Euroopa Parlament
2014-2019

Transpordi- ja turismikomisjon

2015/2255(INI)

8.4.2016

ARVAMUS

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: tööhõive- ja sotsiaalkomisjon

sotsiaalse dumpingu kohta Euroopa Liidus
(2015/2255(INI))

Arvamuse koostaja: Jens Nilsson

PA_NonLeg

ETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval tööhõive- ja sotsiaalkomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

A. arvestades, et turvalisus, reisijate ohutus ja head töötingimused on transpordisektoris omavahel suurel määral seotud;

B. arvestades, et 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus kinnitati, et lõppeesmärk on ühtse Euroopa transpordipiirkonna loomine;

C. arvestades, et transpordisektor on ülimalt tähtis ELi ühtse turu jaoks, mida iseloomustab kaupade, teenuste ja töötajate vaba liikumine ning asutamisvabadus, ning arvestades, et mittediskrimineerimise põhimõtte kohaselt on hästitoimiva ühtse turu keskmes võrdne töö, võrdsed õigused, inimväärsed töötingimused ja aus konkurents;

D. arvestades, et ELi tasandi meetmed transpordisektoris peaksid eelkõige parandama kehtiva korra rakendamist ja jõustamist ning need peaksid olema proportsionaalsed probleemi ulatusega;

E. arvestades, et sotsiaalseid ja töötingimusi käsitlevate õigusaktide muutmisel tuleb järgida kõiki ELi põhivabadusi ega tohi piirata ausat konkurentsi, mis põhineb objektiivsetel konkurentsieelistel, samuti ei tohi luua täiendavat halduskoormust ega lisakulusid transpordiettevõtetele, eriti VKEdele;

F. arvestades, et transport, eelkõige rahvusvaheline transport ja kabotaaž ei kuulu töötajate lähetamise direktiivi (direktiiv 96/71/EÜ) alla, ning arvestades, et tuleks pöörata tähelepanu komisjoni ja liikmesriikide ühisavaldusele sellel teemal (10048/96 ADD 1);

G. arvestades, et ausat konkurentsi moonutavaid rikkumisi transpordisektoris tuleb viivitamata lahendada kehtivate õigusaktide järjekindla tõlgendamise, ühetaolise kohaldamise ja tugevama jõustamisega, samuti piiriülese koostöö suurendamisega, järgides täielikult subsidiaarsuse põhimõtet;

1. kordab, et „sotsiaalse dumpingu“ selget ja üldiselt aktsepteeritud määratlust ei ole ning et seda terminit tõlgendatakse erinevalt, mis võib tekitada segadust; leiab, et „sotsiaalse dumpingu“ tõlgendus tuleks uuesti määratleda; tuletab meelde, et kaubanduspoliitikast tuttav sotsiaalse dumpingu mõiste on transpordi ja laiemalt töö valdkonnas teistsuguse tähendusega;

2. tuletab meelde, et terminit „sotsiaalne dumping“ kasutatakse vahel valesti, nii et selle all mõistetakse ka protektsionistlikke meetmeid, mis võivad ELi ühisturgu killustada;

3. kutsub liikmesriike üles rakendama täielikult, tõhusalt ja mittediskrimineerivalt kõiki asjaomaseid sotsiaalõigusakte, mis puudutavad transpordisektorit, ning suurendama tegelike kontrollide arvu, eelkõige sõidu- ja puhkeaja osas; nõuab tungivalt, et komisjon ja pädevad asutused jälgiksid hoolikamalt rakendamist, sh piiriülese koostöö ning kehtivate õigusaktide tõlgendamise ja õige jõustamise osas, et kaotada õigustühimikud ja siseriiklike seaduste väärkasutamine töötajate vaba liikumise takistamiseks, eelkõige

seoses protektsionistlike meetmete ja põhjendamata tõketega; rõhutab, et transpordialaste õigusaktide ning ausat konkurentsi, vaba liikumist ja asutamisvabadust käsitlevate õigusaktide õige rakendamise vahel ei tohiks olla mingeid vasturääkivusi; palub, et komisjon ühtlustaks veelgi kontrollimiste korraldamist ning karistaks liikmesriike ebapiisava või puuduva kontrolli eest;

4. rõhutab, et edasiste õigusmeetmete võtmiseks ELi või riikide tasandil tuleb ELi transpordisektori probleemid täpselt määratleda, ning et iga probleemi ELi transpordis tuleb lahendada suunatud lähenemisviisiga, mis ei pärsi ausalt tegutsevaid ettevõtteid;

5. toonitab, et kõik ettepanekud ELi transpordialaste õigusaktide osas peavad olema proportsionaalsed ning tuginema tõenditele, üksikasjalikule analüüsile ja objektiivsetele andmetele, nii et pakutud lahendused edendaksid tõhusat ja konkurentsivõimelist transpordisektorit;

6. tunnistab säästvat majanduskasvu ja seega töökohtade loomise potentsiaali ELi transpordi- ja turismisektoris; on kindlalt seisukohal, et töötamine ELi transpordisektoris tuleks tulevastele põlvedele muuta atraktiivsemaks, kuna sektor vajab uusi spetsialiste; peab eriti vajalikuks ergutada naiste ja noorte osalemist; rõhutab, et töötajate koolitus peaks vajaduse korral hõlmama põhiteavet nende õiguste kohta, mis on ELi asjaomaste õigusaktidega ette nähtud;

7. nõuab, et komisjon tagaks, et ettepanekutega avada teenused kõikidel transporditurgudel kaasneks ELi sotsiaalõigusnormide nõuetekohane jõustamine ning toetusmeetmed, et vältida sotsiaalsete tingimuste suurt erinevust eri liikmesriikide vahel; rõhutab, et kõikide transporditurgude teenuste avamine ei tohi tuua kaasa töötajate tingimuste halvenemist, teenuste kvaliteedi langust, ebaausaid äritavasid, monopolide loomist ega ausa konkurentsi moonutamist transporditöötajate sotsiaalse kaitse osas;

8. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles toetama tõhusamat sotsiaalset dialoogi transpordi- ja logistikasektoris tervikuna;

9. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles astuma vajalikke samme, et võidelda ebaseadusliku tegevuse, riiulifirmade ja ebaausate äritavade vastu, nagu ebatüüpilised lepingud, et tagada töötajatele sotsiaalne kaitse ning ettevõtetele õiguskindlus tänu tõhusamale jõustamisele; kutsub liikmesriike üles tagama transporditöötajatele asjakohased miinimumstandardid;

10. nõuab tungivalt, et komisjon tagaks, et ELi transpordi- ja turismisektoris töötavad mitteresidendid järgiksid samuti ELi seadustega ette nähtud ohutusnõudeid;

11. palub tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid toetaksid seoses Euroopa Lennundusohutusameti (EASA) määruse ja muude asjaomaste õigusaktidega otsese töövõtu lepinguid kui normi, ning piiraksid ebatüüpiliste töövõtulepingute kasutamist;

12. nõuab töö- ja puhkeaja eeskirjade rakendamise hoolikamat kontrollimist maanteetranspordi sektoris; nõuab jälgimisseadmete täiustamist ning aruka sõidumeeriku õigeaegset kasutuselevõtmist professionaalseks kasutuseks, et tagada kehtivate õigusaktide nõuetekohane, tõhus ja mittediskrimineeriv rakendamine liikmesriikides, tekitamata tarbetut halduskoormust; palub, et komisjon hindaks kõigi ühenduse loa alusel tegutsevate ettevõtjate kohta elektroonilise ja tervikliku ettevõtjafaili koostamist, et

koguda liikluskontrolli käigus kindlaks tehtud olulist teavet veoettevõtja, sõiduki ja sõidukijuhi kohta;

13. rõhutab, et komisjon peaks käsitlema sotsiaalseid ja ohutuse aspekte maanteetranspordi paketis prioriteedina, sealhulgas ka meetmeid, millega suurendatakse õigusselgust ja toetatakse vabadust osutada transporditeenuseid kogu ELis, tagades samal ajal, et liikmesriigid rakendavad ja jõustavad nõuetekohaselt töötingimusi ja sotsiaalseid õigusi käsitlevaid eeskirju, ning võttes arvesse transpordisektori arengutaset liikmesriigis, kus transpordiettevõte on asutatud, ning selle sektori tööviljakuse taset; rõhutab, et on vaja läbi viia kontrollimisi, et hinnata, millises liikmesriigis teedehaldaja ja tema töötajad tegelikult töötavad ning millise riigi sotsiaalõigusnorme tuleb seega kohaldada;

14. palub komisjonil koostada eelseisva transpordialgatuse jaoks ettepanekuid, mis võimaldaksid teenuste osutamise vabadust ja asutamisvabadust paremini eristada, tagamaks, et liikmesriigis, kus ettevõte ei ole asutatud, oleks äritegevus ajutise iseloomuga ning et töötajatele kohaldataks selle riigi seadusi, kus on nende tavapärane töökoht või kus toimub suurem osa nende erialasest tegevusest;

15. kutsub komisjoni üles kohaldama maanteetranspordis liikuvatele töötajatele ühiselt määruse (EÜ) nr 593/2008 (Rooma I) artikli 8 lõiget 2, nagu seda on tõlgendatud Euroopa Kohtu otsuses Koelzschi kohtuasjas (Euroopa Kohtu (suurkoja) 15. märtsi 2011. aasta kohtuotsus C-29/10);

16. palub, et need liikmesriigid, kus kehtib maanteemaksusüsteem, teeksid kogutud maanteemaksu andmed järelevalveasutustele kättesaadavaks, võimaldamaks tõhusamat järelevalvet kabotaaživeo üle;

17. nõuab, et tagataks piisavalt turvalisi parkimiskohti ning parandataks nende kvaliteeti ja hügieenistandardeid;

18. palub, et EL ja liikmesriigid teeksid piiriülest koostööd seoses õiguskaitsealase teabega, võimaldaksid järelevalveasutustele parema juurdepääsu liikmesriikide elektroonilistes registrites ja Euroopa autoveo-ettevõtjate registris (ERRU) salvestatud andmetele ning konsolideeriksid nimekirja rikkumistest, mille tõttu kaotab autoveo-ettevõtja hea maine, lisades sellesse ELi asjaomaste õigusaktide mittejärgimise; rõhutab, et eeskirjade rikkumise eest peaks vastutama need, kes annavad töötajatele korraldusi;

19. ei nõustu kabotaaži edasise liberaliseerimisega, kuni kehtivat õigusraamistikku ei ole tugevdatud; julgustab komisjoni esildama parandatud eeskirju, et tagada parem rakendamine ja lihtsustada järelevalvet; palub komisjonil vaadata läbi kombineeritud vedu käsitlev direktiiv 92/106/EMÜ, et kaotada ebaausad tavad, ning nõuab täiendavaid meetmeid, et järgida kombineeritud vedudega seotud sotsiaalõigusnorme;

20. palub, et komisjon kooskõlastaks ja tugevdaks riiklike ametite koostööd maanteetranspordi õigusaktide vallas, sh teabevahetuse kaudu, ning ka muude jõupingutuste osas, mille eesmärk on toetada õigusaktide rakendamist ja tagada ettevõtjatele võrdsed võimalused; märgib, et õigusaktide jõustamine selles osas on peamiselt liikmesriikide kohustus; nõuab tungivalt, et liikmesriigid teeksid tihedamat koostööd Euro Contrôle Route ja TISPOLiga, et parandada ELi maanteetranspordi õigusaktide järgimist, tagades nende võrdse ja nõuetekohase rakendamise;

21. palub, et komisjon kaaluks Euroopa maanteetranspordi ameti asutamist, et tagada ELi õigusaktide nõuetekohane rakendamine ja edendada kõikide liikmesriikide vahel standardimist ja koostööd maanteetranspordi osas;

22. palub komisjonil koos Europoliga uurida ELis transpordi dokumentidega ja juhilubadega seotud pettuste ulatust ning võtta vastavalt uurimistulemustele meetmeid;

23. leiab, et enne Euroopa maanteetranspordi ameti või muu piiriülese tööinspektsiooni eest vastutava asutuse loomist on vaja üksikasjalikult hinnata kehtivaid eeskirju ja olemasolevaid võimalusi olukorra parandamiseks, järgides täielikult subsidiaarsuse põhimõtet ja selle valdkonna pädevuste jagunemist ELi ja liikmesriikide vahel;

24. tunnistab, et liikmesriikide vahelist koostööd jõustamise valdkonnas tuleks parandada; usub sellega seoses, et Euro Contrôle Route raames toimunud tegevused ja sellised algatused nagu CLOSER projekt on sobivad vahendid jõustamise parandamiseks;

25. rõhutab, et 7. detsembril 2015 avaldatud Euroopa Komisjoni Euroopa lennundusstrateegiat tuleks tugevdada, kuna kvaliteetne tööhõive ja head töötingimused on otseselt seotud nii reisijate kui ka personali turvalisuse ja ohutuse tagamisega; rõhutab veel, et komisjon ja liikmesriigid peavad sellega seoses jälgima riiklikke sotsiaalõigusnorme ja kollektiivlepingute kohaldamist nende lennuettevõtete suhtes, kelle tegutsemisbaasid on ELi territooriumil, ning tagama, et neid jõustatakse nõuetekohaselt; tuletab sellega seoses meelde seoseid sotsiaal- ja keskkonnastandardite ning teenuste kvaliteedi, samuti ohutuse vahel; tunnistab, kui oluline on kehtestada koolituse miinimumnõuded hooldustöötajatele tsiviillennunduses; palub, et komisjon teeks ettepaneku määrus (EÜ) nr 868/2004 läbi vaadata ja analüüsiks rakendamise puudujääkide põhjuseid;

26. nõuab määruse (EÜ) nr 1008/2008 parandamist, et tagada riikliku tööõiguse kohustuslik kohaldamine ettevõtetes, kelle tegutsemisbaasid asuvad Euroopas, ning parandada termini „peamine äritegevuse koht“ määratlemist ja mõistet, ning nõuab ka, et sotsiaalkindlustussüsteemide ja tööõiguse koordineerimisega seoses viidaks meeskonnaliikmete „põhibaasi“ määratlus vastavusse määrustega (EL) nr 83/2014 ja (EL) nr 465/2012;

27. on seisukohal, et komisjon peaks tagama merendussektoris sotsiaalõigusnormide, sealhulgas 2006. aasta meretöönormide konventsiooni täieliku rakendamise; võtab teadmiseks komisjoni riigiabi sätted Euroopa merendussektori toetamiseks, millega innustatakse laevade registreerimist või ümberregistreerimist liikmesriikide registritesse soodsa maksukeskkonna abil (tonnaažimaks); palub komisjonil ja liikmesriikidel kaaluda meetmeid, millega julgustada väljaõppinud Euroopa meremeeste töölevärbamist ja ametishoidmist;

28. rõhutab, et piiramata riiklikku ja ELi õigust, sealhulgas sotsiaalpartnerite vahel sõlmitud kollektiivilepinguid, peaks pädev ametiasutus nõudma transporditeenuste määratud osutajalt personali töötingimuste kindlaksmääramist siduvate riiklike, piirkondlike või kohalike sotsiaalsete standardite põhjal ning direktiivi 2001/23/EÜ (töötajate õiguste kaitsmise kohta) rakendamist juhul, kui ettevõtte omandiõigus üle antakse;

29. nõuab, et komisjon (konkurentsi peadirektoraat) ja riiklikud konkurentsiasutused jälgiksid

transpordiettevõtete tegevust ja hindaksid kehtivate konkurentsiseaduste täitmist;

30. palub, et komisjon koostaks soovitused miinimumnõuded kohta kõikide ohutuse tagamisega seotud raudteesektori töötajate koolituse kohta ning kindlustaks avalike teenuste osutamise kohustuste majandusliku tasakaalu;

31. palub, et seoses transporditehnoloogia arenguga, eelkõige täisautomaatsete juhtimissüsteemide tekkimisega maanteetranspordis, mõtleks komisjon esiteks nende tehnoloogiate reguleerimisele tulevikus ning teiseks – arvestaks nende ülisuurt mõju töökohtadele transpordisektoris.

NÕUANDVAS KOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	7.4.2016
Lõpphääletuse tulemus	+: 34 –: 6 0: 7
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Ivo Belet, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Massimo Paolucci, Marek Plura, Herbert Reul
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 200 lg 2)	Edward Czesak, Sven Schulze, Marc Tarabella, Isabelle Thomas