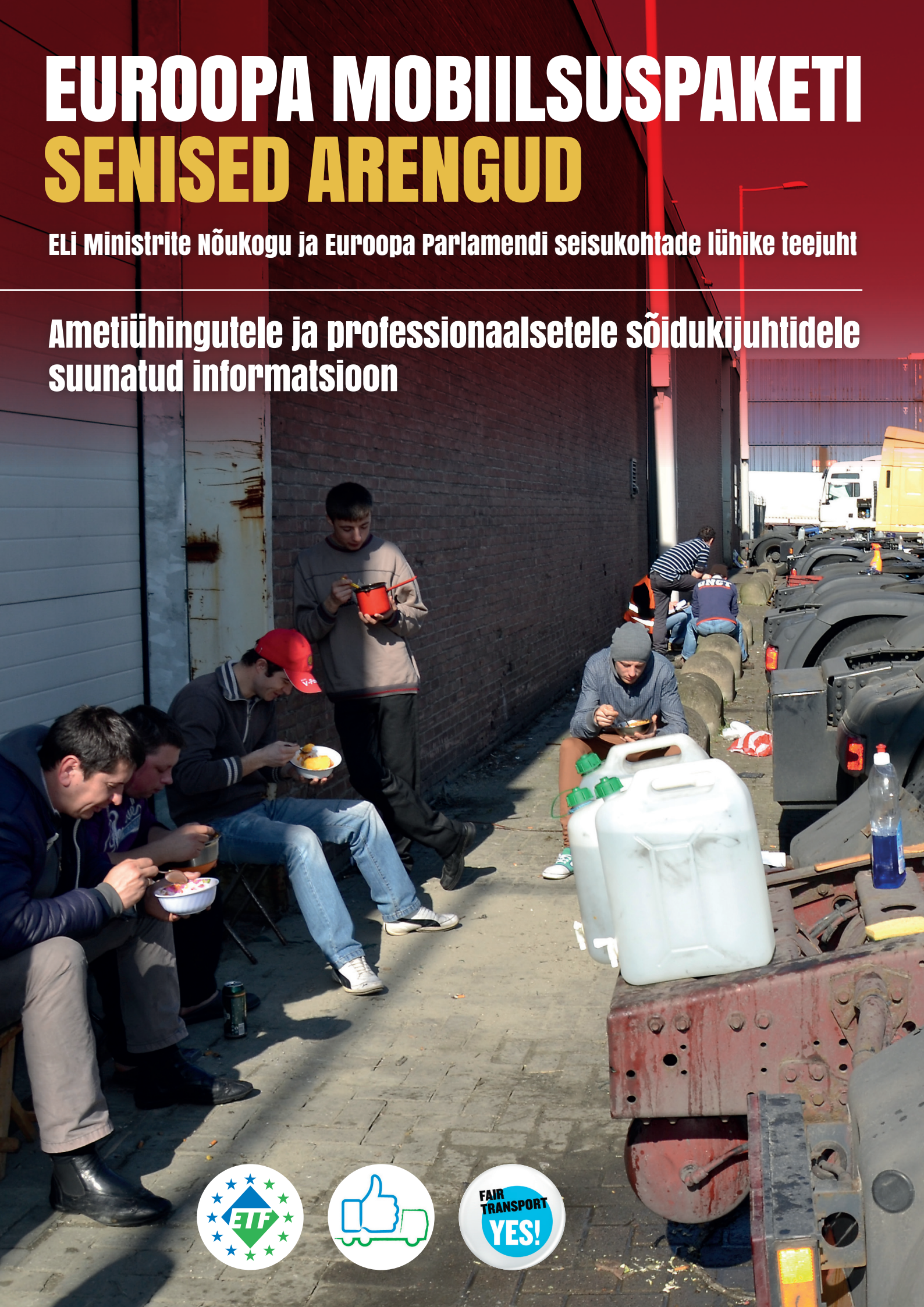


EUROOPA MOBIILSUSPAKETI SENISED ARENGUD

ELi Ministrite Nõukogu ja Euroopa Parlamendi seisukohtade lühike teejuht

Ametiühingutele ja professionaalsetele sõidukijuhtidele
suunatud informatsioon



EUROOPA MOBIILSUSPAKETI • SENISED ARENGUD

ELi Ministrite Nõukogu ja Euroopa Parlamendi seisukohtade lühike teejuht

MOBIILSUSPAKETT POLE VEEL VASTU VÕETUD EGA KOKKU LEPITUD

Sellest olenemata on 28 liikmesriigi transpordiministrid (ehk ELi Ministrite Nõukogu) ja Euroopa Parlament välja töötanud oma seisukohad nendes küsimustes. 2019. aasta sügisel tulla kokku, et alustada läbirääkimisi lõpliku kokkuleppe saavutamiseks.

Selle trükise eesmärk on teavitada ametiühinguid ja professionaalseid sõidukijuhte kahe nimetatud institutsiooni vastavate seisukohtade positiivsete ja negatiivsete aspektide osas, et tuua esile ohud, millega võime läbirääkimiste protsessi ajal kokku puutuda ning ühtlasi soovime lugejat teavitada, milliseid tegevusi on ETF valmis läbi viima, et neid riske kõrvaldada

SÕIDU- JA PUHKEAEG (Määrus 561/2006)

Soodsamad tingimused sõidukijuhtidele

Mõlema institutsiooni seisukohad on järgmised:

- Sõidukijuhid peavad regulaarselt saama võimaluse vähemalt **korra kuus** koju tagasi pöörduda
- Juhtidelt **ei saa** nõuda, et nad veedaks iganädalase puhkeaja 45 tundi või kauem sõidukis.



Soodsamad tingimused ühiskonnale

- **Vähem väsinud juhte** tellitud reisijateveo, liinibusside ning veoautode roolis = **turvalisem liiklus, turvalisemad tingimused reisijatele.**

Riskid ja lahendamata küsimused

Kaks sõidu- ja puhkeaja režiimi?

- **Euroopa Parlamendi** positsioon on, et praegused reeglid peavad rakenduma muutumatul kujul **kõigile**.
- Kuid **ELi Ministrite Nõukogu** on seisukohal, et praegust režiimi rakendatakse ainult nende sõidukijuhtide osas, **kes töötavad oma koduriigis**. Kohe, kui nad riigipiiri ületavad (rahvusvaheline transport), tekib töandjal võimalus 45-tunnine puhkeajaga ühe nädala võrra edasi lükata. Teiste sõnadega tekib võimalus, et rahvusvahelistel vedudel töötavaid juhte saaks sundida töötama kolm töönädalat järjest, võimaldades selle perioodi vältel vaid kaht vahepealset puhkepäeva.

Näide, kuidas Nõukogu esitatud ettepanek praktikas välja näeks: Prantsusmaalt pärit sõidukijuhile, kes töötab ainult riigisisestel vedudel, oleks praegu kehtivad reeglid kasulikud. Kuid kui ta teeks 10 päeva vedusid oma koduriigis ja 11. päeval ületaks riigipiiri, et kaupa peale või maha laadida, saaks tema 45-tunnise puhkeaja nädala võrra edasi lükata.

Lisaks sõidukijuhtide heaolu vähenemisele ...

- Kaks erinevat sõidurežiimi, nagu Nõukogu ettepanek ette näeb, mille puhul kehtiks erinevad reeglid sõltuvalt sellest, kas veoteenust osutades riigipiire ületatakse või mitte, **kahjustaks reeglite jõustamist**. Sõidu- ja puhkeaja määrus on kõikjal Euroopa maanteetranspordis üks rangemini järgitavaid määrusi. Kahe erineva sõidurežiimi kehtestamine tähendaks ka töö- ja puhkeaja **tõhusate kontrollide lõppemist** nii tellimus- ja liinivedusid tegevate bussijuhtide kui ka veokijuhtide osas ning see võtaks ka digitaalsetelt tahhograafidelt enamuse senistest jõustamisvõimekusest.
- Kaks erinevat sõidurežiimi **vähendaks liiklusturvalisust**. Kümned tuhandet bussija veokijuht, kes töötavad rahvusvahelise transpordi alal, oleks sunnitud töötama kolm nädalat järjest enne kui saaks võtta kahepäevase puhkeaja. Nii palju siis EL-i pühendumusest kodanike heaolu ja liiklusturvalisuse tagamisele!



Kui sageli sõidukijuhid tegelikult saaks kodus käia?

- Nii Euroopa Parlament kui Nõukogu väidavad, et iga **4 nädala järel**.
- Mõlema institutsiooni seisukoht on, et sõidukijuhi koju naasmise kulud katab tööandja. Kuid piisab vaid sellest, kui sõidukijuht teatab kirjalikult, et ta veedab nädalavahetuse mõnes teises asukohas ja see vabastaks **tööandja** igasugustest kohustustest sõidukijuht koju tagasi tuua ja katta vastavad kulud.

Kuidas defineerida “kodu”?

- **ELi Ministrite Nõukogu** väidab, et see on kas sõidukijuhi elukohariik või riik, kus asub ettevõtte tegevusüksus.
- **Euroopa Parlamendi** seisukoht on, et et “kodu” saab olla ainult sõidukijuhi elukohariik.

Näide, kuidas Nõukogu ettepanek praktikas toimiks: rumeenlasest sõidukijuhi tööandjaks on firma, millel on tegevusüksus ka Slovakkias. Kui kiidetakse heaks Nõukogu nägemus, võimaldaks see tööandjal tegutseda seadkuulekalt, kui rumeenlasest sõidukijuht saadetak korra kuus Slovakkiasse, mis tähendaks tööandjale vähem sekeldusi ja kulusid - võrreldes sellega, et sõidukijuht tuleks tuua elukohariiki Rumeeniasse. Samuti oleks see firmale eriti soodne tänu sellele, et juht tooks ka sõiduki baasi tagasi.

JÄRELDUS: jätkata läbirääkimisi Euroopa Parlamendi ja Nõukoguga sõidu- ja puhkeaja režiimi ja “kodu” definitsiooni osas.

ETF'I JÄRGMISED TEGEVUSED

- ETF korraldab kampaania “Kodu on kodu”, et selgesti määratleda, et kodu defineeritaks kui sõidukijuhi elukohta
- ETF korraldab kampaania, mille sisuks on juhtide väsimuse teema, et peatada igasuguste ebasoodsate muudatuste sisseviimine tellimus- ja liinivedudel töötavate bussijuhtide ja veoautojuhtide töö- ja puhkeaja režiimi

NUTIKAD TAHHOGRAAFID (Määrus 165/2014)

Soodsamad tingimused sõidukijuhtidele

- Nii ELi Ministrite Nõukogu kui Euroopa Parlament on nõus, et digitaalsed tahhograafid tuleb paigaldada kõigile rahvusvahelise transpordiga tegelevatele veokitele (tellimus- ja liinivedude bussidele ja veoautodele) vähemalt **10 aastat varem** kui praegused reeglid ette näevad.
- See muudab **kabotaaži ja töötajate lähetamise kontrollimise lihtsamaks**, kuna kontrolli teostavad ametkonnad saavad sel juhul täpselt määratleda, millise perioodi on sõidukid (tellimus- ja liinivedude bussid ja veoautod) ning sõidukijuhid veetnud vastavalt väljaspool sõiduki registreerimisriiki ning juhi elukohta.



- Selle tulemusena makstakse töötajatele **kõrgemat palka välismaal töötatud aja eest** ja firmad ei saa enam maksta päritoluriigi palka, kui tehakse rahvusvahelisi vedusid või kabotaaži. Ka muud hüved nagu näiteks pensionid suurenevad, kuna neid arvutatakse kõrgema palgataseme põhjal.

Soodsamad tingimused jõustavatele ametkondadele

- Märkimisväärselt **paraneb** kabotaaži ja töötajate lähetamise **reeglite täitmine**.

Soodsamad tingimused ühiskonnale

- Sõidu- ja puhkeperioodide rangem jõustamine ja parem kontroll muudavad liikluse palju **turvalisemaks**.

Millal digitaalsed tahhograafid kohustuslikuks muutuvad?

- **Nõukogu** seisukoht on, et **4 aastat** pärast Mobiilsuspaketi heakskiitmist peavad kõik sõidukid (tellimus- ja liinivedude bussid ning veoautod), mis teevad rahvusvahelisi vedusid, olema varustatud digitaalse tahhograafiga.
- **Euroopa Parlament** on tähtajaks nimetanud **5 aastat**.

JÄRELDUS: Euroopa Parlament ja Nõukogu peavad jätkama läbirääkimisi, et kokku leppida, millal digitaalsed tahhograafid kohustuslikuks muutuvad.

ETF'I JÄRGMISED TEGEVUSED

- Kindlustada, et digitaalsed tahhograafid juurutataks võimalikult kiiresti!
- Kampaania ja koostöö Euroopa Liidu kontrolliametkondadega kindlustamiseks, et digitaalseid tahhograafe poleks võimalik manipuleerida

TÖÖTAJATE LÄHETAMIN

Soodsamad tingimused sõidukijuhtidele

- Digitaalsete tahhograafide kiire juurutamise tulemusel on kontrolliasutustel **paremad vahendid sõidukijuhtide täpse töötaja määratlemiseks** välisriigis.
- Selle tulemusena makstakse välisriigis töötavatele sõidukijuhtidele, kes teostavad kabotaaži ja rahvusvahelisi vedusid, **kõrgemat töötasu** ja firmad ei saa enam maksta päritoluriigi palka.
- Ülemineku-perioodil **töötajate lähetamise palgad siiski ei rakendu** ja sõidukijuhtidele makstakse palka, mis vastab firma asutamissriigi palgatasemele. Kompensatsiooniks pakub **Euroopa Parlament** siiski, et firma “asutamissriik” peab olema koht, kus või kust alates sõidukijuhid **tavaliselt oma tööülesandeid täidavad** (vaadake täpsemalt allpool kirjendatud näitest).
- Pärast Mobiilsuspaketi heakskiitmist on sõidukijuhtidel õigus nii selle riigi, kuhu veos viiakse või kust see peale võetakse, miinimumpalgale kui ka **täielikule tasustamisele**, mis sisaldab lisaks miinimumpalgale ka mitmeid teisi elemente, näiteks iga-aastase puhkuse boonuseid.



Miinused ja plussid

On ka erandeid

- **Kabotaaži** puhul rakenduvad **alati** töötajate lähetamise reeglid. Rahvusvahelise transpordi osas annavad nii Euroopa Parlamendi kui ka ELi Ministrite Nõukogu positsioonid sõidukijuhidele lähetatud töötajate reeglite rakendamise **vabastuse** juhul kui teostakse lihtsat **ekspordi-impordi sõitu**. Kui digitaalsed tahhograafid on juba paigaldatud kõikidesse sõidukitesse, võidakse sõidukijuhti paluda, et ta lisaks kahe riigi vahelisele transpordioperatsioonile teostaks ka ühe peale- ja mahalaadimise riikides, mida ta läbib, eeldusel, et peale- ja mahalaadimine ei toimu sama riigi piires. **Ka need kaks operatsiooni saaks lähetatud töötajate reeglite rakendamise vabastuse** ehk teiste sõnadega ei rakenduks nende riikide palgad, kus sõidukijuht kaupa peale või maha laadib. Suurema selguse saamiseks palun lugege allpool toodud näiteid.

Sõidukijuhtidele, kes läbivad mõnd riiki transiidi korras, ei maksta transiitriigi palka

- Euroopa Parlament ja Nõukogu on selles küsimuses samal arvamusel lähtuvalt sellest, et **läbitavates riikides teenuseid ei osutata**.
- Transiidis oldud aja eest tasustatakse sõidukijuhtide tööd vastavalt palgatasemele, mis kehtib riigis, **kus on asutatud neid tööle palganud firma**.

Siiski on positiivne, et:

- **Euroopa Parlament** on seisukohal, et “asutamissriik” (firma koduriik) peab olema paik, kus või kust alates sõidukijuhid **tavaliselt oma tööülesandeid täidavad**, mis kaudselt lahendab ka transiidi probleemi ja veelgi olulisem on, see on samas suunatud ühe olulisema sotsiaalsel dumpingut põhjustava teguri vastu.

Näide: asõidukijuht, kes alustab sõitu Ungaris ja veos tuleb viia Rootsi. Seejärel sõidab juht Ungarisse tagasi – kogu sõidu eest tuleb sellele juhile tasuda vastavalt Ungari palgatasemele (sõltumata sõidukijuh kodakondsusest).

Kui juht on viinud kauba Rootsi kohale ja seejärel muudab bilateraalselt marsruuti ning teeb enne Ungarisse tagasipöördumist ka teisi sõite (kauba pealelaadimisi ja kohaletoimetamisi) teistes Euroopa Liidu liikmesriikides, siis makstakse juhile iga sellise sõidu eest töötasu, mis kehtib riikides, kus ta kauba peale pani või kuhu kohale toimetas.

Transiitriikidest läbisõitmise aja eest makstakse Ungari palka.

Kui digitaalsed tahhograafid muutuvad kõigi rahvusvahelisi vedusid teostavate sõidukite jaoks kohustuslikuks (tähtaja osas käivad läbirääkimised), võidakse ülal toodud näite puhul nõuda, et juht teeks veel kaks sõitu vastavalt Ungari palgale ja tingimustele järgnevalt: kui juht alustab sõitu Ungarist veosega, mis peab jõudma Rootsi, võidakse paluda, et ta lisaks sellele veosele võtaks Rootsi sõitmise teekonna vältel üks kord veel kusagilt kauba peale ja üks kord toimetaks sihtkohta. Sama kehtib ka teekonna osas Rootsist tagasi Ungarisse pärast seda, kui Ungarisse viidavad kaubad on juba peale laaditud.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ettepanekule tasustatakse bilateraalsete vedude korral tellimus- ja liinivedude bussijuhte vastavalt Ungari palkadele.

Lähtuvalt Euroopa Parlamendi "asutamise" definitsioonist pole tulevikus enam võimalik, et ettevõtted palkavad sõidukijuhte näiteks Poolast ja sunnivad neid sõitma Saksamaa piires või alustama sõitu Saksamaalt, kuid pakuvad poola palka ja tingimusi. Firma, kuhu palgatakse juhte väljaspool Saksamaad eesmärgiga korraldada vedusid Saksamaa piires peab olema Saksamaal "asutatud". Sel juhul rakenduvad neile juhtidele transiidi vältel saksa palgad ja sama kehtib ka kõigi sõitude tasustamise osas, mis algavad ja lõppevad Saksamaal.

Milliseid dokumente on vaja kontrollimisel esitada?

Mõlemad institutsioonid on seisukohal, et firmadel tuleb:

- saata **lähetamise deklaratsioon** selle riigi ametiasutustele, kus sõidukijuht lähetamise reeglitega kaetud transporditellimust täidab (kabotaaž jne)
- anda sama leping ka sõidukijuhile, **samuti teenuse osutamise leping** iga osutatava transporditeenuse kohta (**CMR saateleht**)
- sõidukijuhi lähetuse lõppedes tuleb saata sinna riiki, kus juht lähetatunud töötajana töötas **lähetamise deklaratsioon, CMR saatelehed** kõigi lähetusperioodi vältel teostatud sõitude kohta, **töölepingud ja tõendid juhi tööaja ja töötasu kohta**.

JÄRELDUS: Euroopa Parlament ja Nõukogu peavad jätkama läbirääkimisi, millistel juhtudel toimub töötajate lähetamise reeglitest vabastamine ja arutama edasi jõustamise meetmeid.



ETF'I JÄRGMISED TEGEVUSED

- Kampania läbiviimine kindlustamaks, et kui digitaalsed tahhograafid kohustuslikuks muutuvad, oleks kaks rahvusvahelist "lisasõitu", mis on kaetud bilateraalse transpordi klausliga, lubatud ainult ühel korral
- Kampania läbiviimine toetamaks turvalise platvormi loomist, mis oleks reaajas kättesaadav ainult õiguskaitsorganitele ja mis kohustaks kõiki maanteetranspordi firmasid kõigi dokumentide elektroonilisi versioone üles laadima, mis võimaldaks kontrollida vastavust
- ELi tasemel kampania korraldamine elektrooniliste palgatõendite toetuseks

KABOTAAŽ (Määrus 1072/2009)

Soodsamad tingimused sõidukijuhtidele

- Praegu on arutusel **karmimad reeglid kabotaaži osas ja mõjusamad vahendid nende jõustamiseks** – näiteks digitaalsed tahhograafid. Vastavalt neile reeglitele pole enam võimalik nõuda, et Portugalist pärit sõidukijuhid tuleks portugali palkade eest määramata ajaks tööle Prantsusmaale.
- Digitaalsete tahhograafide kiire juurutamise abil saavad kontrolliasutused paremini määratleda **täpse perioodi**, mille vältel sõidukid ja juhid mingis riigis tegutsevad.
- Järelikult on ka **lihtsam** tagada, et juhtidele makstaks kabotaažvedude eest **õiglast** tasu.
- Nii juhtidel kui ametiühingutel on lihtsam koguda **tõendeid rikkumiste kohta** ja neist ametiasutustele teada anda.

Kas tulevad uued kabotaaži reeglid?

- **ELi Ministrite Nõukogu** soovib jätta reeglid sellisteks nagu need praegu on, seega veok, mis on kuulub firmale, mis on registreeritud riigis A võib riigis B teostada **7 järjestikuse päeva vältel** maksimaalselt **3 siseriikliku transpordi vedu**.
- **Euroopa Parlamendi ettepanek** on, et veokil, mis kuulub firmale, mis on registreeritud riigis A on lubatud riigis B opereerida ainult 3 päeva, kuid selle aja vältel võib veok teostada **piiramatul arvul vedusid** (ületamata ELi reeglitega lubatud maksimaalset sõiduaega, mis on 9 või 10 tundi päevas).

Kas firmad saavad neist reeglitest kergesti mööda hiilida ja periooditi tegelda karkematult kabotaažiga?

- Ei, kuna nii ELi Ministrite Nõukogu kui ka Euroopa Parlament on nõustunud **“taandumisperioodi”** sisseviimisega, mille vältel peavad mingi riigi territooriumil maksimaalse päevas lubatud arvu sõite teinud sõidukid sellest riigist eemal olema.
- **Ministrite Nõukogu** on teinud ettepaneku, et taandumisperioodi kestvuseks oleks **5 päeva**.
- **Euroopa Parlamendi** ettepanek on, et taandumisperiood kestaks **60 tundi** ning et veok peaks selle aja veetma oma ettevõtte **koduriigis**.

JÄRELDUS: Euroopa Parlament ja Nõukogu peavad jätkama läbirääkimisi kabotaaži perioodi pikkuse ja tegevusaja üle ning “taandumisperioodi” pikkuse üle.

ETF'I JÄRGMISED TEGEVUSED

- Lobitöö tegemine, et tagada rangemad kabotaaži reeglid, mida oleks kergem kontrollida
- Lobitöö tegemine, et tagada, et kabotaaži reeglid ei tooks kaasa moonutusi ELi liikmesriikide tööturul

TÖÖVÕIMALUSTE KÄTTESAADAVUS (Määrus 1071/2009, mida teatakse ka kui "POSTKASTIFIRMADE" VASTU SUUNATUD MÄÄRUST)

soodsamad tingimused sõidukijuhtidele

- Firmad, mille tegevus ei vasta kabotaaži ja töötajate lähetamise reeglitele, võivad kaotada Euroopa Liidus tegutsemise litsentsi.
- Tänu maanteetranspordi firmadele kehtestatud rangematele nõudmistele (täpsem info allpool), on sõidukijuhtidel **väiksem oht, et neid palgatakse tööle nn postkastifirmasse**, seega saavad nad ise **paremini kontrollida** oma tööhõive olukorda, oma õigusi ja soodustusi nagu sotsiaalne turvalisus, tervisekindlustus, peretoetused jne.

Millised kriteeriumid peavad olema täidetud, et firmat saaks pidada tõeliseks äriettevõtteks ehk vastupidiseks võrreldes nn postkastifirmaga?

- **Nõukogu** arvamus on, et selleks, et ülal nimetatud võimalik oleks, peaks veondusettevõttel olema **piisavalt parkimispiirkondi** riigis, kus firma on asutatud.
- **Euroopa Parlament** läheb palju kaugemale ja on seisukohal, et firma peab **nelja nädala jooksul** läbi viima **vähemalt ühe peale- ja mahalaadimise operatsiooni** riigis, kus firma on asutatud. See tähendab ühtlasi firmadele kohustust omada asutamisriigis parkimispiirkondi.

JÄRELDUS: Nõukogu ja Euroopa Parlament peavad veel jõudma ühisele seisukohale, milliste kriteeriumide alusel saaks tõelisi toimivaid veondusettevõtteid defineerida.



ETF'I JÄRGMISED TEGEVUSED

- Kampaania korraldamine selle põhimõtte toetuseks, et oluline osa transpordifirma tegevusest toimuks riigis, kus firma on asutatud.



ETF, Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon esindab rohkem kui 5 miljonit transporditöötajat, kes on koondunud vähemalt 230 transpordiala ametiühingusse 41 Euroopa riigis ja kaheksast erinevast sektorist, sealhulgas maanteetranspordi töötajaid ja logistikavaldkonna töötajaid

Peakontor:

Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Brüssel
Belgia

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org