

# Kuhu tee viib?

**Eesti vedajate seisukohad Euroopa Komisjoni  
maanteepaketi osas  
ehk  
proteksionismist ja bürokraatiast EL-s**

**Autoveonduse otsustajafoorum**  
©09.10.2017

ERAA nõukogu liikmed  
Jaak Kivisild, Transring Tartu  
Tõnis-Koit Pihu, Auto Võru  
Enno Järvekald, Heelix Grupp



EUROOPA ÜHENDUS



EST<sup>(1)</sup>

ERAA

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon

TEGEVUSLUBA nr RVTL001106

tasuliseks rahvusvaheliseks veo veoaks

Käesolev tegevusluba annab õiguse<sup>(2)</sup>

ALU MV OÜ

Tuvi, Alu alevi, Rapla valla, Rapla maakond, 79601 E  
nõukogu nr 1143/89

# Ühesugused nõuded kõigis EÜ liikmesriikides Kehtib veokitele alates 3,5t täismassiga, sama ka Eesti sisevedudel

tegeda ühenduse territooriumil ja selle territooriumi välises osas või selle üksikus osas, nagu on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) ja vastavalt käesoleva tegevusloa üldsäetetele.

|                                    |            |      |            |
|------------------------------------|------------|------|------------|
| Erimärkused:                       |            |      |            |
| Käesolev tegevusluba kehtib alates | 30.12.2011 | kuni | 30.12.2016 |
| Välja antud                        | TALLINN    |      | 30.12.2011 |



(3)

(1) Liikmesriikide eraldustähised on järgmised: (B) Belgia, (BG) Bulgaaria, (CZ) Tšehhi Vabariik, (DK) Taani, (D) Saksamaa, (EST) Eesti, (IRL) Iirimaa, (GR) Kreeka, (E) Hispaania, (F) Prantsusmaa, (I) Itaalia, (CY) Küpros, (LV) Läti, (LT) Leedu, (L) Luksemburg, (H) Ungari, (MT) Malta, (NL) Madalmaad, (A) Austria, (PL) Poola, (P) Portugal, (RO) Rumeenia, (SLO) Sloveenia, (SK) Slovakkia, (FIN) Soome, (S) Rootsi, (UK) Ühendkuningriik.

(2) Vedaja nimi või ärinimi ja aadress.  
(3) Loe välja andnud pädeva asutuse allkiri ja tempel.

Lisa 2

EUROOPA MAJANDUSÜHENDUS



Eesti Vabariik  
EST

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate  
Assotsiatsioon (ERAA)

ÜHENDUSE TEGEVUSLUBA nr 7000

KINNITATUD ÄRAKIRI nr 1

veose tasuliseks rahvusvaheliseks autoveoks

Käesolev luba annab õiguse

LEMPSI & VOLTSI OÜ

Tuulimäe 99, Põhjala, 45

ühenduse territooriumil ja selle territooriumi välises osas või selle üksikus osas, nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrusega (EMU) nr 881/92 kehtestatud ja loal toodud üldtingimuste kohaselt.

Erimärkused: 124GAZ

Käesolev luba kehtib alates 06.01.2009 kuni 01.01.2014

Välja antud TALLINN 06.01.2009



ERAA

# **Euroopa Liit**

**arengud ja suundumused aastast 2004**

- **Põhimõtted, põhiväärtused:**
  - **Inimeste, kaupade, kapitali ja teenuste vaba liikumine**
    - **Kas kehtib ka transpordi vallas?**
      - **Kas arengud transpordi vallas kanduvad ka teistele aladele?**

**Konkurentsivõime???**

**vs. USA, Hiina**



# Proteksionismiga kaasnevad bürokraatlikud barjäärid

**01.01.2015 jõustus Saksamaal seadus, mis kehtestab miinimumpalgaks 8,5 eurot tunnis. (*Info sellest 2 päeva enne uut aastat!!!*)** Seadus kehtib ka transpordisektorile ning rakendub nii Saksa kui ka välisvedajate tegevusele Saksamaa territooriumil (**kabotaaž, rahvusvaheline vedu Saksamaale ja Saksamaalt, ~~transiit~~**). **ajutiselt ei nõuta**

## Teatamiskohustus

Alljärgnevad andmed peab välisvedaja esitama Bundesfinanzdirektion West`ile Kölnis enne veo alustamist Saksamaa pinnal:

- Töötaja perekonna- ja eesnimi, sünniaeg
- Veo algus ja eeldatav kestus Saksamaa territooriumil
- Aadress, kus hoiustatakse dokumente
- Kiri, milles kinnitatakse, et taotluse korral tööandjad esitavad tõendi autojuhile miinimumpalga maksmise kohta (esimesel registreerimisel)

Teade tuleb **esitada kirjalikult saksa keeles (*samuti kogu info ja vastavad formularid ainult saksa keeles*)** sisaldades infot vedude kohta kuni 6 kuuks.

Planeeritud vedudes muudatuste korral Saksa tollile infot edastama ei pea ,kui algne teatamine on toimunud.

Tööandja peab hiljemalt 7 päeva jooksul pärast veo teostamist üles märkima veo alguse ja lõpu ning Saksamaa pinnal töötatud tundide arvu. **See dokument kuulub säilitamisele 2 aasta jooksul Saksamaal või välisriigis.**

**Viimasel juhul tuleb lisada kinnitus, millega tagatakse nõutud dokumentide üleandmine Saksa tollile tõendamise lihtsustamiseks.**

Saksa toll on avaldanud vormid, mida tööandjad peaksid edastama Saksa tollile iga Saksamaal toimuva veo kohta alates 1.jaanuarist 2015. Täidetud vormid tuleb saata :Bundesfinanzdirektion West, Cologne

**fax-i number +49 (0) 221 964 870 (*seega ainus info edastamise viis – üks fax-i nr. kogu maailmale, kinnitust fax-i saamise kohta ei anta, kõik ainult saksa keeles*)**

**Registreerimata jätmine – trahv kuni 30000 eurot.**

## **1) Lähetustõend – Prantsuse keeles (4lk.)** alates 01.07.2016 (v.a. transiit)

- ettevõtte nimi või ärinimi ning posti- ja elektronpostiaadressid, telefoninumbrid, kus töötaja tavaliselt töötab, ettevõtte õiguslik vorm, ettevõtte juhtide täielikud nimed, sünniajad ja -kohad, sotsiaalkindlustusametite või sarnaste määramine, kellele ettevõtte maksab sotsiaalmaksu või muud sarnast maksu;
- lähetatud töötaja täielik nimi, sünniaeg ja -koht, alalise elukoha aadress, rahvus, töölepingu sõlmimise kuupäev ning töölepingule kohaldatav tööseadus ning ametialane kvalifikatsioon;
- tunnipalga brutomäär, mis vajaduse korral konverteeritakse eurodesse, ning ettevõtte andmed seoses majutus- ja toitlustuskuludega, st päevarahad lähetatud töötajale; esindaja nimi või täielik nimi ning posti- ja elektronpostiaadressid, telefoninumbrid (vt allpool);
- viide ettevõtte registreerimisele riiklikus transpordiettevõtete elektroonilises registris (vrdl määruse (EÜ) nr. 1071/2009 punkti 16);

## **2) Kohustus esindaja määramiseks Prantsusmaal**

## **3) Tõendite ja dokumentide säilitamise kohustus**

Lisaks sellele peavad **sõidukis olema ka järgmised dokumendid: - juhi tööleping;** vajaduse korral töölepingu juurde kuuluvad **kollektiivlepingud**, mis on tõlgitud **prantsuse** keelde.

**4) Võimalikud karistused** Trahvi suurus ei tohi ületada **2 000 EUR** lähetatud töötaja kohta **ega olla üle 4 000 EUR** teo kordumise puhul ühe aasta jooksul esimese trahvi saamise kuupäevast. **Trahvi kogusumma ei tohi ületada 500 000 EUR.**

# 1) Lähetusõend – Prantsuse keeles (4lk.) alates 01.07.2016 (v.a. transiit)

- ettevõtte nimi või ärinimi ning posti- ja elektronpostiaadressid, telefoninumbrid, kus töötaja tavaliselt töötab, ettevõtte õiguslik vorm, ettevõtte juhtide täielikud nimed, sünniajad ja -kohad, sotsiaalkindlustusametite või sarnaste määramine, kellele ettevõtte maksab sotsiaalmaksu või muud sarnast maksu;
- lähetatud töötaja täielik nimi, sünniaeg ja -koht, aadress elukoha aadress, rahvus, töölepingu sõlmimise kuupäev ning töölepingule kohaldatav tööseadus ning ametialane kvalifikatsioon;

**SOCIAL DUMPING**

- tunnipäevad ja -kohad, mis on ettevõtte registreeritud aadressid; andmed töötaja kohta, mis on ettevõtte registreeritud aadressile; esindajate nimed ja ametid, mis on ettevõtte registreeritud aadressile; numbrid, mis on ettevõtte registreeritud aadressile; viide ettevõtte registreeritud aadressile; (vt allpool); sotsiaalkindlustusametite või sarnaste määramine, kellele ettevõtte maksab sotsiaalmaksu või muud sarnast maksu; (vrdl m...

## 2) Kohustuslikud dokumendid

## 3) Tõendid



Lisaks sellele peavad sõidukis olema ka järgmised dokumendid: - juhi tööleping; vajaduse korral töölepingu juurde kuuluvad kollektiivlepingud, mis on tõlgitud prantsuse keelde.

**4) Võimalikud karistused** Trahvi suurus ei tohi ületada **2 000 EUR** lähetatud töötaja kohta ega olla üle **4 000 EUR** teo kordumise puhul ühe aasta jooksul esimese trahvi saamise kuupäevast. **Trahvi kogusumma ei tohi ületada 500 000 EUR.**

# **Kokkuvõtteks – momendil on bürokraatlikud barjäärid kehtestanud**

- **Saksamaa Prantsusmaa**
- **Austria Luksemburg (Tšehhi)**

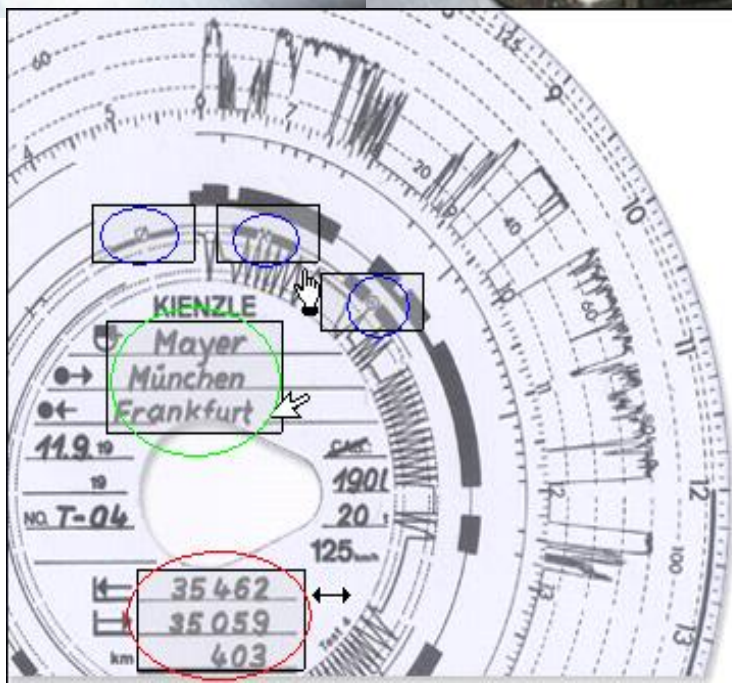
**+**

**Ainult kabotaaž**

- **Holland Norra Itaalia**

**Maanteepaketi ettepanekute alusel hakkaks selline  
bürokraatia kehtima kogu EL-s – st. 28(27) liikmesriigis**

# Autojuhi sõidu- ja puhkeaja korraldus



Mayer  
Karl  
745678901234567 7 8  
04.01.2010

A S /LCR 243  
↔ 205 177 km  

|       |       |       |
|-------|-------|-------|
| 12:34 | 15:10 | 02h37 |
| 15:11 | 16:22 | 01h12 |
| 16:23 | 16:38 | 00h16 |
| 16:39 | 17:20 | 00h42 |
| 17:21 | 18:12 | 00h52 |
| 18:13 | 18:36 | 00h24 |
| 18:37 | 18:38 | 00h02 |

 ↳ 205 408 km ↔ 231 km

**Belgia** kehtestas **21. juunil 2014** keelu autojuhtidele pidada regulaarset iganädalast puhkust sõiduki kabiinis juhindudes EU määrusest 561/2006 art. 8, punkt 8.

Trahv määruse rikkumise eest on **1800 EUR kohapeal**. Kui kohapeal ei ole autojuhil võimalik trahvimakset teostada, on ametivõimudel õigus veoki edasiliikumine blokeerida, nõuda tagasimakstavat deposiiti või kui trahv ei ole makstud 96 tunni jooksul, on neil **õigus sõiduk konfiskeerida**. Ametivõimudel on õigus anda asi **kohtusse**, kus süüdimõistva otsuse korral on trahv **60000 EUR**.

**11. juulil 2014** avaldati **Prantsusmaa** vastavasisuline määrus Prantsusmaa riigiteatajas ja see jõustus **12. juulil 2014**.

Määrus kohustab autojuhti pidama iganädalast puhkeaega väljaspool sõiduki kabiini, vastasel juhul määratakse karistus (kriminaalne rikkumine). Ettevõtted, kes määrust ei täida riskivad autojuhi **ühe aastase vanglakaristusega !!!** ja **30000 EUR suuruse trahviga**.

**Saksamaal alates 25. 05. 2017a. keelatud iganädalase puhkeaja veetmine sõidukis.**

**See puudutab regulaarset iganädalast puhkeaga - 45 tundi.**

- **trahv autojuhile 60€ iga sõidukis viibitud tunni eest**
  - **60 X 45 = 2700.-€**
  
- **trahv ettevõttele 90€ iga sõidukis viibitud tunni eest**
  - **180 X 45 = 8100.-€**

**MP ettepanekutega kaasnevad lisaks eelnevale täiendavad piirangud ja kohustused –  
– diskrimineerivad eriti EL äärealade riike**

North American Transport Services

**BRAKES**

North American Transport Services

**DISTRACTED DRIVING**

North American Transport Services

**BACKING**

North American Transport Services

**SHARING THE HIGHWAY**

North American Transport Services

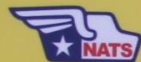
**SEAT BELT**

North American Transport Services

**NIGHT**

S.COM

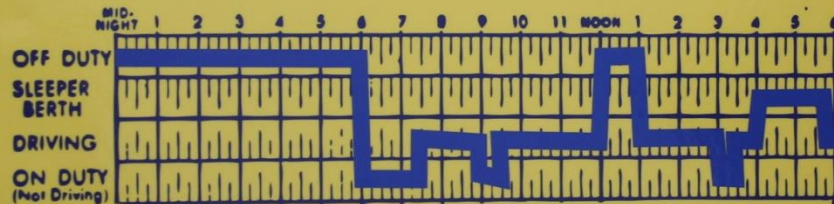
WWW.NALOGISTICS.COM



**North American  
Transport Services**



# 14 HOUR LIMIT



**MAX  
14 hours**

Just make sure you remember the following three things to avoid a logbook violation:

- Take your 10 hour break within 14 hours of starting your PTI.
- EVERY LINE counts during the 14 hours, even the off duty time.
- Within the 14 hours, make sure you have not driven more than 11 hours.

S.COM

WWW.NALOGISTICS.COM

# Eelmäng

## "ROAD ALLIANCE"

*Meeting of European Ministers responsible for Transport - Paris, 31<sup>st</sup> January 2017*

The strength and future of the European Union is based both on its single market and on the respect for fundamental rights, especially social rights.

For this reason, we, transport ministers of

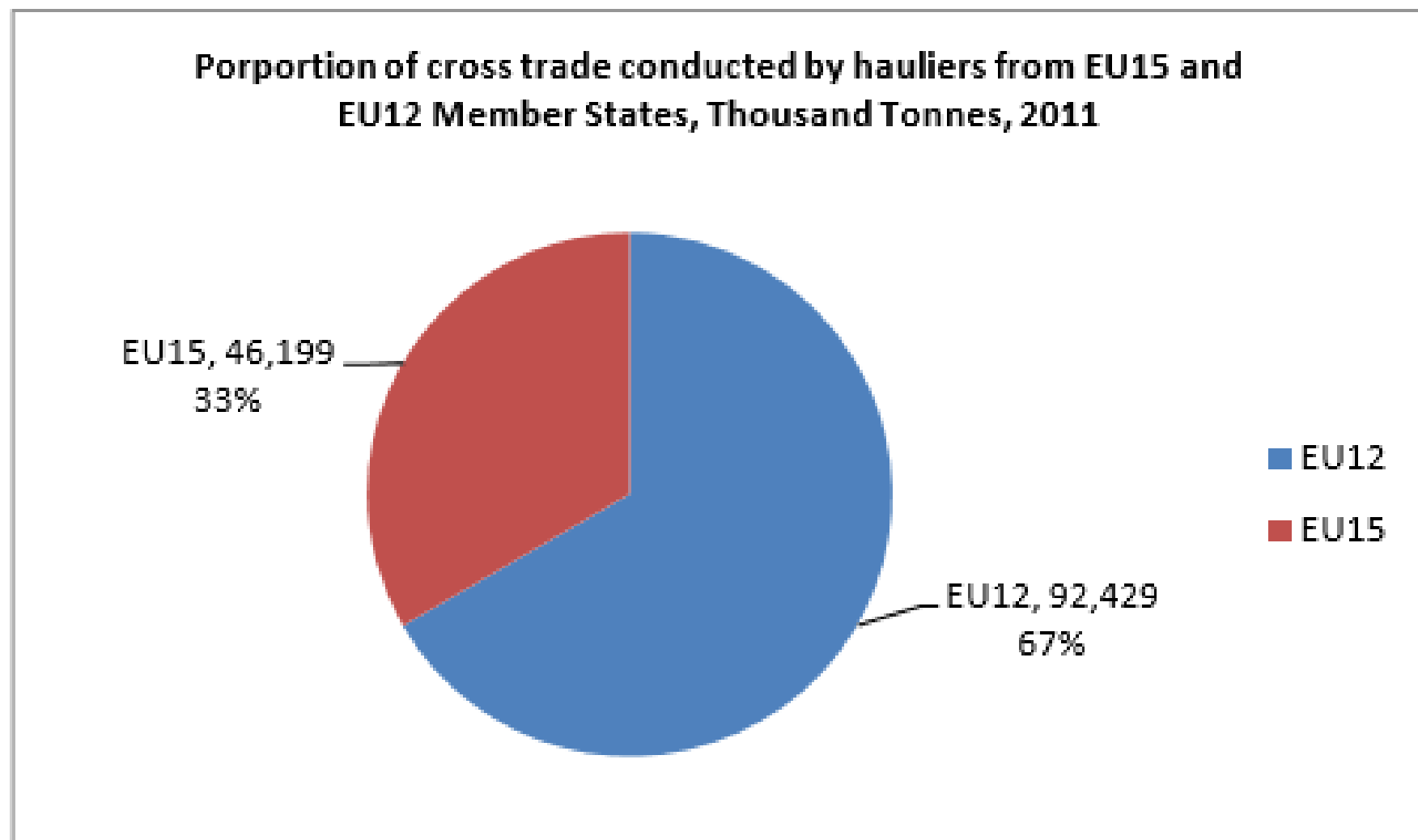
**Austria, Belgium, Denmark, France, Germany, Italy, Luxembourg, Norway and Sweden,** wish to send citizens a clear message that cooperation within Europe produces constructive results.

„Road Alliance“ tekst - püüdest „single market“ (vaba turu) poole – on demagoogia, kuna sisuliselt kiidetakse heaks oma liikmete poolt juba loodud bürokraatlikud ja protektsionistlikud oma siseturu kaitse meetmed ja plaanitakse uusi. Sellise protektsionismi tõttu kannatab aga oluliselt EL konkurentsivõime võrreldes teiste suurte majandustega nagu USA, Hiina jne.

## Küsimus Foorumile

**Kui 8 vana liiget saavad teha koostööd, miks ülejäänud ei saa?** Et ei oleks võimalik näpuga näidata „ala-arenenud ida-blokile“, tuleks **lisaks uutele liikmesriikidele püüda kaasata ka vanu liikmeid, kes alla ei kirjutanud** - Soome, Kreeka, Iirimaa, Holland, Portugal, Hispaania,

Figure 2.6 - Proportion of Cross Trade Conducted by EU-15 and EU-12 Member States (2011)



<sup>18</sup> AECOM analysis of Eurostat, [road\_go\_ia\_tc], 2013, *Eurostat*

<sup>19</sup> Eurostat, road\_go\_ctq\_tt, 2013, *Eurostat*

# Maanteepaketi ettepanekud

## 1. Sõidukijuhtide lähetamine

- Sisuliselt soov seadustada EC rikkumismenetluses olev Saksamaa (+Prantsusmaa, Austria jne.) senine praktika kogu EU-s. Küsimus ei ole sotsiaalsetes tagatistes – kõik Eesti rahvusvaheliste vedude autojuhid on niigi tasustatud vähemalt Saksamaa miinimumpalga tasemel – vaid meeletus bürokraatia kasvus.

### Autojuhti ei saa käsitleda konkreetsesse riiki lähetatud töötajana

- Tänapäeval ei toimu vedu punktist A punkti B (Eesti-Saksa), vaid ühitatud veoste (osakoormate) vedu punktide A, B, C, D,.. vahel, eriti väikeriikide puhul
  - Seega – autojuht ei saa muutuda lühiajaliselt teise riigi töötajaks ning osaliseks ühe teise riigi sotsiaalsüsteemis, et talle peaksid laienema sealse riigi reeglid
- Posting is a situation where a truck driver works for a limited period in another EU Member State and acquires social rights temporarily in that Member State.
- Töötajate lähetamine teise riiki on sisuliselt erinev, võrreldes kaugsõidu juhtidega
  - Ainult kabotaažvedude korral võiks autojuhile kehtida lähetatud töötajate reeglistik



# Maanteepaketi ettepanekud

## 1. Sõidukijuhtide lähetamine

- 3 päeva erand kuu kohta - reaalselt 1,5 päeva – ei välista tegeliku töö korral ühtegi riiki. Seega erand on sellisel kujul deklaratiivne, mõttetu ning **lähetusdeklaratsioonide eelnev koostamine ja kaasnevad nõuded rakenduvad kõigi 27 liikmesriigi osas.**

## Näitena:

- Reis Tartu – Hamburg (1800km), Lätis (260km), Leedus (330km), Poolas (800km).
- Arvestuslik läbisõit 500-600km/päevas, keskmine tehn. kiirus 50-60km/h (v.a.Saksamaa). **Igas läbitavas riigis viibitakse kokku üle 6 tunni.** Vastavalt MP ettepanekutele läheb arvesse nii sõidu-, teiste tööde, puhke- ja vaheaeg. **Seega kõik läbimised läheks arvesse täistööpäevana.**
- Kuus on võimalik teha 2,5 sellist edasi – tagasi reisi.
- **Järelikult kujuneb igas läbitavas riigis päevade arvuks vähemalt neli päeva kuus ja seega on vajalik lähetuse vormistamine kõikidesse riikidesse!** (täna on valdavalt tegemist osakoormate veoga – enamuses läbitavates riikides tuleb sageli mõni alusetäis kaupa peale/maha laadida, seega ei ole enamus läbitavaid riike ka transiitriigina mõeldavad)

# Maanteepaketi ettepanekud

## 1. Sõidukijuhtide lähetamine

- 3 päeva erand kuu kohta - reaalselt 1,5 päeva – ei välista tegeliku töö korral ühtegi riiki. Seega erand on sellisel kujul deklaratiivne, mõttetu ning **lähetusdeklaratsioonide eelnev koostamine ja kaasnevad nõuded rakenduvad kõigi 27 liikmesriigi osas.**
- Ettevõttele kehtestatav **eelnevalt lähetuse deklareerimine** ei ole vajalik – enamus andmeid on saadavad registritest Eestis (MTR). Alates 2019.a. peavad EL-s (ERRU) olema vastastikku kättesaadavad.

## Lähetusega kehtestatavad nõuded vedajale (ettevõtjale):

- teises liikmesriigis asutatud autoveo-ettevõtja peab saatma riigi pädevatele asutustele hiljemalt lähetuse alguses elektroonilises vormis **lähetamisdeklaratsiooni**, mis on koostatud **vastuvõtva liikmesriigi ametlikus keeles või inglise keeles** ja sisaldab ainult järgmist teavet:
  - **autoveo-ettevõtja tunnusandmed;**
  - asutamise liikmesriigi **veokorraldaja või teis(t)e kontaktisiku(te) kontaktandmed**, kes suhtlevad pädevate asutustega vastuvõttavas liikmesriigis, kus teenuseid osutatakse ning kes saadavad ja võtavad vastu dokumente ja teadaandeid;
  - lähetatud **sõidukijuhtide eeldatav arv ja isikuandmed;**
  - lähetuse eeldatav **kestus ning kavandatav algus- ja lõppkuupäev;**
  - lähetuses kasutatavate **sõidukite registreerimismärgid;**
  - **veoteenuste liik**, s.o kaubavedu, reisijatevedu, rahvusvaheline vedu või kabotaažvedu;

# Maanteepaketi ettepanekud

## 1. Sõidukijuhtide lähetamine

- 3 päeva erand kuu kohta - reaalselt 1,5 päeva – ei välista tegeliku töö korral ühtegi riiki. Seega erand on sellisel kujul deklaratiivne, mõttetu ning **lähetusdeklaratsioonide eelnev koostamine ja kaasnevad nõuded rakenduvad kõigi 27 liikmesriigi osas.**
- Artikkel 2, lg 4.a. kehtestatav lähetuse deklareerimine ei ole vajalik – enamus andmeid on saadavad registritest Eestis (MTR). Alates 2019.a. peavad EL-s (ERRU) olema vastastikku kättesaadavad.
- Juhile lisandub kohustus tohutus koguses tõendusmaterjali kaasas kandmiseks või esitamiseks

## sõidukijuht

➤ peab säilitama paber kandjal või elektroonilisel kujul **(1) lähetamisdeklaratsiooni koopiat** ja **(2) tõendeid vastuvõtvas liikmesriigis toimuva veotegevuse kohta**, näiteks elektroonilist saatelehte või Euroopa Parlamendi ja nõukogu **(3) määruse (EÜ) nr 1072/2009 artiklis 8 osutatud tõendusmaterjali** ja esitama need, kui neid küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus;

➤ peab säilitama sõidumeerikute andmeid ja **(4) eelkõige nende liikmesriikide riigikoode, kus sõidukijuht on viibinud** rahvusvahelise autoveo või kabotaažveo käigus, ja esitama need, kui neid küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus;

➤ peab säilitama paber kandjal või elektroonilisel kujul **(5) töölepingu** või võrdväärse dokumendi koopiat nõukogu direktiivi 91/533/EMÜ artikli 3 tähenduses, mis on **(5) tõlgitud ühte vastuvõtva liikmesriigi ametlikest keeltest** või inglise keelde, ja esitama selle, kui seda küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus;

➤ peab esitama paber kandjal või elektroonilisel kujul **(6) koopia viimase kahe kuu palgatõenditest**, kui neid küsitakse teel korraldatud kontrollide käigus; sõidukijuhil on õigus võtta teel korraldatud kontrolli ajal ühendust peakorteri, veokorraldaja või mis tahes muu isiku või üksusega, kes võib selle koopia esitada;

## autoveo-ettevõtja

➤ peab esitama mõistliku aja jooksul pärast lähetusperioodi paber kandjal või elektroonilisel kujul **koopida punktides b, c ja e osutatud dokumentidest**, kui seda küsivad vastuvõtva liikmesriigi ametiasutused.

# Maanteepaketi ettepanekud

## 1. Sõidukijuhtide lähetamine

- 3 päeva erand kuu kohta - reaalselt 1,5 päeva – ei välista tegeliku töö korral ühtegi riiki. Seega erand on sellisel kujul deklaratiivne, mõttetu ning **lähetusdeklaratsioonide eelnev koostamine ja kaasnevad nõuded rakenduvad kõigi 27 liikmesriigi osas.**
- Artikkel 2, lg 4.a. kehtestatav lähetuse deklareerimine ei ole vajalik – enamus andmeid on saadavad registritest Eestis (MTR). Alates 2019.a. peavad EL-s (ERRU) olema vastastikku kättesaadavad.
- Juhile lisandub kohustus tohutus koguses tõendusmaterjali kaasas kandmiseks või esitamiseks
- Kas EL-s ei ole enam **võrdsetel alustel 24 ametlikku keelt**. Miks peab ettevõtja oma lepinguid, raamatupidamist jms. tõlkima suvalisse keelde?  
*Lisaks 24 ametlikule keelele on Euroopa Liidus 5 poolametlikku keelt: [baski](#), [galeegi](#), [katalaani](#), [gaeli](#) ja [kõmri keel](#). Euroopa Liidu kodanikel on nendes keeltes õigus pöörduda Euroopa Liidu institutsioonide poole ja saada vastuseid.*(Wikipedia)

**Ainus positiivne mõttevälgatus ettepanekutes oli tankisti nõudest loobumine**

**Arukas oleks probleemidega tegeleda juurte juures (tekkekohas).**

**Veondus on põhjalikult litsentseeritud valdkond. Lihtsam oleks vajadusel tegevusloa väljastamise tingimustele lisada sots. gar. nõue.**

# Maanteepaketi ettepanekud

## 2. Määrus 561/2006 sõidu- ja puhkeaja reeglid

- *Artikkel 2 lg. 7 Sobivasse peatuskohta jõudes sisestab juht digitaalsesse sõidu-meerikusse nende riikide tähised, kus ta alustas oma igapäevast tööaega ja kus ta selle lõpetas, ning samuti selle, kus ja millal ta ületas piiri.*
- **Tehniliselt ei ole võimalik sisestada tagasiulatuvalt piiriületuse kohta ja aega**
  - **Kuhu jääb EL ühine majandusruum?**
- *Artikkel 8 lg. 7 Puhkeperiood, mis võetakse kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, järgneb või eelneb vahetult vähemalt 45tunnisele regulaarsele iganädalasele puhkeperioodile.*
- **Nimetatud säte kitsendab oluliselt seniseid võimalusi**
- *Artikkel 7 lg. 8.a. Regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja üle 45tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, ei või võtta sõidukis. Need tuleb võtta sobivas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid;*
- **Nõude täitmiseks puudub vastav infrastruktuur.**
- **Vastuolu CMR konventsiooniga**

# Maanteepaketi ettepanekud

## 2. Määrus 561/2006 sõidu- ja puhkeaja reeglid

➤ *Art. 7, lg.8b. Veoettevõtja korraldab juhtide töö selliselt, et iga kolme järjestikuse nädala jooksul saab juht veeta kodus vähemalt ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi või ühe üle 45tunnise iganädalase puhkeperioodi, mis on võetud kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest.*

➤ **Diskrimineeriv ääriiriikidele – ei ole praktikas täidetav**  
✓ **Seega küsimus ei ole rikas Lääs vs. vaene Ida**

➤ **Tallinn- Lissabon - Tallinn 4300 + 4300 + X = 9000km**

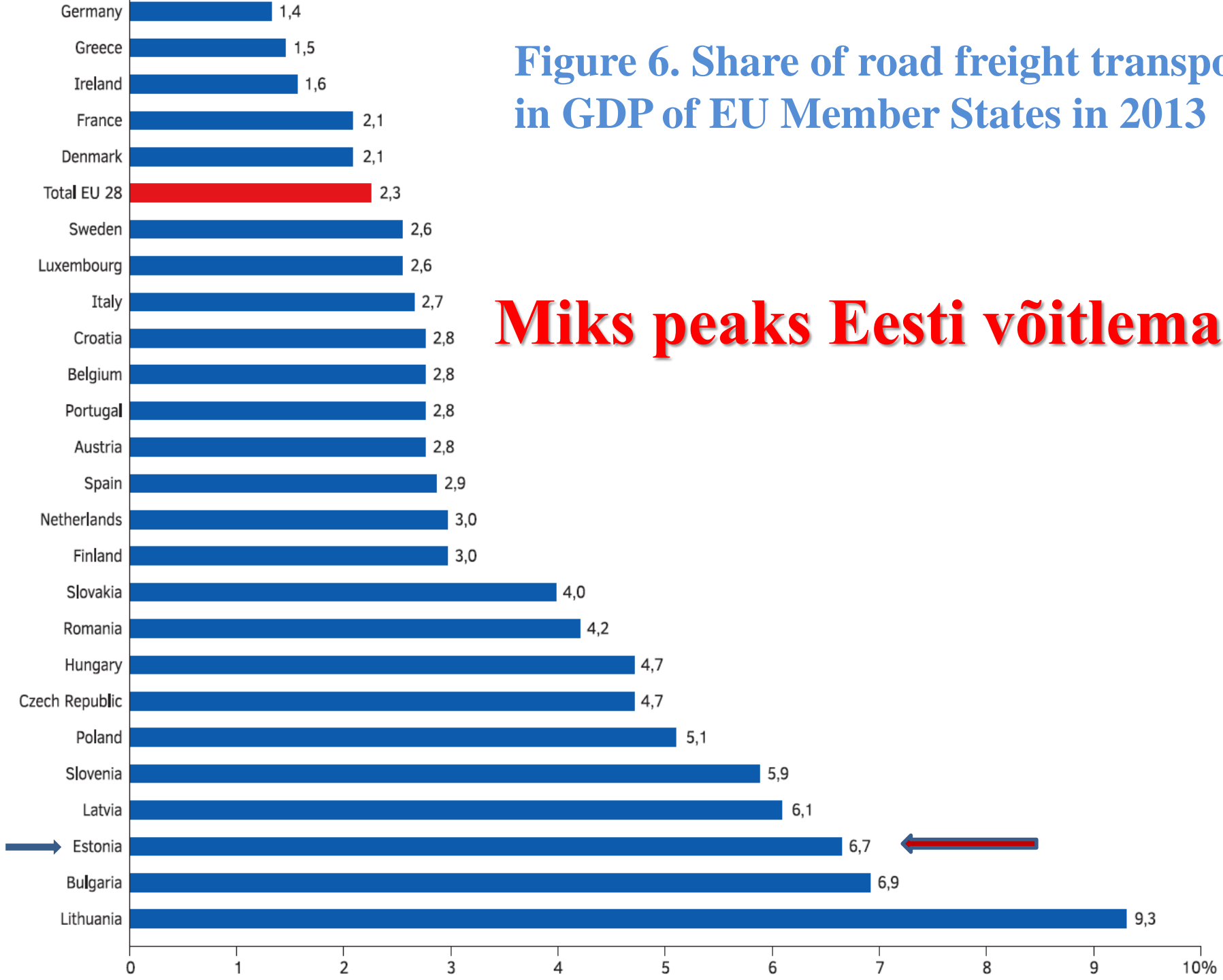


**Max. läbisõit 500 – 600km/päevas + p/m laadimised + iganädalased**  
**Kolm nädalat täitub Saksamaal ja sealt tuleks see juht ühis-**  
**transpordiga koju toimetada ja teine juht sinna vastu saata**

➤ **Pariis – Brüssel – Pariis 314 + 314 = 630km**

**Sotsiaalse õigluse ja võrdse kohtlemise printsiibi alusel**  
**– samad reeglid ka kaugsõidu meremeestele!!!**

**Figure 6. Share of road freight transport in GDP of EU Member States in 2013**



**Miks peaks Eesti võitlema?**

# Vastuseta küsimused

**Kas ja kuidas saab kõik need reeglid kehtestada kolmandate riikide vedajatele?**  
The answer is blowin' in the wind (Bob Dylan 1962)

**Kui nõutakse võrdseid väljundeid (juhi töötasu) peaks ka sisendid olema võrdsed (veohind, sõidukite-, kütuse-, kindlustuse hinnad jne.) –**  
**- see aga = sotsialism**

Brussels, 27 October 2017



Dear European and national decision makers,

**Open letter on the application of posting of workers to road transport – the current situation cannot continue**

Since 2006, IRU continually stated that the general Posting of Workers Directive 96/71/EC **is not suitable for the road transport sector**. Again **IRU repeated this message** during the 2009 revision of the EU rules on access to the road haulage market, **when several Member States started to introduce posting rules** and during the European Commission consultations leading to the **publication of the EU Mobility Package**.

IRU also considers that the *lex specialis* has insufficiently explored potential **digital solutions to Reduce the administrative burden**. It should have insisted more on closer cooperation and **information Exchange** between Member States using **the Electronic Register for Road Transport Undertakings (ERRU)** as an example.

IRU is of the opinion that it is **next to impossible to assess compliance with the posting of workers rules at the roadside**. According to IRU, **roadside checks** should primarily concentrate on **road safety (driving and rest times and technical condition of the vehicle)**. Analysing **employment and labour documents** will severely prolong checks and should be left to checks at **company premises** or other targeted controls carried out by specialised staff.



**Kuhu tee viib?**

**FOORUMILE!!**

**Kuidas kaasata sõpru,  
et mõjustada inimesi Brüsselis  
loobuma rumalustest???**

**Autoveonduse otsustajafoorum**  
©09.10.2017

ERAA nõukogu liikmed

Jaak Kivisild, Transring Tartu

Tõnis-Koit Pihu, Auto Võru

Enno Järvekald, Heelix Grupp



# Single European Market in Road Transport – Dream or EU objective?

---

## STOP PROTECTIONIST MEASURES - THE WRONG WAY TO MOVE FORWARD ON LONG TERM

- the real cause is not the unfair competition of Eastern EU, but the fact that the Western economy does not perform, it is slowing down and the companies ask support from governments
- comfort or easy solutions today will make more complicate and difficult future solutions.

&

## START GRADUAL HARMONIZATION AND FURTHER MARKET LIBERALIZATION

- phased harmonization of minimum wage in EU over the next 10 years - like it happened for excise duty, vat, etc - more realistic approach
- continued market liberalisation as a premise of economical and social harmonisation

# East-West Competition in EU: Social Dumping vs. Financial Dumping

## Transport Cost Comparison Between West-East Competitors On Western Routes

| COST ELEMENT          | WEST EU COMPANY   | EAST EU COMPANY   |
|-----------------------|---|---|
| TRUCKS                | 7 brands manufactured in West EU -DAF, Mercedes, Iveco, Volvo/Renault, Man/Scania<br>-Bought at a slight cheaper price and better quality | 7 brands manufactured in West EU -DAF, Mercedes, Iveco, Volvo/Renault, Man/Scania<br>- Bought at Western price+   |
| TYRES                 | Same price for East and West EU   | Same price for East and West EU   |
| INSURANCE             | Slight cheaper price than East competitors  | Similar price with West EU competitors  |
| DIESEL                | Slight cheaper price than East competitors  | Similar price with West EU competitors  |
| <b>LABOR COST</b>     | Higher labor cost correlated with higher social standards and also higher cost of living  | East EU drivers have lower total cost of the jobs, but similar income with other drivers – <b>SOCIAL DUMPING?</b> |
| <b>FINANCING COST</b> | Cheaper cost for Western companies (1.2%) than for their Eastern competitors – <b>FINANCIAL DUMPING?</b>                                  | Higher cost for Eastern companies (4.5%) than for their West competitors  |

# Equal Pay for the Same Work in the Same Place

---

Western EU hypocrite “care” for Eastern employees: equal payment for the same work in the same place

- *While Eastern hauliers are paid bellow Western cost of reference*

UNTRR asks the same „care” also for Eastern companies: the same payment for the same service in the same place!!!

- In order to be able to pay the same Western labor costs, Eastern companies should have the possibility to earn similar income (more than cost of reference as provided by [cnr.fr](http://cnr.fr))

