



MAANTEETRANSPORT: RAHVUSVAHELISED VEOD JA KABOTAAŽVEOD

Reisijate ja kaupade rahvusvahelise veo ning kabotaažvedude turgu on mitmete vastuvõetud ELi õigusaktidega järk-järgult liberaliseeritud.

ÕIGUSLIK ALUS JA EESMÄRGID

Lissaboni lepingu VI jaotis, täpsemalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91. Eesmärk on luua maanteetranspordi liberaliseeritud turg, avades sellele juurdepääsu ning kõrvaldades selle saavutamiseks kõik veoettevõtja takistused, mis on tingitud kodakondsusest või asjaolust, et veoettevõtja osutab teenuseid asukohaliikmesriigist erinevas liikmesriigis.

SAAVUTUSED

1. Autoveoturule juurdepääs (ja kutsealale lubamine)

Euroopa Parlamendi esitatud tegevusetushagi tulemusena mõistis Euroopa Kohus oma 22. mai 1985. aasta otsuses ([61983CJ0013](#)) nõukogu süüdi selles, et ta ei olnud Rooma lepinguga sätestatud üleminekuperioodi lõpuks (31. detsember 1969) vastu võtnud sätteid järgmistes valdkondades: a) rahvusvaheliste veoteenuste osutamise vabadus; ja b) mitteresidendist veoettevõtjatele teistes liikmesriikides riigisiseste veoteenuste osutamiseks loa andmine. EL on kõik puudused, millele kohus neis kahes punktis osutas, nüüdseks peaaegu täies ulatuses kõrvaldanud.

a. Kaupade rahvusvaheline autovedu rendi või tasu eest

Nõukogu 26. märtsi 1992. aasta [määrusega \(EMÜ\) nr 881/92](#) koondati liikmesriikidevahelise piiriülese transpordi suhtes kehtivad õigusaktid ning määrati kindlaks kaupade vedajatele ühenduse tegevuslubade väljastamise kord. Neid eeskirju kohaldati liikmesriigist välja või liikmesriiki kulgeva transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi kulgeva transpordi suhtes. Seda korda kohaldati ka liikmesriigi ja kolmanda riigi vaheliste vedude suhtes, kui ELi ja kolmanda riigi vahel oli sõlmitud kokkulepe. Kui varem oli kahe liikmesriigi vaheline transport võimalik üksnes kahepoolsete lepingute alusel ja selle suhtes kohaldati ka piiranguid, siis uue määrusega kaotati kõik koguselised piirangud (kvoodid) ja kahepoolsed load alates 1. jaanuarist 1993. 2009. aasta maanteeveopaketi osana asendati see määrus [määrusega \(EÜ\) nr 1071/2009](#) (vt allpool).

1. märtsi 2002. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 484/2002](#) kehtestati juhitõendi olemasolu nõue igale mitteliikmesriigi kodanikust juhile, kes rendi või tasu eest tegeleb



autoveoga ettevõtja heaks, kellel on ühenduse tegevusluba. See dokument oli nõutav nii rahvusvaheliste vedude kui ka kabotaažvedude korral. Tunnistus tõendas, et juhil on autoveo-ettevõtjaga seaduslikult sõlmitud tööleping, mis vastab autoveo-ettevõtja asukohaliikmesriigis kehtivatele tööhõive- ja kutseõppealastele õigus- ja haldusnormidele. Selle meetme eesmärk oli tõkestada mitteliikmesriigi kodanikest juhtide ebaseaduslikku töölevõtmist ebakindlatel töötingimustel ja alatasustatuna, mis moonutab konkurentsi ja kahjustab liiklusohutust. Nimetatud määrus asendati 21. oktoobri 2009. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 1072/2009](#), mis on praeguseni jõus (vt allpool 2009. aasta maanteeveopaketti käsitlevat punkti).

Euroopa Komisjon on seadusandliku algatuse „Liikuvus Euroopas“ kaudu teinud ettepaneku määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 läbivaatamiseks. 31. mail 2017 avaldatigi 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 ([COM\(2017\)0281](#)). Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ja seadusandlik tavamenetlus on praegu veel pooleli ([2017/0123\(COD\)](#)).

Ilma juhita renditud sõidukite piiriülest kasutamist kaupade autoveol reguleeritakse 18. jaanuari 2006. aasta [direktiiviga 2006/1/EÜ](#). Komisjon on seadusandliku algatuse „Liikuvus Euroopas“ kaudu teinud ettepaneku ka selle direktiivi läbivaatamiseks. See ettepanek avaldati samuti 31. mail 2017 pealkirjaga „Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol“ ([COM\(2017\)0282](#)). Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 2019. aasta jaanuaris ja seadusandlik tavamenetlus on praegu veel pooleli ([2017/0113\(COD\)](#)).

b. Kabotaažveod

Eeskirjad kabotaaži kohta, s.t transporditeenuste osutamise kohta liikmesriigi piires vedaja poolt, kelle asukoht on teises liikmesriigis, on sätestatud nõukogu 25. oktoobri 1993. aasta [määrusega \(EMÜ\) nr 3118/93](#). Tegemist on teenusega, mille korral mitteresidendist vedajad, kes viibivad rahvusvaheliste vedudega seoses vastuvõtvas liikmesriigis, osutavad tühja veokiga tagasipöördumise asemel kõnealuses liikmesriigis kuni riigipiirile jõudmiseni veel ühe veoteenuse. Nimetatud määrusega võimaldati vedajatel, kellele on ühes liikmesriigis antud ühenduse tegevusluba, osutada kaupade autoveoteenuseid mõnes teistes liikmesriigis tingimusel, et neid osutatakse ajutiselt. [Määruses \(EÜ\) nr 1072/2009](#) (artikli 8 lõige 2) loobuti aga kabotaaži üldisest määratlusest ja võeti vastu kitsam, järgneva kabotaaži määratlus (mille kohaselt on lubatud teha kuni kolm kabotaažvedu seitsme päeva jooksul alates saabuva rahvusvahelise veo raames toimunud viimasest mahalaadimisest vastuvõtvas liikmesriigis). Neid kabotaaži käsitlevaid sätteid on kohaldatud alates 14. maist 2010, kuid nagu eespool mainitud, muudetakse neid komisjoni ettepanekuga [COM\(2017\)0281](#) pärast seda, kui parlament ja nõukogu on ettepaneku vastu võtnud.

c. 21. oktoobri 2009. aasta maanteeveopakett

Euroopa Liit on järk-järgult kehtestanud tingimused, mis on vajalikud maanteeveoteenuste liberaliseeritud siseturu võimaldamiseks. Õiglaste konkurentsi tingimuste loomiseks tuli ühtlustada sotsiaalseid, tehnilisi ja maksualaseid



raamtingimusi. Maanteeveopakett võeti vastu 2009. aasta oktoobris parlamendi ja nõukogu vahelise kompromissi tulemusena ning see koosneb kolmest ELi määrusest: [nr 1071/2009](#), [nr 1072/2009](#) ja [nr 1073/2009](#). Kõiki neid määrusi on täielikult kohaldatud alates 4. detsembrist 2011. Need reeglid kehtivad nii kaupade rahvusvahelise autoveo kui kabotaažveo kohta. Määruse (EÜ) nr 1071/2009 eesmärk oli kehtestada rangemad eeskirjad kaupade autoveo-ettevõtjate tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tänapäevastada maanteeveosektori kuvandit. Selles kehtestati autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemiseks neli kvaliteedikriteeriumi: hea maine, finantssuutlikkus, ametialane pädevus ning stabiilne ja püsiv tegevuskoht liikmesriigis. Määrusega (EÜ) nr 1072/2009 konsolideeriti ja ühtlustati veelgi kabotaažvedude eeskirju. Selle määrusega suurendati vedajate jaoks õiguskindlust, kuna selles ühendati määrused (EMÜ) [nr 881/92](#) ja [nr 3118/93](#) ning tunnistati kehtetuks [direktiiv 2006/94/EÜ](#) (ühiste eeskirjade kehtestamise kohta kaupade autoveo teatavate liikide jaoks). Määruses (EÜ) nr 1073/2009 käsitletakse reisijate transporti (vt lisateavet järgmisest punktist).

2. Bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo järkjärguline liberaliseerimine

Erinevalt kaupade autoveost on reisijateveo turu avamine toimunud aeglasemalt. 16. märtsi 1992. aasta [määrus \(EMÜ\) nr 684/92](#) aitas kaasa bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo turu avamisele, lubades kõikidel ELi veoettevõtjatel osutada liikmesriikide vahel rohkem kui üheksale inimesele (sealhulgas juht) toimuvaid reisijateveoteenuseid. Kõnealust määrust täiendati ja muudeti nõukogu 11. detsembri 1997. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 11/98](#), millega kehtestati rendi või tasu eest bussidega reisijateveo teenuseid osutavatele vedajatele ühenduse litsents, mille väljastab asukohariigi pädev asutus.

Nõukogu 11. detsembri 1997. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 12/98](#) avati turg kabotaažveo teenustele kõikide juhuvedude korral ja regulaarsete erivedude (teatavad reisijarühmad) korral tingimusel, et korraldaja ja vedaja vahel on sõlmitud leping (näiteks töötajate või õpilaste vedu). Määrusega lubati kabotaažvedu ka regulaarvedude korral tingimusel, et kabotaažvedu toimub rahvusvahelise regulaarveo käigus (mitte liini lõpp-punktis). Nagu kaupade kabotaažveo puhul, osutati ka reisijate kabotaažveo teenuseid vaid ajutiselt.

2009. aastal vastu võetud maanteeveopaketiiga liideti määrus (EMÜ) nr 684/92 ja nõukogu määrus (EÜ) nr 12/98 üheks määruseks ([määrus \(EÜ\) nr 1073/2009](#)), et selgitada ja lihtsustada eeskirju, mis käsitlevad bussidega toimuvat rahvusvahelist reisijatevedu ELi territooriumil, ning tingimusi, mille kohaselt mitteresidendist vedajad võivad osutada liikmesriigis riigisiseseid veoteenuseid. Määrusega (EÜ) nr 1073/2009 kinnitatakse teenuste vaba osutamise põhimõtet ning määratakse kindlaks ühenduse tegevuslubade väljaandmise ja tühistamise tingimused, nende kehtivusaeg ning nii lubade kui ka nende tõestatud koopiade kasutamise ja esitamise üksikasjad. Ka kõnealuse määruse kohaselt lubatakse reisijate kabotaažvedu, nagu kaupade kabotaažvedugi, tingimusel, et kabotaaž ei ole veoteenuse põhieesmärk (ehk kabotaaž peab järgnema rahvusvahelisele regulaarveoteenusele).

Määrusega (EÜ) nr 1073/2009 muudeti ka [määrust \(EÜ\) nr 561/2006](#), mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist. Seda täiendati ka komisjoni 9. aprilli 2014. aasta [määrusega \(EL\) nr 361/2014](#), millega



kehtestatakse määruse (EÜ) nr 1073/2009 üksikasjalikud rakenduseeskirjad seoses bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo dokumentidega. Komisjon püüab oma õigusloomekava „Liikuvus Euroopas“ raames määrust (EÜ) nr 561/2006 muuta ettepanekuga 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 positsioneerimise osas ([COM\(2017\)0277](#)) (lisateavet sõidumeerikute ja läbisõidumõõdikute kohta vt teabelehest [3.4.3](#)). Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ja seadusandlik tavamenetlus on praegu veel pooleli ([2017/0122\(COD\)](#)).

Euroopa Parlament võttis esimesel lugemisel 2019. aasta veebruaris vastu oma seisukoha seoses komisjoni ettepanekuga muuta määrust (EÜ) nr 1073/2009, et avada riiklike turge veelgi rohkem ja võimaldada juurdepääsu rahvusvahelisele bussiteenuste turule ([COM\(2017\)0647](#)). Seadusandlik tavamenetlus on praegu veel pooleli ([2017/0288\(COD\)](#)).

EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Maanteetranspordi valdkonnas on parlament mitmes resolutsioonis ja raportis nõudnud ja toetanud auto- ja reisijateveo turgude järkjärgulist avamist. Samal ajal on parlament alati rõhutanud, et liberaliseerimine peab käima käsikäes ühtlustamisega, sealhulgas sotsiaalsete aspektide ja transpordiohutuse valdkonnas. Parlament on kaupade kabotaažvedude valdkonnas avaldanud toetust ulatuslikumale liberaliseerimisele, et vähendada veokite tühisõitude mahtu (vt Euroopa Parlamendi 6. juuli 2010. aasta resolutsiooni transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta^[1], punkt 18). Lisaks palus parlament oma [15. detsembri 2011. aasta resolutsioonis](#) Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta^[2], et komisjon koostaks enne 2013. aasta lõppu aruande ühenduse maanteetranspordi turu olukorra kohta. Selle eesmärk oli hinnata, kas eeskirjade ühtlustamisel on tehtud piisavaid edusamme, seda eriti sotsiaalküsimuste ja ohutuse valdkonnas, et võiks kavandada riigisiseste maanteetransporditurgude suuremat avamist, sealhulgas kabotaažvedudele kehtestatud piirangute kaotamist. Komisjon tegi sellega seoses esimese sammu, avaldades 2012. aasta juunis [kõrgetasemelise töörühma aruande](#), milles soovitatakse avada ELi autoveoturg järk-järgult. Töörühm soovitas eelkõige kabotaažvedude jagamist kahte liiki: 1) kabotaažveod, mis kestavad lühikest aega ja on seotud rahvusvaheliste vedudega, ning 2) kabotaažveod, mis ei ole seotud olemasolevate rahvusvaheliste vedudega ning mille suhtes kohaldataks registreerimismenetlust, millega tagatakse, et asjaomaste veokijuhtide suhtes kohaldatakse vastuvõtjariigis kehtivaid tööiguspõhiseid norme. Seejärel avaldas komisjon 14. aprillil 2014 aruande [Euroopa Liidu autoveoturu olukorra](#) kohta.

Parlament nõudis oma [9. septembri 2015. aasta resolutsioonis](#) transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta^[3] muu hulgas rahvusvahelisele autoveoturule

[1]ELT C 351 E, 2.12.2011, lk 13.

[2]ELT C 168 E, 14.6.2013, lk 72.

[3]ELT C 316, 22.9.2017, lk 155.



juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade paremat jõustamist ning vajaduse korral täpsustamist või muutmist. Parlament kutsus seejuures komisjoni üles rakendama meetmeid ebaseaduslike tavade vastu, mille kasutamine tekitab ebaausat konkurentsi ja soodustab sotsiaalset dumpingut. Parlament soovib selleks sotsiaalkoodeksi vastuvõtmist, milles käsitletakse ka fiktiivselt füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemise probleemi, et võtta paremini arvesse rahvusvahelise maanteetranspordi sektori töötajate eripära ja tagada aus konkurents. 18. mail 2017 võeti vastu [resolutsioon Euroopa Liidu maanteetranspordi kohta](#)^[4] ning see hõlmab selliseid küsimusi nagu konkurentsivõime ja innovatsiooni parandamine maanteesektoris, piiriülese liikuvuse hõlbustamine teedel, sotsiaalsete tingimuste ja ohutuseeskirjade parandamine ning vähese heitega maanteetranspordi edendamine.

Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) arutas oma 20. juuni 2017. aasta koosolekul komisjoni aruannet ([COM\(2017\)0116](#)) [määruse \(EÜ\) No 1071/2009](#) kohta, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta.

Esteban Coito
04/2019

[4]ELT C 307, 30.8.2018, lk 123.

