui ka rahvusvahelistel lennundusturgudel. ELi lennundusstrateegia rakendamise konkreetsemad tulemused selguvad hiljem.

2.2. Komitee on viimastel aastatel väga aktiivselt osalenud ELi tsiviillennunduspoliitika arendamisel. Ta on korraldanud hulga avalikke arutelusid, konverentse ning kahe- ja mitmepoolseid üritusi, et tagada kodanikuühiskonna suurem kaasatus erinevates ELi tsiviillennundust puudutavates poliitikavaldkondades. Komitee on loonud ELi kodanikuühiskonna sidusrühmade tugeva võrgustiku, et reageerida aktiivselt komisjoni tulevastele ettepanekutele, suurendada kodanikuühiskonna mõjuvõimu ning võimaldada kodanikuühiskonnal selles äärmiselt olulises ja tundlikus küsimuses kaasa rääkida.

2.2.1. 2. märtsil 2015 otsustas komisjon konsulteerida komiteega ELi integreeritud lennunduspoliitika teemal. Mitmed komitee sellekohases arvamuses⁽¹⁰⁾ (september 2015) sisaldunud soovitusel lisati komisjoni lõplikku ettepanekusse. Pärast seda – ELi lennundusstrateegia elluviimisel – toetas komitee jõuliselt komisjoni ettepanekut oma arvamuses „Lennunduspakett I“⁽¹¹⁾ (veebruar 2016).

2.3. Komisjoni kõnealuses teatises on käsitletud väga keerulisi probleeme, millest igapähe on mitmesugune poliitiline, õiguslik ja majanduslik mõju. Komisjon loetles neid probleeme muu hulgas lennundusstrateegia lisa,⁽¹²⁾ pidades neid lahutamatuks osaks tegevuskavast, mis aitab saavutada peamised strateegilised eesmärgid.

2.4. Teatises esitatud neljast meetmest üks on seadusandlik ettepanek. Ülejäänud kolm on õiguslikult mittesiduvad suunised. Need meetmed on järgmised:

— uus määruse ettepanek konkurentsi kaitsmise kohta lennutranspordisektoris ja määruse (EÜ) nr 868/2004 kehtetuks tunnistamise kohta;

⁽⁷⁾ ELT C 389, 21.10.2016, lk 86.

⁽⁸⁾ COM(2015) 598 final.

⁽⁹⁾ COM(2017) 286 final, lk 2.

⁽¹⁰⁾ ELT C 13, 15.1.2016, lk 169.

⁽¹¹⁾ ELT C 389, 21.10.2016, lk 86.

⁽¹²⁾ COM(2015) 598 final.

- määruses (EÜ) nr 1008/2008 sisalduvad ELi lennuettevõtjate omandi- ja kontrollieeskirjade tõlgendamise suunised;
- määruses (EÜ) nr 1008/2008 sisalduvad avaliku teenindamise kohustuse eeskirjade tõlgendamise suunised ja
- komisjoni talituste töödokument „Practices Favouing Air Traffic Management Service Continuity“⁽¹³⁾.

3. Seadusandlik ettepanek: uus määrus, millega asendatakse määrus (EÜ) nr 868/2004 (muutmise eelnõu)

3.1. Dokumentides, mille komisjon on teatisele lisaks avaldanud, rõhutatakse täiendavat vajadust kaitsta ELi lennuettevõtjaid paremini ELi-väliste konkurentide selliste tavade eest, mida peetakse ausat turukonkurentsi moonutavaks. ELi lennundussektori suured organisatsioonid on nõudnud komisjonilt otsustavat tegutsemist, et käsitleda probleemi, mis nende sõnul seisneb asjakohase lähenemisviisi puudumises ELi-väliste lennuettevõtjate suhtes, kelle asukohariikides puuduvad nõuetekohased ausa konkurentsi eeskirjad. Sotsiaalpartnerid on esitanud sarnaseid nõudmisi, viidates võrreldavate sotsiaalsete ja tööstandardite eiramisele. Komisjon on võtnud nende jõuliste nõudmiste osas asjakohase seisukoha ning esitanud uue määruse eelnõu.

3.2. Liit peab ELi ühenduvust ja konkurentsivõimet ohustavas olukorras suutma tõhusalt tegutseda tagamaks, et rahvusvahelistel lennundusturgudel ei moonutata konkurentsi ega kahjustata ELi lennundusalaseid huve ning tagatakse ja tugevdatakse tarbijate õigusi ja huve kooskõlas tarbijate ja reisijate õigusi käsitlevate ELi õigusaktidega. Määrusega (EÜ) nr 868/2004 oli kavas lahendada eespool nimetatud probleemid ELi ühepoolse tegutsemise abil.

3.3. Määruses (EÜ) nr 868/2004 ilmnes paljud tõsiseid puudusi:⁽¹⁴⁾ selles on kasutatud kaubandusõigusest tulenevaid vahendeid, menetlusi ja kriteeriume, samas kui rahvusvahelist lennundusturgu reguleerivad lennunduslepingud. Määrust (EÜ) nr 868/2004 on selle ebapiisavate sanktsioonide pärast ka kritiseeritud ning seda peetakse n-ö hambutuks tiigriks.

3.4. Nii nõukogu kui ka komisjon soovisid määruse (EÜ) nr 868/2004 läbi vaadata või asendada. Euroopa Parlament nõudis samuti, et see määrus läbi vaadataks.

3.5. Sidusrühmadega konsulteeriti ettepaneku teemal, mis puudutas kaitset subsidierimise ja ebaõiglase hinnakujuenduse vastu. Sidusrühmadega konsulteeriti ka komisjoni ELi lennundustrateegia koostamisega seoses peetud avalike arutelude raames. Nende konsultatsioonide tulemusena esitas komisjon integreeritud lähenemisviisi kui parima viisi tuvastatud probleemide käsitlemiseks. Kolme üksteist täiendava lüli (rahvusvahelised läbirääkimised, rahvusvahelistes lepingutes sisalduvad ausa konkurentsi klauslid ja määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamine) kasutuselevõtt tugevdab neid vastastikku ja tagab koostoime, võimaldades tõhusalt kaitsta ELi ühenduvust ning toetada avatud ausat konkurentsi kõikide lennuettevõtjate vahel.

3.6. See lähenemisviis peaks eeldatavalt looma ka majanduslikke eeliseid, kuna see võimaldab ELi lennuettevõtjatel õiglaselt konkureerida kolmandate riikide lennuettevõtjatega. Samuti toob see kasu ka ELi lennujaamadele ja reisijatele tänu suuremale liiklusele ja valikuvõimalusele.

3.7. Komisjoni ettepanekus määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamiseks tehakse ettepanek anda komisjonile volitused tegutseda otsustavalt ELi juhtiva asutusena ning tagama, et kolmandad riigid peavad kinni rahvusvahelistest kohustustest, järgides ELis kehtivat õigust ning läbipaistvuse, subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtet. Kavandatavad muudatused lihtsustavad seda protsessi ning innustavad asjaomaseid pooli lahendama mis tahes konflikti võimaluse korral vastastikuse konfliktilahendamise menetluse teel. Vastuvõtmise korral kõrvaldataks komisjoni ettepanekuga seepärast tõhusalt praegu kehtiva määruse (EÜ) nr 868/2004 puudusi.

⁽¹³⁾ SWD (2017) 207 final.

⁽¹⁴⁾ Komisjoni jaoks 2013. aasta aprillis läbi viidud uuring 868/2004 „A Case for Better Regulation“.

3.7.1. Siiski puudub mitme küsimuse puhul veel selgus, eelkõige seoses sellega, milliseid meetmeid saaks komisjon võtta tagamaks, et kolmandad riigid täidavad rahvusvahelisi kohustusi⁽¹⁵⁾.

3.7.2. Veel üks sidusrühmade tõstatatud mureküsimus on see, et puuduvad meetmed, mida rakendada juhtudel, kui kolmas pool ei järgi ILO standardites esitatud töökaitsse aluspõhimõtteid või kui ei järgita tarbijakaitsese- ja/või keskkonnastandardeid. Pidades silmas komisjoni järgitavat kõikehõlmavat lähenemisviisi, on oluline rõhutada, et töötajate ja tarbijate huvides on oluline tagada tasakaalustatud lähenemisviis WTO-tüüpi vaba turulepääsu ning kestliku rahvusvahelise konkurentsi vahel.

3.7.3. Komisjoni ettepanekuga määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamiseks nähakse ette ka teine viis turumoonutuste korrigeerimiseks. Komisjon saaks sekkuda, tegeledes konkreetseid ELi lennuettevõtjaid kahjustavate ebaausate turutavade probleemiga, kui on olemas esmapilgul usutavad tõendid, et sellised ebaausad tavad esinevad ning avaldavad põhjuslikku ja kahjulikku mõju ühele või mitmele ELi lennuettevõtjale. Ka liikmesriigid ja lennuettevõtjad võivad esitada kaebuse.

3.7.4. Et komisjoni ettepanek määruse (EÜ) nr 868/2004 läbivaatamiseks saaks soodustada vabatahtlikku konfliktilahendamist, on oluline, et mis tahes rakendatud sanktsioonid oleksid kolmanda poole jaoks olulised. Komisjoni ettepanekuga nähakse seega ette meetmed, nagu kolmanda riigi teenuste kontsessioonide või muude õiguste peatamine, tingimusel et sellega ei kaasne kolmanda riigiga sõlmitud lennunduslepingute või muude rahvusvaheliste kohustuste rikkumist⁽¹⁶⁾.

3.8. Seega võib väita, et komisjoni ettepanek käsitleb praegusel kujul tõhusalt määruse (EÜ) nr 868/2004 puhul esile tõstetud peamisi puudusi. Et komisjoni ettepanek määruse nr 868/2004 läbivaatamiseks saavutaks soovitud mõju ning takistaks kolmandatel riikidel või kolmandate riikide lennuettevõtjatel rahvusvahelises lennunduses konkurentsi õhnestada, võivad osutada vajalikuks täiendavad selgitused meetmete kohta, mida komisjon saaks sel eesmärgil rakendada, ning laiema lähenemisviisi kohta, mis tuleks „ebaausa konkurentsi“ mõiste määramisel läbi mõelda.

3.9. Ehkki komitee toetab komisjoni lähenemisviisi, tuleb täpsustada mõningaid üksikasju, et tagada muudetud määruse tõhusus: uurimise kestust tuleks lühendada ning uurimist ei tohiks olla võimalik peatada ilma piisava põhjuseta, milleks võib olla näiteks pooltevaheline kokkulepe parandusmeetmete ja nende rakendamise küsimuses. Luua tuleks ka ajutise vabastamise vahend.

3.10. Et kaitsta ELi lennundussektorit kolmandate riikide ettevõtjate ebaausa konkurentsi eest, palub komitee tungivalt, et uues määruses, millega muudetakse praegu kehtivat määrust, mindaks kaugemale subsideerimise ja ebaausa hinnakujunduse vastase tõhusama kaitse kaalutlustest ning et selles juhitaks tähelepanu vajadusele tegeleda ILO konventsioone rikkuvate töötajate probleemiga asjakohasel rahvusvahelisel viisil.

4. Muud kui seadusandlikud ettepanekud

4.1. Omandi- ja kontrollieeskirjade tõlgendamise suunised

4.1.1. Oma viimases arvamuses ELi lennundustrateegia kohta⁽¹⁷⁾ nõustus komitee, et strateegia lõppeesmärk peaks olema toetada üldist majanduskasvu ja uute töökohtade loomist. Selleks et Euroopa lennuettevõtjad saaksid kasvada, peab neil olema juurdepääs investeringutele, sealhulgas välisinvesteringutele. Arvesse tuleb aga võtta asjaolu, et mõned ELi mittekuuluvate riikide valitsused kasutavad investeringuid strateegilise vahendina viisil, mis ei pruugi olla kooskõlas määruse (EÜ) nr 1008/2008 vaimu ja sõnastusega.

⁽¹⁵⁾ Selle ebaausa tava näiteks võib olla olukord, kus olulise majandusjõuga kolmas riik keeldub ELi lennuettevõtjate *de facto* tagamast juurdepääsu oma põhilennujaamadele kaubanduslikult olulistel teenindusaegadel.

⁽¹⁶⁾ COM(2017) 289, artikkel 13.

⁽¹⁷⁾ ELT C 389, 21.10.2016, lk 86.

4.1.2. Välisriikide lennuettevõtjatele praegu kehtivate ELi investimiseeskirjade kohaselt ei tohi investering ületada 49 % omandist⁽¹⁸⁾. Lisaks peab tegelik kontroll ettevõtja üle jääma Euroopa Liidu liikmesriikidele või nende kodanikele⁽¹⁹⁾. Viimastel aastatel on liikmesriikide litsentse väljastavad asutused ja komisjon sellest eeskirjast tulenevalt vaadanud läbi mitmeid välisinvesteeringuid⁽²⁰⁾.

4.1.3. Omandi- ja kontrollieeskirjade tõlgendamise suunised ei muuda kehtivaid eeskirju nendes kahes valdkonnas, kuid selgitavad mitmeid olulisi menetlusküsimusi. Lisaks on neis sätestatud, millised investimiskavad on vastuvõetavad, kui lennuettevõtjad tahavad jätkata tegutsemist ELi litsentside alusel.

4.1.4. Mitmed juhud, kus ELi-välised lennuettevõtjad on omandanud strateegilisi vähemusosalusi, on tekitanud üsna vastakaid arvamusi selle kohta, kas need on vastuolus määruse (EÜ) nr 1008/2008 omandi- ja kontrollisätetega. Need viitavad rahvusvahelises lennunduses toimuvatele põhimõttelistele muutustele⁽²¹⁾. Ehkki komitee kiidab kavandatavad omandi- ja kontrollieeskirjade tõlgendamise suunised heaks, on ta seisukohal, et oluline pole mitte üksnes kaaluda, kuidas kehtivaid sätteid tõlgendada, vaid pigem hinnata, kas need võivad vajada muutmist praeguste ja prognoositavate turusuundumuste valguses. Selles kontekstis on vastastikkusel põhinev investimisevõimaluste loomine üks kõige olulisem toimimisviis. Et hinnata turumuutuste mõju Euroopa konkurentsivõimele keskpikas ja pikas perspektiivis, soovib komitee koostada mitmel stsenaariumil põhineva mõjuhinnangu. See sillutaks teed omandi- ja kontrolliküsimuse teadlikule analüüsile.

4.2. Avaliku teenindamise kohustuse eeskirjade tõlgendamise suunised

4.2.1. ELis on teadvustatud vajadust tegeleda juhtudega, kus teatavatel marsruutidel ja eritingimuste tõttu ei pakuta kohalike elanike vajaduste rahuldamiseks piisavalt lende, sest nõudlus on ebapiisav või turul on tekkinud tõrge. Sellistel juhtudel võivad avaliku teenindamise kohustused – mis on lubatud määruses (EÜ) nr 1008/2008 sätestatud väga konkreetsetel tingimustel – tagada äärepoolsete või arenevate piirkondade hea ühenduse ülejäänud Euroopaga.

4.2.2. Liikmesriigid on üldiselt kasutanud avaliku teenindamise kohustusi, et tagada oma riigis ühendused alateenindatud piirkondadega. Avaliku teenindamise kohustuste puhul tuleb hinnata vajadust, võttes arvesse proportsionaalsuse nõudeid,⁽²²⁾ võimalust hakata kasutama teisi transpordiliike ning kõigi lennuliini teenindavate või teenindada kavatsevate lennuettevõtjate kogumõju⁽²³⁾.

4.2.3. Avaliku teenindamise kohustuse kohta kehtivaid eeskirju pole alati järjepidevalt rakendatud, mis võib olla mõnel lennuliinil moonutanud nii ühendusvõimalusi kui ka konkurentsi. Liikmesriigid on tõstatanud küsimusi avaliku teenindamise kohustuse suuniste menetlussätete sisu kohta.

4.2.4. Avaliku teenindamise kohustuse suunistes on esitatud meetodika, mida komisjon peab mis tahes avaliku teenindamise kohustuse hindamisel järgima. Neis käsitletakse kõike alates avaliku teenindamise kohustuse kehtestamisest ja sellega seotud menetlustest kuni selgitusteni teenuste ainukontsessioonide ja hüvitamise kohta (seoses riigiabi eeskirjadega).

4.2.5. Avaliku teenindamise kohustuse suunised aitavad määruse (EÜ) nr 1008/2008 kehtivaid sätteid läbipaistvamalt ja järjepidevamalt rakendada ning jõustada. Komitee palub aga komisjonil pöörata hoolikalt tähelepanu komitee arvamusele üldist majandushuvi pakkuvate avalike teenuste hüvitamist käsitleva otsuse (2012/21/EL) rakendamise kohta,⁽²⁴⁾ milles palutakse tungival, et riikide valitsustele ja kohalikele omavalitsustele avaliku teenindamise kohustuse täitmisel ja seonduva

⁽¹⁸⁾ Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 4 punkt f (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

⁽¹⁹⁾ Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 4 punkt f (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

⁽²⁰⁾ SWD(2017) 207 final, punkt 4.

⁽²¹⁾ Näide: Lennufirma Etihad Airways omandas vähemusosaluse Air Berlinis osana strateegiast, millega sooviti luua mitmete Euroopa lennuettevõtjate ja Etihad Airways'i vahel tugev partnerlus.

⁽²²⁾ Kohustus vs piirkonna majandusliku arengu vajadused.

⁽²³⁾ Määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 16 lõige 3 (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

⁽²⁴⁾ ELT C 345, 13.10.2017, lk 45.

aruandluse esitamisel kehtivad nõuded oleksid vähem koormavad, eriti kui ilmselgelt on tarvis avalikku sekkumist, et toetada ühiskonnale vajalikke, kuid äriiselt vähetasuvaid lennuteenuseid (näiteks tagada ühendus äärepoolsete piirkondade ja saartega). Samas tuleks riikliku toetuse eraldamisel arvesse võtta sotsiaalsete normide järgimist.

4.2.6. ELi äärealadel asuvatel või väikeste siseturgudega liikmesriikidel on üha raskem tagada nii riigisiseseid ühendusi kui ka ühendusi nende põhilennujaama ja oluliste sihtkohtade vahel ELis ning väljaspool seda. Seepärast ei seisne probleem üksnes õiguslikus selguses, vaid selles, kuidas tagada majanduslikult ja poliitiliselt piisav ühendus Euroopa äärepoolsete sihtkohtadega ja seega vastata paremini reisijate vajadustele. Asjaomased liikmesriigid on huvitatud kestlikest ja usaldusväärsetest lennuteenustest, et tagada planeerimise stabiilsus pikas perspektiivis, sõltumata lennuettevõtjale võimalike alternatiivkulude tekkimisest.

4.2.7. Ühendatusindeks peaks andma rohkem teavet selle kohta, kas oleksid õigustatud avaliku teenindamise kohustuste sellised laiemad käsitlused, mis võiksid tagada suurema majanduskasvu. Pikas perspektiivis võib pidada vaieldavaks, kas avaliku teenindamise kohustuse suunistes sisalduvad sätted võivad kiiresti muutuval lennundusturul jääda asjakohaseks ja tõhusaks.

4.3. Lennuliikluse korralduse järjepidevus

4.3.1. Aeronavigatsiooniteenused on usaldusväärse lennuühenduse tagamisel äärmiselt olulised, tagades lennuliiklusvoogude ohutu toimimise. Aasta kiireimatel perioodidel peab Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteem haldama üle 30 000 lennu päevas. Selliste lennuliikluse korraldamise teenuste osutamisel on väga oluline osa tööjõul. Euroopas töötab kogu sektoris kokku 56 300 inimest: 17 370 lennujuhti ja 38 930 muud aeronavigatsiooniteenuste alal töötavat inimest. Selles sektoris töötamine ei nõua mitte ainult uusimat tehnoloogiat, vaid ka suurepäraseid tööalaseid ja isiklikke oskusi. Lennuliikluse korraldamise süsteemi tõhusus ja vastupanuvõime on viimasel ajal märgatavalt paranenud ning süsteem suutis toime tulla liikluse 68 %-lise kasvuga kahekümne aasta jooksul, mil lendude arv suurenes 5,8 miljonilt lennult 1995. aastal 9,74 miljoni lennuni 2014. aastal. See tõhususe paranemine koos kõrgeimate ohutusstandardite säilimisega on olnud võimalik üksnes tänu lennunduse väärtusahela kõigi sidusrühmade kindlale pühendumisele Euroopa ühisele lennunduspiirkonnale.

4.3.2. Komitee korraldatud avalikul arutelul „Lennuliikluse korralduse järjepidevus avatud ja arvukaid ühendusvõimalusi pakkuv Euroopas“ tutvustas võrgustiku haldaja protsessi, mis käivitati selleks, et minimeerida kõikvõimalike häirete mõju Euroopas. Need meetmed eeldavad aeronavigatsiooniteenuse osutajate, lennuettevõtjate ja liikmesriikide osalemist. Need on osutunud väga tõhusateks vahenditeks reisijatele avalduva häirete mõju vähendamisel.

4.3.3. Häirete üks võimalik põhjus on kollektiivne aktsioon lennundussektoris. Streikimine on töötajate põhiõigus ning õigus streikida ei kuulu ELi aluslepingute kohaldamisalasse⁽²⁵⁾. Seepärast on liikmesriikide kohustus määrata, kuidas saab streikimisõigust kasutada, ning enamikus liikmesriikides kehtivad eriseadused või -eeskirjad, millega on ette nähtud tingimused streikimisõiguse kasutamiseks lennuliikluse korraldamise ja mis tahes muude ELi lennunduse väärtusahela osade puhul.

4.3.4. Sotsiaalpartnerite kokkuleppel valminud töövahend (*toolbox*) edukaks sotsiaaldialoogiks lennuliikluse korraldamise valdkonnas⁽²⁶⁾ on hea näide tõhusast lähenemisviisist, kuidas luua häirete riski minimeerivad mehhanismid. Neid meetmeid rakendatakse vastastikusel nõusolekul. Komitee tervitab sotsiaalpartnerite ettepanekut laiendada allakirjutatud ringi ja on avatud sellises algatuses osalemisele.

5. Muud ettepanekud

5.1. Et võidelda konkurentsi kahjustavate tavade, ning lisaks komisjoni ettepanekule koostada uus määrus, innustab komisjon lisama kolmandate riikidega sõlmivatesses ulatuslikesse lennunduslepingutesse põhjalikud konkurentsieskirjad⁽²⁷⁾. Komisjon palub nõukogul tungivalt anda talle uued volitused, et algatada läbirääkimised uute selliste lepingute sõlmimiseks Bahreini, Hiina, Kuveidi, Mehhiko, Omaani ja Saudi Araabiaga. Komisjon nõuab ka – ja õigustatult – ELi ja Ukraina vahelise ulatusliku lennunduslepingu viivitamatut sõlmimist.

⁽²⁵⁾ Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 153 lõige 5.

⁽²⁶⁾ <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>

⁽²⁷⁾ SWD(2017) 182 final, punkt 3.4.4.

5.2. Esimene seda laadi ulatuslik leping (lennutranspordileping, *Air Transport Agreement*) sõlmiti ELi ja Ameerika Ühendriikide vahel aastal 2007 ebaausa konkurentsi välistamiseks ning sellega käivitati koostöö konkurentsi reguleerivate asutuste vahel ja loodi koordineerimisvõrgustik. Lennutranspordilepingu artiklis 14 käsitletakse meetmeid seoses riiklike subsidiumide ja toetustega⁽²⁸⁾ ning see sisaldab ka sätteid, millega anti lennutranspordilepingu ühiskomiteele õigus lahendada võimalikke vaidlusi, sh kasutada erapooletut vahekohtumenetlust. Selliste ulatuslike lepingute peamine lisaväärtus seisneb paljude põhivaldkondade (ohutusstandardid, tunnistused ja litsentsid ning tundlik turvalisuse teema) õigusnormide lähendamises. Antud kontekstis on see seotud ka riigiabi ja riigi toetusega.

5.3. Seni on ulatuslik lennundusleping sõlmitud üksnes Kanadaga. Brasiiliaga sõlmitava lepingu üle on praegu käimas uued läbirääkimised ning EL on lõpetanud läbirääkimised Iisraeli, Jordaania, Maroko, Moldova ja Gruusiaga. Pooleli on läbirääkimised Austraalia ja Uus-Meremaaga. Pärast nõukogult 2016. aastal volituste saamist on alustatud läbirääkimisi Kagu-Aasia Maade Assotsiatsiooni, Katari, Araabia Ühendemiraatide ja Türgiga. Kõigil juhtudel on läbirääkimised hõlmanud ausa konkurentsi klauslite küsimust⁽²⁹⁾.

5.4. Tingimusel, et komisjon viib edukalt lõpule käimasolevad läbirääkimised lennutranspordilepingute üle, võtab komitee teadmiseks komisjoni jõupingutused täiendavate volituste saamiseks läbirääkimiste alustamiseks uute ulatuslike lennunduslepingute sõlmimiseks ning innustab jätkama juba alustatud läbirääkimisi kiiresti ja tõhusalt. Ent teatud riikide ja nende lennuettevõtjate töötavad valmistavad muret ja võivad mõjutada negatiivselt ausat konkurentsi rahvusvahelisel lennundusturul. Seepärast kutsub komitee komisjoni üles tagama, et Euroopa lennuettevõtjaid koheldaks õiglaselt ja tagatud on võrdsed konkurentsitingimused. Komitee soovib, et nõukogu ja komisjon tunnustaksid vajadust pidada läbirääkimisi asjakohaste siduvate sotsiaalklauslite üle kõigis kolmandate riikidega sõlmitavates ELi lennunduslepingutes.

Brüssel, 17. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

⁽²⁸⁾ ELi ja USA vahel 25. ja 30. aprillil 2007 sõlmitud lennutranspordileping, artikkel 14.

⁽²⁹⁾ SWD(2017) 182 final, punkt 2.2.1.3.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (uuesti sõnastatud)“

[COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD)]

(2018/C 197/10)

Raportöör: **Jan SIMONS** (NL-I)

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 5.10.2017
	Euroopa Liidu Nõukogu, 10.10.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infotühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	4.1.2018
Vastuvõtmine täiskogus	18.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	164/1/4
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused

1.1. Komitee on nõus komisjoni ettepanekutega, eelkõige nendega, milles täpsustatakse veelgi kehtivaid eeskirju, edastatakse reisijatele paremat teavet ja edendatakse reisijate õiguste ühtset kohaldamist kogu ELis tänu riiklike erandite kaotamisele. Lisaks on õigustatud vääramatu jõu klausli kui sellise lisamine, kuna seeläbi võrdsustatakse olukord teiste transpordiliikidega.

1.2. Ent uus säte (artikli 22 lõige 4 abi osutamise kohta jaamades, säte puudutab puudega või piiratud liikumisvõimega isikuid) võib olla probleemne. Seepärast teeb komitee ettepaneku lisada artikli 22 lõikele 4 järgmine tekst: „välja arvatud personalita jaamades, mis on hõlmatud artikliga 3“.

1.3. Komiteel on samuti mõned ettepanekud eelnõu teksti parendamiseks; need on toodud punktis 4.3, millele siinkohal lühiduse huvides vaid viidatakse.

2. Sissejuhatus

2.1. Juba 2001. aasta transpordi valges raamatus tõsteti ELi eesmärgina esile kõikide transpordiliikide reisijate, niisiis ka rongireisijate, õiguste kaitsmine. 2007. aastal vastuvõetud vastavasisuline rongireisijate õiguseid ja kohustusi käsitlev määrus⁽¹⁾ jõustus 2009. aastal.

2.2. Kõnealune määrus tagab rongireisijatele minimaalse kaitse. Määrusega kohustatakse liikmesriike, nende asjaomaseid ametkondi ja raudteeveo-ettevõtjaid kohaldama kõnealuseid sätteid praktikas, et kaitsta reisijate õigusi. Selles kontekstis on määrus (EÜ) 1371/2007 oluline ühtlustamisvahend, mis peab tagama kõigile ELis rongiga reisivatele isikutele võrdsed õigused.

2.3. 2011. aastal avaldatud Euroopa Komisjoni teatises „Euroopa nägemus reisijate hüvanguks: Teatis reisijate õiguste kohta kõikide transpordiliikide puhul“⁽²⁾ sedastatakse, et reisijate õigused põhinevad kolmel nurgakivil: mitte-diskrimineerimine; täpne, õigeaegne ja kättesaadav teave; viivitamatu ja proportsionaalne abi.

⁽¹⁾ Määrus (EÜ) nr 1371/2007.

⁽²⁾ COM(2011) 898 final.

2.3.1. Teatistes loetletakse üles ka kümme peamist ELi reisijate õigust, mis kehtivad kõigi transpordiliikide puhul:

- 1) õigus kasutada transporti diskrimineerimiseta;
- 2) õigus liikuvusele;
- 3) õigus teabele;
- 4) õigus reisimisest keelduda (pileti täishinna tagasimaksmine);
- 5) õigus veolepingu täitmisele reisi katkemise korral;
- 6) õigus abile;
- 7) õigus hüvitisele;
- 8) õigus vedaja vastutusele reisijate ja nende pagasi eest;
- 9) õigus kiirele ja kättesaadavale kaebuste käsitlemise menetlusele;
- 10) õigus ELi õigusaktide täieulatuslikule kohaldamisele ja tegelikule jõustamisele.

2.3.2. 2007. aasta määruses sisalduvad rongireisijate õigused peegeldavad juba eelnevalt mainitud, reisijate kümnet peamist õigust, mis kehtivad kõigile transpordiliikidele.

2.3.3. Samas võimaldatakse määruses liikmesriikidele väga ulatuslik kaalutusõigus nende sätete rakendamise osas. Liikmesriikidel on lubatud teha määruse kohaldamisele ulatuslikke erandeid. Kuigi need erandid on antud ajutiselt ja nende kasutamine ei tohi kesta kauem kui 15 aastat, on neil siiski märkimisväärne mõju määruse ühtsele kohaldamisele.

2.3.4. Hetkel kohaldavad üksnes neli liikmesriiki kõnealust määrust ilma eranditeta, samas kui ülejäänud 24 liikmesriigile on võimaldatud arvukalt erandeid riigisisesele, linnasisesele, linnalähedasele või piirkondlikule rongiliiklusele. Kuigi need erandid on võimaldatud seaduslikult, kahjustab nende laiaulatuslik kasutamine määruse (EÜ) 1371/2007 ühetaolist kohaldamist ja täitmist. Sellega seoses on eri liikmesriikide rongireisijatel erinevad õigused.

2.3.5. Komisjon juhtis oma 2013. aasta aruandes ⁽³⁾ määruse rakendamise kohta tähelepanu teatavatele probleemsetele valdkondadele, mis leidsid kinnitust 2016.–2017. aastal koostatud mõjuhinnangus ⁽⁴⁾.

2.4. 2013. aastal tegi Euroopa Liidu Kohus otsuse (kohtuasi C 509/11 ÖBB-Personenverkehr), mille kohaselt ei ole kehtiva määruse artikli 17 alusel lubatud vabastada raudteeveo-ettevõtjaid reisijatele hüvitise tasumise kohustusest selliste hilinemiste puhul, mille põhjuseks on vääramatud jõud. See eristab raudteetransporti muudest transpordiliikidest.

2.5. Lõpuks tuleb silmas pidada, et ettepanek puudutab ainult raudteeveo-ettevõtjaid, kes on saanud litsentsi direktiivi 95/18/EÜ alusel, mis tähendab, et seda kohaldata trammidele ega metroodele. Samas on ettepaneku aluseks reisijate ja pagasi rahvusvahelise raudteeveo lepingu ühtsed eeskirjad (CIV).

3. Komisjoni dokumendi põhisisu

3.1. Uuestisõnastamise ettepanekuga soovitakse luua tasakaal rongireisijate õiguste tugevdamise ja raudteeveo-ettevõtjate koormuse vähendamise vahel.

3.2. 2020. aastaks kaotatakse riigisiseste pikamaa-raudteeveo teenustega seotud erandid. Väljaspool ELi osutatavate teenuste puhul peaksid liikmesriigid ettepaneku kohaselt erandeid kohaldama üksnes siis, kui nad suudavad tõendada, et reisijad on liikmesriikide territooriumil nõuetekohaselt kaitstud. Õiguskindluse tagamiseks piiriülestes piirkondades kohaldatakse määrust täies ulatuses linnasisestest, linnalähedastest ja piirkondlike piiriüleste teenuste suhtes.

⁽³⁾ COM(2013) 587 final.

⁽⁴⁾ SWD(2017) 317 final.

3.3. Kooskõlas ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooniga suurendatakse **puudega ja piiratud liikumisvõimega isikute** õigusi. Liikmesriigid ei saa enam kohaldada erandeid abi osutamise ja kahjustatud liikumisabivahendi hüvitamise suhtes⁽⁵⁾. Teave tuleb esitada kättesaadaval kujul vastavalt Euroopa ligipäätavuse aktis kavandatud nõuetele⁽⁶⁾. Raudteepersonalile tuleb korraldada vajalik koolitus.

3.4. Reisijatele tuleb pileti broneerimisel esitada põhiteave nende õiguste kohta. Jaamades ja rongides tuleb nähtavalt esitada teated, millega teavitatakse reisijaid nende õigustest.

3.5. Vastavalt 2015. aastal avaldatud tõlgendamise suunistele⁽⁷⁾ ja 2016. aastal vastu võetud neljandale raudteepaketile⁽⁸⁾ peavad raudteeveo-ettevõtjad ja piletimüüjad tegema jõupingutusi, et pakkuda otsepileteid, aga nad peavad ka tõendama, et on teavitanud reisijaid sellest, kui viimaste õigused ei kehti kogu reisi vältel.

3.6. Ettepanekus täpsustatakse riiklike täitevasutuste kohustused ka piiriüleste juhtumite puhul ja nähakse ette nendevaheline tõhus koostöö.

3.7. Ettepanek sisaldab üldsätet, millega keelatakse igat liiki **diskrimineerimine**, nii nagu ka teistes transpordiliikides.

3.8. Et vähendada raudteeveo-ettevõtjate koormust, kohustatakse ettepanekuga ka jaamaülemaid ja taristuettevõtjaid koostama hädaolukorra lahendamise plaane.

3.9. Raudteeveo-ettevõtjatele antakse õigus hüvitisele, kui hilinemise põhjustas kolmanda isiku viga või hooletus. Selle meetmega võrdsustatakse rongireisijate õigused lennureisijate õigustega⁽⁹⁾.

3.10. Vältimaks, et raudteeveo-ettevõtjad peavad maksma hüvitist olukordade eest, mida nad ei põhjustanud ega saanud ära hoida, nähakse ettepanekuga ette vääramatu jõu klausel, mida kohaldatakse ainult väga erandlikes olukordades, mis on põhjustatud äärmuslikest ilmastikutingimustest ja looduskatastroofidest⁽¹⁰⁾.

3.11. Määrus kantakse läbivaadatud tarbijakaitsealase koostöö määruse lisasse⁽¹¹⁾.

3.12. Ettepanek sisaldab viiteid COTIFile (CIVI ühtsed eeskirjad), millega laiendatakse selle eeskirjade kehtivust ELi sisesele raudteeveole.

4. Märkused

4.1. Üldiselt on komitee nõus komisjoni ettepanekutega, eelkõige nendega, milles täpsustatakse veelgi kehtivaid eeskirju, edastatakse reisijatele paremat teavet ja edendatakse reisijate õiguste ühtset kohaldamist kogu ELis tänu riiklike erandite kaotamisele. Lisaks on õigustatud vääramatu jõu klausli kui sellise lisamine, kuna seeläbi võrdsustatakse olukord teiste transpordiliikidega.

4.2. Uuesti sõnastamine õiguslikku vahendit muutmata⁽¹²⁾ ei saa olla kivisse raiutud. Mõnikord, eelkõige kui on nähtunud, et liikmesriigid tõlgendavad ja rakendavad direktiivi erinevalt, on just õigusliku vahendi muutmine, käesoleval juhul määruseks, kõige loogilisem lahendus. Praegusel juhul on aga juba tegu määrusega, seega peab uuestisõnastamine nüüd viima selgete ja ühtselt kohaldatavate eeskirjadeni, mis ei ole mitmeti tõlgendatavad ja mida täiendatakse uute arusaamadega – ja suures osas see just nii ongi. Alljärgnevad märkused puudutavad ülejäänuid, veel karmistamist vajavaid aspekte.

⁽⁵⁾ COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD).

⁽⁶⁾ COM/2015/0615 final – 2015/0278 (COD).

⁽⁷⁾ ELT C 220, 4.7.2015, lk 1.

⁽⁸⁾ ELT L 352, 23.12.2016, lk 1.

⁽⁹⁾ ELT L 46, 17.2.2004, lk 1.

⁽¹⁰⁾ SWD(2017) 318 final.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 283.

⁽¹²⁾ COM(2017) 548 final – 2017/0237 (COD).

4.3. Ettepanekud

4.3.1. Rongipersonalil võib mõnikord olla keeruline puuetega inimesi ära tunda, seda enam, et nüüd tehakse ettepanek lisada piiratud liikumisvõimega reisija määratlusse ka vaimne, intellekti- ja meelepuue. See võib viia kriitiliste olukordade ja praktiliste probleemideni eelkõige peetuse kahtluse korral. Kõnealusele aspektile peaks pöörama piisavat tähelepanu ka töötajate koolitamisel (artikkel 26).

4.3.2. Allesjäänud erandid riigisisestele **pikamaa-raudteeteenustele** tuleks kooskõlas kehtiva määruse nõuetega kaotada järk-järgult 2024. aastaks. Komisjoni väljapakutud varasem kaotamine 2020. aastaks võib mõnede liikmesriikide jaoks olla liiga vara. Kui otsustatakse selle kasuks, tuleb sujuva ülemineku tagamiseks leida kohane lahendus juhtumispõhiselt.

4.3.3. Miinimumhüvitised (artikli 17 lõige 1) on seotud minimaalse ajaga, milleks on hilinemise korral 60 minutit. Praeguses praktikas on aga teada juhtumeid, kus miinimumaeg on lühem. See võimalus peab säilima ja seda tuleb sõnaselgelt mainida ka antud artiklis.

4.3.4. Edastatavale reisiteabele tuleb lisada märkus, et juhul, kui on väga tõenäoline, et hilinemishüvitise maksmiseks kehtestatud minimaalne hilinemine saavutatakse või ületatakse, siis teavitatakse sellest reisijaid ja võimaluse korral juotatakse neile hüvitise saamiseks välja vajalikud taotlusvormid.

4.3.5. Artiklis 22 sätestatakse abi osutamine raudteejaamades. Lõikes 3 kirjeldatakse kohandatud abi osutamise korda personalita jaamades. Artikli uues lõikes 4 aga sellega ei arvestata, mis ei ole õiglane. Komitee soovib lisada lõike 4 lõppu järgmise lauseosa: „erandiks on lõikes 3 nimetatud personalita jaamad“.

Brüssel, 18. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

Lisa

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamusele

Täiskogus vastu võetud muudatusettepaneku kohaselt jäeti sektsiooni arvamusest välja järgmised punktid, mis kogusid hääletamisel siiski vähemalt veerandi antud häälest (kodukorra artikli 54 lõige 4).

4.3.6. Mõned ettepaneku sätted võivad olla probleemsed, eksitavad ja/või segadust tekitavad ning üks on lausa vastuoluline.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 73

Vastu: 50

Erapooletuid: 24

4.3.6.1. Näiteks õigus osta rongist pilet ilma lisatasu maksmata (artikkel 10, lõige 5) võib olla küsitav olukorras, kus rongis ei müüda pileteid mitte kellelegi ja teave piletite ostmise kohta on toodud lähtejaamas nagu see on sätestatud juba artikli 10 lõikes 2, artikli 10 lõikes 3 ja artikli 10 lõikes 4.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 80

Vastu: 51

Erapooletuid: 13

4.3.6.2. Samuti võib probleemseks osutada säte, mille kohaselt abi peaks olema rongides raudteeveeotteenuste osutamise ajal pidevalt kättesaadav (artikli 23 lõige 4). Seda juhul kui rongid liiguvad üldiselt ilma rongipersonalita – olukord, mis on sätestatud juba artikli 23 lõikes 2.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 91

Vastu: 48

Erapooletuid: 12

4.3.6.3. Tarbetute arutelude ja põhjendamatu kohustuste vältimiseks soovib komitee tungivalt jätta välja nii artikli 10 lõige 5 kui ka artikli 10 lõige 5 kui ka artikli 23 lõige 4.

Hääletuse tulemus:

Poolt: 90

Vastu: 48

Erapooletuid: 14

Järgmist punkti muudeti vastavalt täiskogu poolt vastu võetud muudatusettepanekutele.

1.2. Ent mõned uued sätted (artikli 10 lõige 5 piletite ostmise kohta rongis; artikli 22 lõige 4 abi osutamise kohta jaamades ning artikli 23 lõige 4 abi osutamise kohta rongides – kõik sätted puudutavad puudega või piiratud liikumisvõimega isikuid) võivad olla probleemsed, eksitavad ja/või segadust tekitavad ning üks neist on lausa vastuolus eespool mainitud artiklite eelnevate lõikudega, kus on viidatud personalita jaamadele ja rongidele. Seepärast teeb komitee ettepaneku kustutada artikli 10 lõige 5 ja artikli 23 lõige 4 ning lisada artikli 22 lõikele 4 järgmine tekst: „välja arvatud personalita jaamades, mis on hõlmatud artikliga 3“.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 726/2004 Euroopa Ravimiameti asukoha osas“

[COM(2017) 735 final – 2017/0328 (COD)]

(2018/C 197/11)

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 11.12.2017 Nõukogu, 14.12.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114, artikli 168 lõike 4 punkt c ja artikkel 304
Vastutav sektsioon:	ühitse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon
Vastuvõtmine täiskogus	17.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	167/0/0

Kuna komitee nõustub täielikult ettepaneku sisuga ning ei soovi teha selle kohta ühtegi märkust, otsustas komitee täiskogu 531. istungjärgul 17.–18. jaanuaril 2018 (17. jaanuari 2018. aasta istungil) ühehäälselt esitada kõnealuse ettepaneku kohta pooldava arvamuse.

Brüssel, 17. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 1093/2010 Euroopa Pangandusjärelevalve asukoha osas“

[COM(2017) 734 final – 2017/0326 (COD)]

(2018/C 197/12)

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Liidu Nõukogu, 14.12.2017 Euroopa Parlament, 11.12.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 114 ja 304
Vastutav sektsioon	majandus- ja rahaliidu ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse sektsioon
Vastuvõtmine täiskogus	17.1.2018
Täiskogu istungjärk nr	531
Hääletuse tulemus	167/0/1
(poolt/vastu/erapooletuid)	

Kuna komitee nõustub ettepaneku sisuga ega soovi teha selle kohta ühtegi märkust, otsustas komitee ühehäälselt üldisest arutelust loobuda ja kohe hääletuse juurde asuda (kodukorra artikli 50 lõige 4 ja artikli 56 lõige 3).

Brüssel, 17. jaanuar 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

ISSN 1977-0898 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5171 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET