



MAANTEETRANSPORT: ÕIGUSAKTIDE ÜHTLUSTAMINE

Euroopa ühtse maanteetranspordituru loomine ei ole võimalik ilma liikmesriikides kehtivate asjakohaste õigusaktide ühtlustamiseta. Euroopa Liit on võtnud meetmeid maksustamise, tehniliste nõuete ning haldus- ja sotsiaalvaldkonnas.

ÕIGUSLIK ALUS JA EESMÄRGID

Lissaboni lepingu VI jaotis ja eelkõige Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91. Selleks et saavutada ühine maanteetranspordi poliitika, millega säilitatakse õiglased konkurentsitingimused ja tagatakse teenuste osutamise vabadus, tuleb ühtlustada liikmesriikides kehtivaid asjakohaseid õigusakte. See kehtib mitte üksnes maksustamise (käibemaks, mootorsõidukimaks, kütusemaks) ja riigiabi suhtes, vaid ka tehniliste kirjelduste (lubatud maksimaalmõõtmed ja täismass), sotsiaalõigusnormide ning keskkonnakaitsemeetmete suhtes.

SAAVUTUSED

A. Maksustamise ja tehniliste nõuete ühtlustamine

1. Aktsiisüsteem ja taristu kasutustasud

Euroopa Komisjon esitas 8. juulil 2008. aastal transpordi keskkonnahoidlikumaks muutmise algatustest koosneva paketi „[Keskonnahoidliku transpordi pakett](#)“, millega esitati kõikide väliskulude, sealhulgas keskkonna-, müra-, ummiku- ja tervisekulude arvestamise läbipaistev ja üldkohaldatav mudel. Sellest lähtuti 17. juuni 1999. aasta [direktiivi 1999/62/EÜ](#) (nn Eurovignette'i direktiiv) läbivaatamise raames taristu kasutustasude arvutamisel ning see pani aluse strateegiale mudeli järkjärguliseks kohaldamiseks kõigi transpordiliikide suhtes.

Eurovignette'i direktiiv on jätkuvalt aluseks transpordiettevõtjatelt taristukulude sissenõudmisel. Seda on muudetud 17. mai 2006. aasta [direktiiviga 2006/38/EÜ](#) ja 27. septembri 2011. aasta [direktiiviga 2011/76/EL](#). Eurovignette'i direktiiv põhineb põhimõttel „saastaja maksab“ ja maanteetranspordi väliskulude sisestamisel. Selle eesmärk on tagada, et tasudes kajastuksid kulud, mida tekitavad taristut kasutavad raskeveokid.

Komisjoni 31. mail 2017. aastal avaldatud õigusloomekava „Liikuvus Euroopas“ raames on praegu menetluses kaks uut Eurovignette'i direktiivi muutmise ettepanekut: ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (COD – kaasotsustamismenetluse, st seadusandliku



tavamenetluse korras ([COM\(2017\)0275](#))), ning ettepanek võtta vastu nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) teatavaid sõidukite maksustamist käsitlevaid sätteid (CNS – nõuandemenetluse korras ([COM\(2017\)0276](#))).

Veel üks 2017. aasta õigusloomekavasse „Liikuvus Euroopas“ lisatud punkt on ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv liidu elektroonilise teemaksu koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta ([COM\(2017\)0280](#)). Pärast kaasotsustamismenetluse lõpuleviimist kiideti ettepanek heaks ja see avaldati seejärel *Euroopa Liidu Teatajas* [direktiivina \(EL\) 2019/520](#).

2. Heitenormid

[Määrusega \(EÜ\) nr 443/2009](#) ja [määrusega \(EL\) nr 510/2011](#) kehtestati uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite heitenormid süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva tervikliku lähenemisviisi raames. Neid määrusi on hiljem muudetud 11. märtsi 2014. aasta [määrusega \(EL\) nr 333/2014](#), millega muudetakse määrust (EÜ) nr 443/2009, et määrata kindlaks meetodid uute sõiduautode CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks, ning 26. veebruari 2014. aasta [määrusega \(EL\) nr 253/2014](#), millega muudetakse määrust (EL) nr 510/2011, et määrata kindlaks meetodid uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks.

Uue ettepanekuga ([COM\(2017\)0676](#)), mis käsitleb uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenorme ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud) ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 443/2009 ([2007/0297\(COD\)](#)) ja määrus (EL) nr 510/2011 ([2009/0173\(COD\)](#)), tahetakse kehtestada heitkoguste vähendamise sihttasemed aastateks 2025 ja 2030. Kaasotsustamismenetlus on nüüdseks lõpule viidud ja õigusakt on heaks kiidetud. Praegu ootab see avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* ([2017/0293\(COD\)](#)).

3. Lubatud maksimaalmõõtmed ja täismass

25. juuli 1996. aasta [direktiiv 96/53/EÜ](#), millega kehtestatakse sõidukite siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ja täismass, on tekst, millest lähtuti liikmesriikide vahel liikuvate raskete kaubaveokite maksimaalmõõtmete kehtestamisel. Direktiivi artiklis 4 on teatavad siseriiklikud erandid siiski lubatud, näiteks võivad liikmesriigid lubada direktiivi lisas kindlaks määratud karakteristikuid (18,75 m ja 40 t) ületavatel sõidukitel teha vedusid, mis ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris (näiteks raietööde ja metsatöötlemisega seotud vedude puhul). Liikmesriigid peavad teavitama võetud meetmetest komisjoni, kes kehtestab seejärel erandid.

Direktiivi täiendati ja muudeti 22. juuli 1997. aasta [direktiiviga 97/27/EÜ](#) (mis tunnistati hiljem kehtetuks 13. juuli 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 661/2009) ja 18. veebruari 2002. aasta [direktiiviga 2002/7/EÜ](#), et ühtlustada busside maksimaalmõõtmeid, et võimaldada nende vaba liikumist ELis ja tagada eelkõige reisijate kabotaažvedude tõhus toimimine.



Direktiivi 96/53/EÜ muudeti 29. aprilli 2015. aasta [direktiiviga \(EL\) 2015/719](#), millega kehtestati teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass.

Hiljuti esitas komisjon ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus ([COM\(2018\)0275](#)), millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ seoses tähtpäevaga, mil hakatakse rakendama maksimaalpikkuse erieeskirju paremate aerodünaamiliste omadustega, energiatõhusamate ja ohutumate kabiinide puhul. Euroopa Parlament võttis oma esimese lugemise seisukoha vastu 2019. aasta märtsis ning kaasotsustamismenetlus alles kestab ([2018/0130\(COD\)](#)).

B. Haldusnormide ühtlustamine

1. Sõidukijuhte puudutavad juriidilised kohustused

Juhilube käsitleva 29. juuli 1991. aasta [direktiiviga 91/439/EMÜ](#) ühtlustati lubade vorme ja sõidukikategoriaid, võeti kasutusele vastastikuse tunnustamise põhimõte ja kehtestati miinimumnõuded juhtide tervisele ja pädevusele. 23. juuli 1996. aasta [direktiiviga 96/47/EÜ](#) loodi juhilubade alternatiivne vorm (krediitkaardi formaat). Kolmanda juhilube käsitleva direktiiviga (20. detsembri 2006. aasta [direktiiv 2006/126/EÜ](#), millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 91/439/EMÜ) nähti sellise vormi kohustuslik kasutamine ette kõigi ELis väljastatavate juhilubade puhul alates 19. jaanuarist 2013. Lisaks sellele tuleb kõik praegu kehtivad väljastatud paberload asendada uue plastkaardiga kas juhilubade uuendamise korral või hiljemalt 2033. aastaks. Kõikidel uutel lubadel on kindel kehtivusaeg (mootorrataste ja autode puhul 10–15 aastat sõltuvalt riigist ning veokite ja busside puhul viis aastat) ning need kehtivad kogu ELis. Ühtlustamisel on järgmised eesmärgid: võidelda pettuse vastu, vähendada juhiloaturismi, tagada vaba liikumine ja parandada liiklusohutust.

1. veebruaril 2017. aastal avaldas komisjon ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/645, millega muudetakse direktiivi 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteeõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta ([COM\(2017\)0047](#)). Direktiiv avaldati [Euroopa Liidu Teatajas](#) 2. mail 2018. aastal.

Alates 4. detsembrist 2011 on juhitunnistusi reguleeritud 21. oktoobri 2009. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 1072/2009](#) rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta. Selle õigusaktiga asendati [määrus \(EÜ\) nr 484/2002](#), millega muudeti nõukogu [määrusi \(EMÜ\) nr 881/92](#) ja [\(EMÜ\) nr 3118/93](#). Juhitunnistus on ühtne dokument, mis kinnitab, et liikmesriikide vahel autovedusid tegeva sõiduki juhil on kas seaduslik tööleping ELi asjaomase autoveo-ettevõtjaga liikmesriigis, kus viimane asutatud on, või ta on seaduslikult selle veoettevõtja käsutuses.

2. Sõidukite registreerimine

29. aprilli 1999. aasta [direktiiviga 1999/37/EÜ](#) (mida on muudetud [direktiiviga 2003/127/EÜ](#) ja seejärel tehnoloogiapaketti kuuluva [direktiiviga 2014/46/EL](#)) ühtlustatakse sõidukite registreerimisdokumente ning lihtsustatakse omaniku kontrollimist ja kahe eri liikmesriigi elanike vahelisi ülekandmisi. 3. novembri 1998. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 2411/98](#) (mootorsõidukite ja nende haagiste registreerimisliikmesriigi tunnusmärgi



tunnustamise kohta ühendusesiseses liikluses) nähakse ette kohustus kasutada registreerimisnumbri vasakus servas valgustpeegeldavat Euroopa Liidu lippu ja liikmesriigi tunnusmärki.

C. Töö-, sõidu- ja puhkeaega käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamine

23. novembri 1993. aasta [direktiiv 93/104/EÜ](#), mis käsitleb tööaja korralduse teatavaid aspekte, ei hõlmanud transpordisektorit. 11. märtsi 2002. aasta [direktiivi 2002/15/EÜ](#) (autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta) eesmärk oli kehtestada tööaja korraldusega seotud miinimumnõuded, et parandada sõidukijuhtide tervist ja ohutust. Keskmise tööaeg nädalas on direktiivi kohaselt 48 tundi. Tööaeg võib ulatuda 60 tunnini juhul, kui nelja kuu jooksul arvestatud keskmine tööaeg ei ületa 48 tundi nädala kohta. Maksimaalne sõiduaeg päevas ja nädalas, vaheajad ja minimaalsed ööpäevased puhkeajad on kindlaks määratud 15. märtsi 2006. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 561/2006](#), millega tunnistati kehtetuks 20. detsembri 1985. aasta [määrus \(EMÜ\) nr 3820/85](#). Määruse kohaldamisalasse kuuluvad kaubaveoks kasutatavate sõidukite (raskemad kui 3,5-tonnised sõidukid) või reisijateveoks kasutatavate sõidukite (rohkem kui 9 kohaga sõidukid) juhid. Sellega kehtestati ka sagedasemad vaheajad ning parandati ja lihtsustati kontrolli- ja karistusmeetmeid. [Määrusega \(EÜ\) nr 561/2006](#) muudeti ka 20. detsembri 1985. aasta [määrust \(EMÜ\) nr 3821/85](#) ja muudeti kohustuslikuks digitaalsete sõidumeeriku kasutamine. Sõidumeerikud hõlbustavad tänu oma võltsimiskindlusele ELi sotsiaalõigusnormide rikkumiste tuvastamist. 15. märtsi 2006. aasta [direktiiviga 2006/22/EÜ](#) kehtestati eespool nimetatud määruste rakendamise miinimumnõuded ja määrati kindlaks niisuguste kontrollide miinimumarv (2010. aastal vähemalt 3% juhtide töötatud päevadest), mille liikmesriigid peavad tegema, et tagada sõidu- ja vaheaegu ning puhkeperioode käsitlevatest eeskirjadest kinnipidamine. [Määrus \(EÜ\) nr 561/2006](#) on seotud ka [määrusega \(EL\) nr 165/2014](#), millega reguleeritakse sõidumeerikuid. Analoogsõidumeerikute asendamisest digitaalsete sõidumeerikutega oodati järk-järgult üha suuremate andmemahatude kiirema ja täpsema kontrollimise võimaldamist, mistõttu suudavad liikmesriigid teha järjest rohkem kontrollid. 2009. aasta maanteetranspordi paketti kuuluva 21. oktoobri 2009. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 1073/2009](#) muudeti [määrust \(EÜ\) nr 561/2006](#), et kehtestada taas nn 12 päeva reegel, mis annab bussijuhtidele, kes osutavad üksikut sõitjate juhuveo teenust, võimaluse töötada järjest kuni 12 päeva (kuni kuue asemel), tingimusel et tegemist on rahvusvahelise sõitjate juhuveoga, mis hõlmab vähemalt ühte 24-tunnist puhkeaega. Erandi tegemine on lubatud ainult rangetel tingimustel, et tagada liiklusohutus ja kehtestada juhtidele kohustus võtta iganädalane puhkeaeg välja vahetult enne ja pärast teenuse osutamist. Alates 1. jaanuarist 2014 lisanduvad täiendavad tingimused: sõidukil peab olema digitaalne sõidumeerik ning juhul, kui juht töötab ajavahemikus 22.00–6.00, lühendatakse juhi vahetust kolmele tunnile või sõidukis peab olema mitu juhti, kes juhtimise üle võtavad. Maanteetransporti käsitlevad õigusaktid, nagu [direktiiv 2002/15/EÜ](#) ja [direktiiv 2006/22/EÜ](#), täiendavad [määrust \(EÜ\) nr 561/2006](#), eelkõige tööaja ja täitmise tagamise seisukohast.

31. mail 2017. aastal esitas komisjon seadusandlike aktide paketi „Liikuvus Euroopas“, mis sisaldas ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse [määrust \(EÜ\) nr 561/2006](#) maksimaalse ööpäevase ja



iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning [määrust \(EL\) nr 165/2014](#) sõidumeerikute abil positsioneerimise osas ([COM\(2017\)0277](#)). Komisjon esitas oma 2017. aasta paketi „Liikuvus Euroopas“ raames ka ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse [direktiivi 2006/22/EÜ](#) seoses täitmise tagamise nõuetega ning millega kehtestatakse konkreetsed õigusnormid seoses [direktiividega 96/71/EÜ](#) ja [2014/67/EL](#) sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris ([COM\(2017\)0278](#)). Euroopa Parlament võttis kõnealust kahte ettepanekut käsitleva otsuse vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ning kaasotsustamismenetlus alles kestab.

EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Euroopa Parlament on kasutanud oma seadusandlikke volitusi, et enamasti toetada peaaegu kõiki komisjoni ühtlustamisalaseid ettepanekuid, kuid on samal ajal rõhutanud ka teatavaid aspekte, mida ta peab eriti oluliseks. Eurovignette'i direktiivi viimasel läbivaatamisel rõhutas Euroopa Parlament selle keskkonnaaspektide tähtsust ning seetõttu võivad teemaksud alates 2013. aasta teisest poolest sisaldada müra- ja õhusaaste kulusid. See tulemus, mida Euroopa Parlament pidas põhimõtte „saastaja maksab“ kohaldamise tagamise miinimumnõudeks, saavutati tänu transpordi- ja turismikomisjoni vankumatule sihikindlusele. Oma [15. märtsi 2017. aasta resolutsioonis](#) komisjoni heakskiidu kohta Saksamaa maanteemaksu kehtestamise muudetud kavale juhtis Euroopa Parlament tähelepanu asjaolule, et Saksamaa suhtes on algatatud rikkumismenetlus, mis puudutab kaudset diskrimineerimist kodakondsuse alusel, mis kujutab endast liidu õiguse rikkumist ja on vastuolus aluslepingute aluspõhimõtetega.

Oma [9. septembri 2015. aasta resolutsioonis](#) „[2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu](#) rakendamise kohta: vahekokkuvõtte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas“ kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles esitama ettepaneku teatavates eespool nimetatud valdkondades täiendavate seadusandlike meetmete võtmiseks. Ta nõudis eelkõige kolmanda juhilubade direktiivi ([direktiiv 2006/126/EÜ](#)) läbivaatamist, et muuta rangemaks juhilubade andmise ja juhtide koolitamise nõuded, ning 29. aprilli 2015. aasta [direktiivi \(EL\) 2015/719](#) (millega muudetakse [direktiivi 96/53/EÜ](#) ning millega kehtestatakse maanteesõidukitele siseriiklikus ja/või rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning täismass) läbivaatamist.

Kuigi Euroopa Parlament saavutas sõidu- ja vaheaegade kontrollide karmistamise, on ta järjepidevalt nõudnud ka ELi tasandil sotsiaalõigusnormide tulemuslikku ühtlustamist. Sel eesmärgil kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles vaatama enne 2013. aasta lõppu läbi eeskirjad, mis reguleerivad sõidu- ja puhkeaega reisijate ning kaubaveol, ning parandama nende eeskirjade kohaldamise ja kontrollimise ühtlustamist. 14. aprillil 2014. aastal vastu võetud aruandes Euroopa Liidu autoveoturu olukorra kohta ([COM\(2014\)0222](#)) antakse ülevaade autoveoturu arengust ja kirjeldatakse autovedude sektori sotsiaalset mõõdet.

16. oktoobril 2017. aastal korraldasid transpordi- ja turismikomisjon ning tööhõive- ja sotsiaalkomisjon Euroopa Parlamendis ühise avaliku kuulamise, kus käsitleti liikuvate töötajate töötingimusi transpordisektoris. Lisaks avaldas Euroopa Parlamendi struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika osakond uuringu „[Research for TRAN Committee](#)



– [Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions](#)“ (Transpordi- ja turismikomisjoni tellimusel koostatud uuring – ELi maanteetranspordi vedajate sotsiaalsed ja töötingimused), mis kujutab endast 2013. aastal koostatud uuringu ajakohastust. Selles analüüsitakse kauba maanteetranspordi sektoris tegutsevate kutseliste juhtide suhtes kohaldatavaid sotsiaalõigusnorme ja nende töötingimusi. Uuringus keskendutakse kõnealuses transpordivaldkonnas tekkivatele põhilistele sotsiaalsetele küsimustele, sealhulgas sõidu- ja puhkeaegadele, ning sõidukijuhtide elukvaliteeti otseselt mõjutavatele praktilistele aspektidele, nt tööhõive skeemidele ja sissetulekute tasemetele.

Esteban Coito
04/2019

