

Liikuvuspakett: küsimused ja vastused

Küsimused ja vastused liikuvuspaketi 1 rakendamise kohta

Liikuvuspakett 1 on jõustunud ning selles sisalduvaid juhtide sõiduaegade ja puhketingimuste sotsiaalsätteid kohaldatakse alates 20. augustist 2020. Nüüd on Euroopa Komisjoni prioriteet tagada ühine arusaam uutest sätetest ja nende järjepidev rakendamine. Seetõttu on komisjon koostanud küsimused ja vastused, milles käsitletakse veosektoris liikuvuspaketi rakendamisega tekkinud pakilisemaid teemasid. Seda täiendatakse vajaduse korral järk-järgult lisaküsimuste ja -vastustega liikuvuspaketi 1 muude sätete kohta. See peaks toimima juhisenähtudele, autoveo-ettevõtjatele ja täitevametnikele, et tagada kogu ELis eeskirjade ühetaoline rakendamine ja kontrollimine.

HOIATUS: küsimuste ja vastuste paketi on koostanud komisjoni talitlused ning see ei ole Euroopa Komisjoni jaoks siduv. Üksnes Euroopa Liidu Kohus on pädev liidu õigusakte autoriteetselt tõlgendama. Sellega seoses tuleb märkida, et määruse (EÜ) 561/2006 artikli 8 lõige 8 ja artikli 8 lõige 8a, mida käsitletakse küsimustes 1 kuni 6, on praegu Euroopa Kohtus kehtetuks tunnistamise menetluse objekt. Esitatud näited on illustratiivsed ning konkreetsete näidete loetelu on täiendamisel.

I. Juhhi naasmine

Hide1.Kuidas tuleb mõista ja kohaldada juhi „koju“ naasmise kohustust? Millised on tööandja ja juhi vastavad kohustused ja õigused?

Artikli 8 lõige 8a

Meetme eesmärk on parandada autovedusid teostavate juhtide töötingimusi, vältides olukordi, kus nad peavad liiga pikalt teel viibima.

Vedaja on kohustatud korraldama juhtide töö nii, et nad saavad naasta „koju“ iga kolme või nelja järjestikuse nädala jooksul (olenevalt sellest, kas juhil oli kaks järjestikust lühendatud iganädalast puhkeperioodi).

Määruse artikli 8 lõikes 8a viidatakse kahele võimalikule naasmise kohale, mida tööandja peab pakkuma ja korraldama. Nendeks on juhi tavaline tugipunkt tööandja asukohaliikmesriigi tegevuskeskuses või juhi elukoht, kui see erineb tööandja asukohast.

Nagu on märgitud määruse põhjenduses (14) „[---] juhid saavad ise valida, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta“, peab juht tegema valiku tööandja pakutava kahe võimaluse hulgast. See tähendab, et tööandja ei tohi kohustada juhti valima naasmise kohaks tööandja asukohta.

Küsimusi võib tekitada olukord, kus juht ei tee oma valikut nimetatud kahe võimaluse vahel. Sel juhul võib kooskõlastatud valiku teha tööandja, lähtudes sellest, kumba naasmise kohta peetakse mugavamaks. Olukorda saab sellises kontekstis tõendada juhile esitatud (nt e-posti teel) palvega valida elukoha või tegevuskeskuse vahel, millele juht jätab vastamata või loobub valikust.

Iseasi on see, kus juht lõpuks oma puhkeaja veedab. Määrusega ei sätestata konkreetset kohta ning seega ei ole selles osas võimalik ka ELi õigust rikkuda. Samas peab tööandja pakkuma

määruses sätestatud naasmise võimalusi. Eeskirjaga kehtestatakse korralduslikku laadi kohustus ning kohustus pidada täitevasutustele kontrollimist võimaldavaid asjakohaseid tõendeid.

Kuigi juht võib valida puhkekoha, ei saa ta vabastada tööandjat kohustusest korraldada tööd nii, et see võimaldaks korrapäraselt „koju“ naasmist. See vedaja kohustus säilib olenemata sellest, mida juht teatab ning kus ta puhkust lõpuks kasutada otsustab.

Kokkuvõttes on tööandja kohustatud pakkuma juhile sobiva töökorralduse kaudu võimalust naasta tema elukohta või tavalisse tugipunkti tööandja tegevuskeskuses. Seda töökorralduslikku kohustust tuleb täita korrapäraselt, sõltumata juhi erisoovidest. Mis puutub reaalset puhkekohta, siis selle valib juht ning tööandja ega juht ei pea selle kasutamise kohta tõendeid säilitama.

Näiteks teostab Slovakkias elav ja Poola ettevõttes töötav juht autovedu Prantsusmaa ja Hispaania vahel. Tööandja peab pakkuma juhile valiku ning korraldama tööd nii, et võimaldada juhil korrapäraselt naasta tema elukohta (Slovakkias) või ettevõtte tegevuskeskusesse (Poolas). Ent juht võib teavitada tööandjat oma otsusest minna puhkeajaga kasutama mõnda teise kohta, nt puhkusele Lõuna-Itaaliasse. Pärast puhkeajaga läheb juht otse kohast, kus ta Itaalias puhkeaja veetis, kohta, kus ta taas tööd alustab (Hispaanias või Prantsusmaal).

Hide2. Kuidas peab vedaja tõendama, et ta on korraldanud tööd nii, et juhil on võimalik naasta tema elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse?

Artikli 8 lõige 8a

A2 Transpordiettevõtjad säilitavad juhi naasmise korraldamise tõendamiseks sõidumeeriku andmeid, juhtide töögraafikuid või muid dokumente (määruse (EÜ) nr 561/2006 põhjendus 14). Muud dokumendid, mis tõendavad, et tööandja pakkus juhile reaalset võimalust naasta tema elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse, on näiteks piletid või mis tahes muud reisikorralduslikud tõendid (nt tõend selle kohta, et juht naasis „koju“ tööandja antud minibussiga).

Tõendeid tuleb hoida ettevõtja tööruumides ning need tuleb esitada tööandja asukohaliikmesriigi kontrolliasutuse või mis tahes muu liikmesriigi kontrolliasutuse nõudmisel. Juhilt ei tohi nõuda tõendeid selle koha kohta, kus ta veetis regulaarset iganädalast puhkeajaga või pikemat vaheaega ega antud asjaolude tõendamist. Pärast teedel korraldatavat kontrolli võivad kontrolliasutused näiteks otsustada, et taotlevad lisateavet juhi tegevuse kohta vedaja asukohaliikmesriigi ametiasutustelt. Määruses (EÜ) nr 561/2006 ja direktiivis 2006/22/EÜ on sätestatud, et liikmesriigid abistavad üksteist määruse kohaldamisel ja selle täitmise kontrollimisel.

Tööandja kohustus võimaldada juhi korrapäraselt naasmist on korralduslikku laadi ning hõlmab kohustust pidada asjakohaseid tõendeid, mida esitada pädevatele asutustele kontrollide käigus. Seega juhi allkirjastatud avaldus/loobumiskiri (näiteks töölepingu osana või avalduse kujul, millega loobutakse naasmise õigusest juba ette, st enne, kui juht saab tööandjalt pakkumise), millega ta loobub „koju“ naasmise valiku õigusest, ei vabastada tööandjat kohustustest pakkuda reaalset naasmise võimalust ja tööd vastavalt korraldada.

Hide3. Kes peab katma juhi sõidukulud, mis tekivad tema naasmisel elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse?

Artikli 8 lõige 8a

Kui juht lõpetab tööaja ühes tema valitud kahest naasmiskohast või nende kohtade läheduses, ei kaasne sellega tööandjale täiendavaid reisikuluid.

Juhul kui naasmisele eelnev töötamise periood lõpeb kohas, mis asub valitud naasmiskohast kaugel, on tööandja kohustatud juhtide naasmise korraldamisel katma ka juhtide reisikulud.

Kui juht otsustab mitte vastu võtta tööandja pakkumist naasta elukohta või tööandja tegevuskeskusesse, vaid otsustab veeta oma puhkeperioodi mõnes teises kohas, peab reisikulud sellesse kohta ja sealt edasi katma juht.

Samad põhimõtted kehtivad juhile, kelle elukoht on kolmandas riigis ja kes töötab ELis asutatud ettevõttes.

Hide4. Kas sätet kohaldatakse FIEna tegutsevatele juhtidele? Kuidas saab FIEna tegutsev juht tõendada, et ta on täitnud kohustuse naasta oma elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse?

Artikli 8 lõige 8a

Artikli 8 lõiget 8a kohaldatakse ainult töölepingu alusel töötavatele juhtidele.

Määruses (EÜ) nr 561/2006 ei ole määratletud, mida peetakse töösuhteks. Kuna aga puudub viide riiklikule õigusele, on mõistel objektiivsetel teguritel põhinevalt oma tähendus.

Tõlgendamisel võib tugineda sarnaseid olukordi käsitlevale kohtupraktikale (vt kohtuasja C-658/18, punkt 88 jj; C-147/17, punkt 41 jj; C-316/13, punkt 27 jj). Seega peaks töösuhte olemasolu kindlaksmääramisel juhinduma töö tegeliku tulemuslikkusega seotud faktidest, mitte poolte töösuhte kirjeldusest. Euroopa Kohtu sõnul tuleb asjaolu, kas isik on töötaja või mitte, kindlaks määrata objektiivsete kriteeriumidega, mis eristavad töösuhet asjaomaste isikute õiguste ja kohustuste alusel. Töösuhte peamine tunnus on see, et üks isik osutab teatud aja jooksul teenuseid teisele isikule, on allutatud tööandja juhtimisele ning saab selle eest töötasu.

Lisaks, kuigi direktiivis 2002/15/EÜ sisalduv „FIEna tegutseva sõidukijuhi“ määratlus ei ole määruse (EÜ) nr 561/2006 kontekstis sellisena kohaldatav, võib seda määratlust siiski arvesse võtta. Kõnealuse määratluse tähenduses ei tohiks FIEna tegutseva sõidukijuhi tegevust käsitada määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõike 8a tähenduses töösuhte tekkimisena.

Füüsilisest isikust ettevõtjad ei kuulu artikli 8 lõike 8a reguleerimisalasse. Siiski tuleb isikut, keda üksnes nimetatakse füüsilisest isikust ettevõtjaks, kuid kelle olukord vastab mõne teise (füüsilise või juriidilise) isikuga loodud töösuhte omadustele, käsitada artikli 8 lõike 8a kohaldamisel töötajana ning ta kuulub seega selle reguleerimisalasse.

II. Keeld veeta regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõiduki kabiinis

Hide5. Mis on regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajal soolisi iseärasusi arvestav majutus?

Artikli 8 lõige 8

Õigusaktis on selgitatud, et vähemalt 45-tunniseid regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ei tohi veeta sõiduki kabiinis, vaid sobivas soolisi iseärasusi arvestavas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid.

Õigusaktides puuduvad määratlused ja kriteeriumid, mille alusel kirjeldada sobivat majutusk kohta, ning oluline on säilitada paindlikkus seoses majutuskohaga, mida juhid võivad kasutada.

Artikli 8 lõikes 8 on siiski selgelt sätestatud, et majutuskohas peavad olema asjakohased magamis- ja sanitaarruumid. Ruumid peaksid võimaldama kõigile piisavalt privaatsust.

Neile kriteeriumidele võivad vastata erisugused majutuskohad, näiteks hotellid, motellid, üürikorterid ja eramajad.

Hide6. Milliseid tõendeid peab juht esitama kontrollijale, et tõendada, et ta ei ole veetnud regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõidukis, vaid sobivas majutuskohas?

Artikli 8 lõige 8

Määruse (EL) nr 165/2014 artikli 34 lõikes 3 on sätestatud, et liikmesriigid ei kehtesta juhtidele kohustust esitada vorme, millega tõendatakse nende tegevust ajal, mil nad ei viibi sõidukis. See hõlmab ka olukorda, kus veedetakse regulaarset iganädalast puhkeperioodi väljaspool sõidukit. Seega ei saa täitevasutused nõuda juhtidelt dokumente, mis tõendavad, et nad ei veetnud enne teedel korraldatavat kontrolli regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõidukis.

Juhte või tööandjaid saab trahvida regulaarse iganädalase puhkeperioodi (või kompensatsioonina võetud pikema kui 45-tunnise puhkeperioodi) sõidukis veetmise eest üksnes siis, kui juhid tabatakse kontrolli käigus regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõidukis veetmas.

III. Parvlaeva norm

Hide7. Kas juht, kes saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit vähemalt 8-tunnisel reisil ning kellel on juurdepääs magamiskajutile, peab veetma ülejäänud osa

regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist sobivas majutuskohas või võib ta veeta need osad regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist sõidukis?

Artikkel 9

Vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõikele 8 ei tohi sõidukis veeta regulaarseid iganädalaseid puhkeperioode ega üle 45-tunniseid iganädalaseid puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest. Need tuleb veeta sobivas majutuskohas, nagu on määruses üksikasjalikult kirjeldatud.

Määruse artikli 9 lõikes 1 käsitletakse olukorda, kus juht saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, ning sellega seoses nähakse ette teatavaid erandeid. Kuigi see viitab artiklile 8 tervikuna, ei võimalda see teha erandeid artikli 8 lõikes 8 kehtestatud sõidukis teatud tüüpi puhkamise keelule. Sätestatud erandid võimaldavad ainult „katkestada” teatud puhkeperioode, st regulaarset ööpäevast puhkeperioodi, lühendatud iganädalast puhkeperioodi või regulaarset iganädalast puhkeperioodi. Niisiis on see erisäte seotud ainult puhkeaja mõistest tuleneva kitsendusega, mille kohaselt on „puhkeae mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada”.

Seega ei tohi juht enne parvlaevale/rongile minekut ja/või pärast parvlaevalt/rongilt väljumist veeta osa oma regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist sõidukis.

IV. Lühendatud iganädalased puhkeperioodid

Hide8. Kui juht on võtnud kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi järjestikku, kas siis võib tekkinud kaks kompensatsiooniperioodi rahvusvahelise veo ajal eraldi lisada vähemalt 9-tunnistele puhkeperioodidele?

Artikli 8 lõige 6b

Kõiki üldeeskirjade erandeid tuleb tõlgendada ja kohaldada rangelt, et mitte ohustada õigusaktide eesmärke. Nagu on märgitud määruse (EL) nr 2020/1054 (millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006) põhjenduses 8, on seadusandja eesmärk võimaldada rahvusvahelisi kaugvedusid tegevatel juhtidel naasta koju regulaarseks iganädalaseks puhkeperioodiks ja saada hüvitist varasemate lühendatud iganädalaste puhkeperioodide eest.

Määruse artikli 8 lõikes 6b on selgelt sätestatud, et pärast kahte lühendatud iganädalast puhkeperioodi võetud regulaarsele iganädalasele puhkeperioodile eelneb nende kahe lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompenseerimiseks võetav puhkeperiood, mitte mis tahes muu tegevus nagu juhtimine või muu töö. Seega tuleb need kaks hüvitist võtta tervikuna ja siduda kohustusliku regulaarse iganädalase puhkeperioodiga pärast kahte järjestikust lühendatud iganädalast puhkeperioodi.

V. Sõiduaja erandlik ületamine

Hide9. Millised on erakorralised asjaolud, mille puhul võib juht ületada ööpäevast ja iganädalast sõiduaja? Kuidas selliseid erakorralisi asjaolusid kontrollida?

Artikli 12 lõiked 2 ja 3

Ööpäevase ja/või iganädalase sõiduaja ületamine on lubatud ainult selleks, et sõiduk jõuaks sobivasse peatuskohta, ning ulatuses, mis on vajalik inimeste, sõidukite või koorma ohutuse tagamiseks, või erandjuhtudel, kui juht peab jõudma iganädalase puhkeperioodi või regulaarse iganädalase puhkeperioodi veetmiseks oma elukohta või tööandja tegevuskeskusesse. Viimaseid kahte uut erandit võib kasutada siis, kui juhil ei ole võimalik ettenägematutel asjaoludel, mis ei sõltu juhust ega käitajast (ilmaolud, ummikud, viivitused peale- ja mahalaadimiskohtades jne), jõuda iganädalaseks puhkeajaks ühte eespool nimetatud kohtadest ilma ööpäevase või iganädalase puhkeperioodi eeskirju rikkumata.

Näiteks ei pea pikal rahvusvahelisel veol osalev ääreala riigis elav juht, kes ei saa ettenägematutel põhjustel hilinenud reisi tõttu oma elukohta jõuda, sellele sättele tuginedes veetma 45 tundi regulaarset iganädalast puhkeperioodi muus kohas, mis on tema elukoha lähedal.

Nagu on osutatud määruse artikli 12 uues lõikes 4, peab juht märkima sõiduaja piiridest kõrvalekaldumise põhjuse käsitsi sõidumeeriku väljatrükile, salvestuslehele või oma töögraafikusse. See muudab juhi sisestatud teabe eest vastutavaks.

Eespool nimetatud erakorralistel asjaoludel sõiduaja ületamine ei tohi kaasa tuua puhkeperioodi lühendamist. Nagu on sätestatud määruse artikli 12 uues lõikes 5, tuleb käesoleva artikli kohane mis tahes sõiduaja ületamine kompenseerida samaväärselise puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna koos mis tahes puhkeperioodiga erandi kohaldamise nädalale järgneva kolmanda nädala lõpuks.

Hide10. Kas erakorraliste asjaolude tõttu ööpäevast ja iganädalast sõiduaega ületav juht võib ületada ka kahenädalase perioodi maksimaalset 90-tunnist sõiduaega ?

Artikli 12 lõiked 2 ja 3

Võimalus, et juhid ületavad erakorralistel asjaoludel ööpäevast ja/või iganädalast sõiduaega, et jõuda oma elukohta või tööandja tegevuskeskusesse iganädalase puhkeaja või regulaarse iganädalase puhkeperioodi veetmiseks, ei luba juhtidel kõrvale kalduda määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 6 lõikes 3 sätestatud kahenädalase perioodi maksimaalsest 90-tunnisest sõiduajast.

Määruse artikli 12 uues lõikes 2 loetletakse selgelt sätted, millest juht võib kõrvale kalduda, mis on artikli 6 lõiked 1 ja 2 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja kohta ning artikli 8 lõige 2 juhi kohustuse kohta võtta iga 24 tunni järel pärast eelmise ööpäevase või iganädalase puhkeperioodi lõppu uus ööpäevane puhkeperiood. Juht peab igal juhul järgima kahenädalase perioodi maksimaalset 90-tunnist sõiduaja piirangut.

Näiteks võib juht, kes on konkreetset nädalal (1. nädal) sõitnud 56 tundi, sõita pärast 30-minutilist vaheaega veel kaks tundi, et jõuda regulaarse iganädalase puhkeperioodi veetmiseks oma koju. Järgmisel nädalal (2. nädal) peab juht tagama, et ta ei sõidaks üle 32 tunni. See kahetunnine pikendus tuleb kompenseerida samaväärselise puhkeajaga, mis võetakse tervikuna enne 1. nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

VI. Mitme juhiga vedu

Hide11. Kas mitme juhiga veol osalev juht on kohustatud tegema 45-minutilise vaheaja liikuvast sõidukist? Kas vaheaeg võib olla pikem kui 45 minutit?

Artikkel 7

Mitme juhiga veol osalev juht ei pea tegema 45-minutilist vaheaega liikuvast sõidukist, istudes sõidukit tegelikult juhtiva juhi kõrval. Juht võib valida, kas ta soovib teha vaheaja liikuvast sõidukist või sõidukist väljaspool.

Kui vaheaeg veedetakse sõidukist väljaspool, võib see kindlasti olla pikem kui 45 minutit. Liikuvast sõidukist tehtav katkematu vaheaeg peab olema 45 minutit, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 7 uues (kolmandas) lõikes. Sõidukit tegelikult juhtiva juhi kõrval istudes veedetud ülejäänud aeg tuleb registreerida valmisolekuajana, nagu on sätestatud direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punkti b kolmandas lõikes.

VII. Piiriületus

Hide12. Millal hakkab kehtima piiriületuse käsitsi registreerimise kohustus?

Määruse 165/2014 artikli 34 lõike 6 punkt f ja artikli 34 lõige 7

Määruse (EL) 165/2014 artikli 34 lõike 6 punktis f ja lõikes 7 on sätestatud, et juhid peavad käsitsi sisestama selle riigi tähise, kuhu nad sisenevad pärast liikmesriigi piiri ületamist. Nõuet kohaldatakse analoogsõidumeerikuga varustatud sõidukitele alates 20. augustist 2020 ja digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukitele alates 2. veebruarist 2022.

Juht peab peatuma esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist. Kui liikmesriigi piiri ületatakse parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamast või -jaamas.

Lisaks on oluline märkida, et alates 20. augustist 2020 peavad analoogsõidumeerikuga varustatud sõidukite juhid sisestama nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati, nagu see digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukite puhul juba oli.