



# Trace 2

## Liikuvuspaketi 1 tõhus ja ühtlustatud jõustamine

**VALMISTAMINE:** CORTE, ETF, IRU ja SQUARIS Consultants



Toetusega: Severine Piccard

Lõplik versioon  
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921  
MOVE/2021/OP/0006

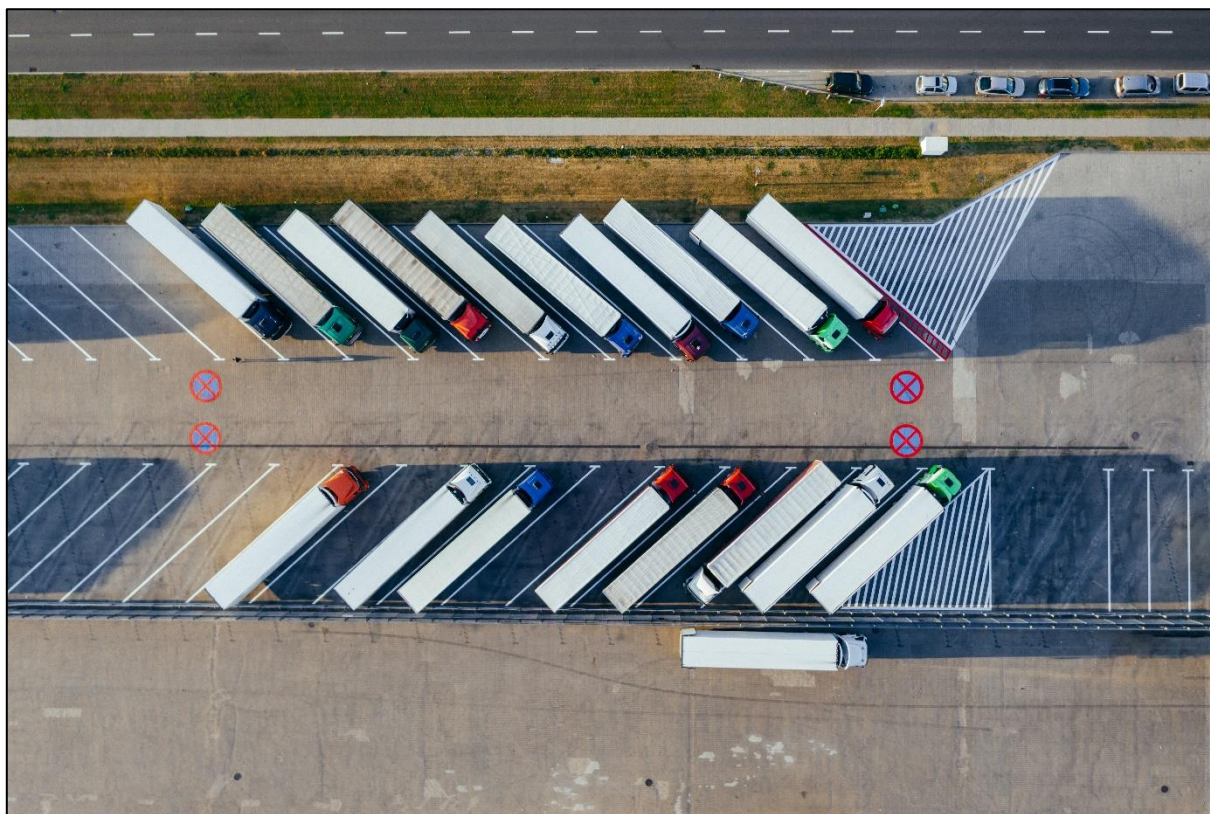
**EUROOPA KOMISJONI JAOKS**

Liikuvuse ja transpordi peadirektooraat  
Direktooraat C - Maa  
Üksus C.1 - Maanteetransport  
1049 Brüssel  
E-post: [Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu](mailto:Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu)

**KINNITUS** - Käesolev dokument on juhendmaterjal ja selles sisalduvad soovitused ei ole siduvad. See on koostatud autorite poolt vastavalt lepingu numbrile: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) Euroopa Liiduga. Väljendatud arvamused on ainult töövõtja omad ega esinda tellija ametlikku seisukohta.

Käesoleva dokumendi ingliskeelne originaalversioon on tõlgitud teie keelde tarkvara abil. See ei ole ametlik tõlge. Vastuolude korral on ülimuslik dokumendi ingliskeelne originaalversioon.

# TRACE2 suunised direktiivi 2020/1057/EÜ jõustamiseks - sõidukijuhtide lähetamine



# Sisukord

1. Sissejuhatus.....	1
2. Reeglite mõistmine .....	3
2.1 <i>Lex specialise</i> ja sellega seotud ELi eeskirjade koostoime .....	3
2.2 Maanteetranspordi toimingud - lähetuses või lähetusest väljas? .....	4
2.2.1 Kaubaveo suhtes kohaldatavad eeskirjad.....	4
2.2.2 Reisijateveo suhtes kohaldatavad eeskirjad .....	7
2.3 Töökohale lähetamine või mitte - kohaldatavad töötingimused .....	11
2.3.1 Töötasu ja toetused .....	11
2.3.2 Lähetamise kestuse arvutamine .....	13
2.4 Muud juhtumid.....	13
2.4.1 Ajutise tööjõu agentuuride kaudu palgatud sõidukijuhid .....	13
2.4.2 Ettevõtjasisene ülekanne .....	14
2.4.3 Tehingud kolmandate riikidega .....	14
2.4.4 Füüsilisest isikust ettevõtjad .....	14
3. Eeskirjade jõustamine .....	16
3.1 Halduseeskirjad ja kontrollimeetmed.....	16
3.2 Teeäärsed kontrollid.....	18
3.2.1 Eesmärk.....	18
3.2.2 Dokumendid, mida tuleks nõuda ja mida otsida .....	18
3.2.3 Punased lipud .....	27
3.2.4 Võimalikud viisid teeäärsete kontrollide läbiviimiseks: Järjestus ja küsimuste kontrollnimekiri. ....	29
3.3 IMI kontrollid.....	35
3.3.1 Ülevaade IMI-moodulitest .....	35
3.3.2 Eesmärgid .....	37
3.3.3 Dokumendid, mida võib taotleda.....	37
3.4 Ametiasutuste vaheline koostöö.....	38
3.4.1 Vastastikune abi asukohaliikmesriigiga.....	38
3.4.2 Sotsiaalpartnerite roll .....	39
Lisa 1: Millal on juht lähetuseeskirjade kohaldamisalas või mitte: selgitus kaubaveo puhul..	40
Lisa 2: Millal on juht lähetuseeskirjade kohaldamisalas või mitte: selgitused reisijateveo kohta .....	60
Lisa 3: Kohaldatava tööõiguse kindlaksmääramine - <i>Rooma I määrus</i> .....	69

## Lühendid ja akronüümid

EUROOPA LIIDU KOHUS	Euroopa Liidu Kohus
EL	Euroopa Liit
DG MOVE	Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat
IMI	Siseturuteave (süsteem)
KÜSIMUSED JA VASTUSED	Küsimused ja vastused
RTPD	Maanteedtranspordi lähetamise deklaratsioon

## Kastide, jooniste ja tabelite loetelu

Lahter 1 - lähetamine - kohaldatavad tingimused vastavalt vastuvõtva riigi standarditele .....	11
Raamistik 2 - Täitevasutuste vaheliste sidekanalite tähtsus .....	18
Lahter 3 - lähetamise deklaratsiooni näide .....	20
Lahter 4 Skaneerimine teel samm-sammult .....	25
Lahter 5 - Küsimuste kontrollnimekiri kaubaveo maanteekontrolliks .....	31
Lahter 6 - Kontrollküsimuste loetelu reisijateveo maanteekontrolliks .....	32
Lahter 7 - Näitajad sõiduki juhtide tavapärase töökoha kindlaksmääramiseks .....	71
Joonis 1 Samm-sammuline lähenemisviis teeäärsetele kontrollidele .....	30
Joonis 2 - Kaubaveo etapiviisiline lähenemisviis .....	33
Joonis 3 - Samm-sammuline lähenemisviis reisijate transpordile .....	34
Tabel 1 - Kaubaveo suhtes kohaldatavad eeskirjad - ülevaade .....	7
Tabel 2 - Ülevaade lex specialis' st reisijateveo osas .....	10

# 1. Sissejuhatus

Käesolevas dokumendis käsitletakse lähetuseeskirjade jõustamist maanteetranspordi sektoris, mida on muudetud I liikuvuse paketi sotsiaalse sambaga<sup>1</sup>. Edukas jõustamine<sup>2</sup> sõltub suurel määral kohaldatavate eeskirjade ühisest ja põhjalikust mõistmisest ning tõhusast koostööst kõigi pädevate asutuste vahel nii igas liikmesriigis kui ka kõigi liikmesriikide vahel.

Direktiiviga (EL) 2020/1057<sup>3</sup> (edaspidi "lähetatud töötajate direktiiv") ja jõustamisdirektiiviga 2014/67/EL<sup>4</sup> (edaspidi "jõustamisdirektiiv") kehtestati direktiivi 96/71/EÜ<sup>5</sup> (edaspidi "lähetatud töötajate direktiiv") ja *lex specialise* uued sätted lähetamise eeskirjade kohaldamise kohta autovedude juhtide suhtes.

Direktiivis 2020/1057 on *lex specialis*'e näol sätestatud konkreetsed eeskirjad, millega määratakse eelkõige kindlaks:

- millal juhti loetakse lähetatuks ja millal juhti ei loeta lähetatuks selle juhi poolt teostatava(te) veo(de) iseloomu alusel.
- haldusnõuded ja kontrollimeetmed, mida kohaldatakse enne lähetamist, lähetamise ajal ja pärast seda.

ELi liikmesriigid pidid selle direktiivi siseriiklikesse õigusaktidesse üle võtma 2. veebruariks 2022.

Kõigi sektorite, sealhulgas maanteetranspordi puhul on lähetamine ajutine tööülesanne väljaspool tavapärast töökohta. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta määrus (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse kohta (tuntud ka kui "Rooma I")<sup>6</sup> on ELi õigusakt, mis aitab määratleda, milline siseriiklik tööõigus reguleerib töölepingut, võttes arvesse tavapärast töökohta.

Käesolevas juhenddokumendis käsitletakse *lex specialis*'t ja püütakse saavutada järgmine kahekordne eesmärk:

- töötada välja selge ja ühine arusaam I liikuvuse paketiga kehtestatud uutest eeskirjadest seoses sõidukijuhtide lähetamisega ning
- anda täitjatele suuniseid, kuidas kontrollida postitamisreegleid.

<sup>1</sup> I liikuvuse pakett koosneb kahest määrusest (EL) 2020/1054, (EL) 2020/1055 ja direktiivist (EL) 2020/1057.

<sup>2</sup> Käesolevas juhendis tuleks mõiste "jõustamine" all mõista nõuete täitmise kontrollimist. Sanktsioonide määramine ja nende rakendamine ei kuulu käesoleva dokumendi reguleerimisalasse. Rikkumiste korral tuleb sanktsioone kohaldada vastavalt siseriiklikule õigusele, võttes arvesse proportsionaalsuse, tõhususe ja hoiatava mõju põhimõtteid.

<sup>3</sup> Direktiiv 2020/1057, millega kehtestatakse erieeskirjad seoses direktiiviga 96/71/EÜ ja direktiiviga 2014/67/EÜ autovedude sektori sõidukijuhtide lähetamise kohta ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses jõustamisnõuetega ja määrust 1024/2012/EÜ. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Käesolevad suunised on saadud TRACE 2 raames moodustatud fookusgrupi liikmetega peetud arutelude tulemusel, mis käsitlesid juhtide lähetamist. Rühma kuulusid riiklikud transpordiasutused ja jõustamisalased sotsiaalpartnerid.

Käesoleva dokumendi esimeses osas kirjeldatakse sisulisi eeskirju: *lex specialis* ja seda, kuidas seda tuleks lugeda koos sellega seotud õigusaktidega. Sellest arusaamast lähtudes püütakse teises osas välja selgitada peamised jõustamisprobleemid ja parimad tavad nende lahendamiseks. Üksikasjalik selgitus *lex specialis*'e kohta seoses reisijate- ja kaubaveoga on esitatud vastavalt 1. ja 2. lisas. Kontekstiandmed töölepingute suhtes kohaldatava õiguse kohta on esitatud 3. lisas.

## 2. Reeglite mõistmine

### 2.1 *Lex specialise* ja sellega seotud ELi eeskirjade koostoime

Lähetatud töötaja on "töötaja, kes teeb piiratud aja jooksul oma tööd mõne muu liikmesriigi territooriumil kui see, kus ta tavaliselt töötab"<sup>7</sup>. Seega tähendab lähetamise olukord, et ühes liikmesriigis on olemas stabiilne töösuhe, kuhu töötaja eeldatavasti naaseb pärast teises liikmesriigis viibimise perioodi lõppu. Direktiivi 2020/1057 kohased lähetuse deklaratsioonid peavad sisaldama teavet töölepingu suhtes kohaldatava õiguse kohta. Konkreetset teavet selle kohta, kuidas määrata kindlaks töölepingute suhtes kohaldatav õigus, võttes arvesse sõidukijuhtide tavapärasest töökohta, on esitatud käesoleva juhendi 3. lisas.

Lähetatud töötajate direktiivis on loetletud rida seaduses ja/või kollektiivlepingutes sisalduvaid põhilisi töötingimusi, mida kohaldatakse sõidukijuhi suhtes lähetamise ajal.

Nagu on kirjeldatud järgmises punktis 2.2. Maanteetranspordi toimingud - lähetuses või lähetusest väljas? on *lex specialis* määratletud autovedude liigid, mille suhtes kohaldatakse lähetatud töötajate direktiivi ja need, mille suhtes seda ei kohaldata, sõltuvalt sellest, kui suur on seos vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga. Vastavalt *lex specialise* põhjendusele 9 on lähetamise olukorra kindlaksmääramise põhiprintsiip piisav seos juhi ja osutatud teenuse ning vastuvõtva liikmesriigi territooriumi vahel.

2014. aastal vastu võetud lähetamist käsitleva jõustamisdirektiivi eesmärk on tugevdada lähetamiseeskirjade praktilist kohaldamist, käsitledes pettuse, eeskirjadest kõrvalehoidmise, kontrolli ja järelevalve, alltöövõtu ja liikmesriikidevahelise teabevahetuse küsimusi. Jõustamisdirektiivis täpsustatakse haldusnõudeid ja kontrollimeetmeid. Jõustamisdirektiivi kohaselt on liikmesriikidel lubatud kehtestada ka täiendavaid nõudeid ja meetmeid, kui need on põhjendatud ja proportsionaalsed. See on keelatud direktiivi (EL) 2020/1057 alusel, millega nähakse ette suletud ja ühtlustatud loetelu haldusnõuetest, mille alusel kontrollitakse sõidukijuhtide lähetamise eeskirjade järgimist. Käesolevate suuniste 3. jaos on esitatud nende konkreetsete jõustamisreeglite üldine kirjeldus.

*Lex specialis* ei käsitle selliste lähetatud töötajate eriolukordi, kes on tööle võetud renditööbüroode poolt<sup>8</sup>. Seega kuuluvad renditööettevõtete juhid piiriüleste ülesannete täitmisel lähetatud töötajate direktiivi kohaldamisalasse.

Samuti ei käsitleta *lex specialis*'is ettevõtjasiseseid üleviimisi, st juhte, kes on lähetatud maanteeveo-ettevõtjale kuuluvasse tüarettevõttesse või ettevõttesse. Sellised kokkulepped on täielikult hõlmatud lähetatud töötajate direktiiviga.

---

<sup>7</sup> Artikli 2 lõige 1 Direktiiv 96/71

<sup>8</sup> Direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõige 2



## Kokkuvõttes

- lähetatud töötaja on töötaja, kes teeb piiratud aja jooksul oma tööd mõne muu liikmesriigi territooriumil kui see, kus ta tavaliselt töötab.
- **Kui lähetatud töötajate direktiivis ja selle rakendusdirektiivis on sätestatud töötajate lähetamise üldeeskirjad kõikides sektorites, sealhulgas maanteetranspordisektoris, siis *lex specialis* sätestab erieeskirjad sõidukijuhtide lähetamise kohta maanteetranspordisektoris.**

## 2.2 Maanteetranspordi toimingud - lähetuses või lähetusest väljas?

*Lex specialis* sätestab kaupade ja reisijate veo erieeskirjad. Järgmistes punktides antakse ülevaade kohaldatavatest eeskirjadest. Näited keeruliste toimingute kohta ja nendega seotud selgitused on esitatud 1. ja 2. lisas.

Oluline on, et *lex specialis* ei hõlma füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevaid sõidukijuhte, renditöötajate kaudu palgatud sõidukijuhte ja ettevõtjasiseselt üleviidud töötajaid. Nende erikategooriate suhtes kohaldatavaid eeskirju on kirjeldatud punktis 2.4 - Erijuhtumid.

### 2.2.1 Kaubaveo suhtes kohaldatavad eeskirjad

*Lex specialis* eristab kaupade veo puhul eri veoliike: kabotaaž, mitmepoolsed rahvusvahelised veod, kahepoolsed rahvusvahelised veod, kahepoolsed rahvusvahelised veod koos piiratud lisategevustega, kombineeritud veo esialgne/lõunane maanteeveoetapp ja transiitvedu.

A. Sõidukijuhid loetakse lähetatuks, kui nad teevad järgmisi toiminguid:

#### 2.2.1.1 Cabotage

Kabotaažvedude all mõistetakse siseriiklikku rendi- või tasu eest toimuvat ajutiselt liikmesriigi territooriumil toimuvat vedu, mida teostab teises liikmesriigis asuv ettevõtja. Kabotaaž viitab mitteresidendist vedajatele, kes selle asemel, et naasta pärast rahvusvahelist reisi tühjalt tagasi, võtavad vastu ja toimetavad vastuvõtvas riigis enne piirile tagasipöördumist veel ühe veose.

➤ *Kabotaažvedusid tegevad sõidukijuhid loetakse alati lähetatud töötajateks.*

#### 2.2.1.2 Mitte kahepoolsed rahvusvahelised veod

Neid toiminguid nimetatakse *lex specialis*'is "mitte kahepoolseteks rahvusvahelisteks vedudeks"<sup>9</sup> või teisisõnu "ristkaubanduse toiminguteks"<sup>10</sup>.

Näited mittebilateraalse/ülekaubanduslike toimingute kohta, mis kuuluvad lähetamise kohaldamisalasse, on järgmised:

- Rahvusvaheline vedu kahe liikmesriigi vahel, millest ükski ei ole maantee-ettevõtja asukohariik.
  - Rahvusvahelise veo raames teostatakse mitu peale- ja/või mahalaadimistoimingut (st rohkem kui 1+1 ja 0+2 reeglitega lubatud).
- *Mitte kahepoolseid rahvusvahelisi vedusid teostavad sõidukijuhid loetakse lähetatud töötajateks.*

B. Sõidukijuhid ei loeta lähetatuks, kui nad teostavad järgmisi toiminguid:

### **2.2.1.3 Rahvusvahelised kahepoolsed operatsioonid**

Rahvusvaheline kahepoolne vedu hõlmab kaubavedu, mis põhineb veoettevõtja asukohaliikmesriigi ja teise riigi (ELi liikmesriigi või kolmanda riigi) vahelisel veolepingul.

- *Rahvusvahelisi kahepoolseid toiminguid tegevad sõidukijuhid ei loeta lähetatud töötajateks.*

### **2.2.1.4 Kahepoolsed toimingud + üks lastimis- ja/või lossimistegevus piiriületusliikmesriigis (1+1)**

1+1 toiminguna käsitatakse kahepoolset toimingut, mille käigus toimub üks piiratud täiendav laadimis- ja/või mahalaadimistoiming. "Ja/või" tähendab, et kahepoolse veo ajal võib toimuda kas üks peale- või mahalaadimine, kuid ka üks peale- ja mahalaadimine. Kui toimub üks peale- ja mahalaadimine, ei tohi need kaks tegevust toimuda samas liikmesriigis (see oleks kabotaaž).

- *1+1 toiminguid tegevad sõidukijuhid ei loeta lähetatud töötajateks.*

### **2.2.1.5 Kahepoolsed toimingud + kaks laadimis- ja/või mahalaadimistoimingut tagasisõidu ajal (0+2)**

0+2 toimingu all mõistetakse kahepoolset tagasitulekutoimingut, mille käigus toimub kaks täiendavat laadimis- ja/või mahalaadimistoimingut. 0+2 võib toimuda ainult siis, kui väljuvate vedude ajal ei ole tehtud ühtegi lisategevust.

- *0+2 kahepoolseid toiminguid tegevad sõidukijuhid ei loeta lähetatud töötajateks.*

---

<sup>9</sup> Põhjendus 13

<sup>10</sup> Euroopa Komisjon (2022), *Küsimused ja vastused sõidukijuhtide lähetamise kohta direktiivi 2020/1057 alusel kaubaveo kontekstis.*

### **2.2.1.6 Transiit**

Transiidi all mõistetakse liikumist läbi liikmesriigi territooriumi ilma igasuguse peale- või mahalaadimiseta. Vastavalt *lex specialise* põhjendusele 11 ei ole transiitvedude puhul oluline seos juhi tegevuse ja transiitliikmesriigi vahel. See hõlmab näiteks hügieenilistel põhjustel tehtavaid peatusi.

- *Liikmesriike läbivaid sõidukijuhte ei käsitleta lähetatud töötajatena.*

### **2.2.1.7 Kombineeritud veooperatsiooni esialgne või viimane maanteeveoetapp**

Sõidukijuhid, kes teevad esialgset või viimast maanteelõiku, mis koosneb kahepoolsest rahvusvahelisest toimingust, ei loeta lähetatud töötajateks.

Seevastu sõidukijuhid, kes sooritavad alg- või lõppetappi, mis koosneb üksnes mitmepoolsest toimingust, on lähetatud sõidukijuhid.

### **2.2.1.8 Muud toimingud**

Tühisõitude all mõistetakse tühisõite, mis toimuvad koos koormaga sõiduga<sup>11</sup>. Komisjoni õigustalituse poolt toetatud komisjoni eksperdirühm on koostanud küsimuste ja vastuste dokumendi, mille eesmärk on selgitada *lex specialise* mõistmist (vt *I. lisa*).

Küsimuste ja vastuste kohaselt laienevad koormaga sõidu suhtes kohaldatavad eeskirjad ka sellega seotud tühisõitudele. Näiteks kabotaažvedu või mitmepoolse rahvusvahelise reisi järel toimuv tühisõit kujutab endast lähetamise olukorda. Seevastu kahepoolsele veole järgnev tühisõit ei oleks lähetamine.

### **2.2.1.9 Ülevaade**

Eespool esitatud selgituste põhjal annab järgmine tabel ülevaate veotoimingutest, mis kuuluvad või ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse. Üksikasjalikumad selgitused, sealhulgas kriteeriumid asjaomaste toimingute kindlaksmääramiseks ja näited, on esitatud lisas.

---

<sup>11</sup> Määruse (EÜ) nr 1072/2009 (rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 2 lõige 2.

Tegevuse tüüp	Postitamisel	Väljaspool postitust
Cabotage	✓	
Kahepoolne operatsioon		✓
Kahepoolne tegevus + üks laadimis- ja/või mahalaadimistegevus (1+1)		✓
Kahepoolne tegevus + kaks laadimis- ja/või mahalaadimistoimingut tagasisõidul (0+2)		✓
Kahepoolne operatsioon osana kombineeritud operatsiooni esialgsest või viimasest maanteeetapist		✓
Mitte kahepoolne operatsioon osana kombineeritud operatsiooni esialgsest või viimasest maanteeetapist	✓	
Transiit		✓
Kaubandus- ja mitte kahepoolsed tehingud	✓	

Tabel 1 - Kaubaveo suhtes kohaldatavad eeskirjad - ülevaade

## 2.2.2 Reisijateveo suhtes kohaldatavad eeskirjad

*Lex specialis* eristab reisijateveo puhul järgmisi vedusid: kabotaaž, mitmepoolne rahvusvaheline vedu, kahepoolne rahvusvaheline vedu, mitmepoolne rahvusvaheline vedu piiratud lisategevustega, kombineeritud veo esialgne/lõunane maanteeveoetapp ja transiitvedu. Reisijateveo suhtes kohaldatavate eeskirjade lihtsustatud selgitus on esitatud lisades.

A. Sõidukijuhid loetakse lähetatuks, kui nad teevad järgmisi toiminguid:

### 2.2.2.1 Cabotage

*Kabotaaži* all mõistetakse teises liikmesriigis asuva ettevõtja poolt ajutiselt ühes liikmesriigis teostatud vedusid. *Kabotaaž* võib koosneda kas:

- rendi ja tasu eest osutatav riigisisene reisijateveo teenus, kui seda osutatakse ajutiselt, või
- Reisijate pealevõtmine ja mahapanek samas liikmesriigis rahvusvahelise teenuse osutamise käigus, kui see ei ole teenuse peamine eesmärk.

Tuleb teha vahet kabotaažil ja kohalikel ekskursioonidel. Kabotaaž hõlmab erinevate reisijate gruppide pealevõtmist ja mahapanekut vastuvõtvas liikmesriigis. Seevastu kohalike ekskursioonide puhul reisib sama reisijate rühm, kes sõidab tagasi oma elukohariiki sama või sama vedaja teise sõidukiga.

➤ *Kabotaažvedusid tegevad sõidukijuhid loetakse lähetatud töötajateks.*

### 2.2.2.2 Mitte kahepoolsed rahvusvahelised vedud

Neid toiminguid nimetatakse *lex specialis*'is "mitterahalisteks rahvusvahelisteks vedudeks"<sup>12</sup> ja Euroopa Komisjonis "ristkaubanduse toiminguteks"<sup>13</sup>.

Lähetamise alla kuuluv mitmepoolne toiming hõlmab järgmist:

- Reisijate pealevõtmine ja mahapanek kahe liikmesriigi vahel, millest ükski ei ole ettevõtja asukohariik.
  - Sama reisijate rühma kohalikud ekskursioonid, kui neile ekskursioonidele ei eelne rahvusvaheline vedu asukohaliikmesriigist.
- *Rahvusvahelisi kahepoolseid toiminguid tegevad sõidukijuhid loetakse lähetatud töötajateks.*

B. Sõidukijuhid loetakse mittepostitatavaks, kui nad teevad järgmisi toiminguid

### 2.2.2.3 Kahepoolne vedu rahvusvahelises juhuvedude või regulaarvedude raames toimivas reisijateveos

Kahepoolne reisijatevedu võib koosneda järgmistest transpordiliikidest:

---

<sup>12</sup> Põhjendus 13

<sup>13</sup> Euroopa Komisjon (2022), *Küsimused ja vastused direktiivi 2020/1057 kohase sõidukijuhtide lähetamise kohta reisijateveo kontekstis.*

- reisijate pealevõtmine ettevõtja asukohaliikmesriigis ja nende mahapanek teises riigis või vastupidi või
- reisijate pealevõtmine ja mahapanemine ettevõtja asukohaliikmesriigis kohaliku ekskursiooni korraldamiseks teises riigis.

Selleks, et kohalik ekskursioon kvalifitseeruks kahepoolseks veoks, peab see: i) olema mõeldud mitteresidendist reisijatele; ii) sellele peab eelnema rahvusvaheline vedu samade reisijatega; iii) samas sõidukis või sama vedaja teise sõidukiga<sup>14</sup>.

- *Rahvusvahelisi kahepoolseid toiminguid tegevad sõidukijuhid ei loeta lähetatud töötajateks.*

#### **2.2.2.4 Kahepoolne tegevus + üks tegevus, mis hõlmab reisijate pealevõtmist ja/või mahapanekut piiriületusliikmesriikides.**

Selle toimingu all mõistetakse kahepoolset toimingut, mille käigus toimub üks lisategevus, mille käigus võetakse ja/või pannakse maha sõitjaid. "Ja/või" tähendab, et võib toimuda kas üks pealevõtmine või üks mahapanek, aga ka üks pealevõtmine ja üks mahapanek. Viimasel juhul ei tohi need kaks tegevust toimuda samas liikmesriigis (see oleks kabotaaž).

- *Juhid, kes teevad kahepoolseid toiminguid koos ühe lisategevusega, ei loeta lähetatud töötajateks.*

#### **2.2.2.5 Transiit**

Transiidi all mõistetakse liikumist läbi liikmesriigi territooriumi ilma reisijate pealevõtmise või mahalaadimiseta.

- *Liikmesriike läbivad sõidukijuhid ei ole lähetatud töötajad.*

#### **2.2.2.6 Kombineeritud veooperatsiooni esialgne või viimane maanteeveoetapp**

Sõidukijuhid, kes teevad esialgset või viimast maanteelõiku, mis koosneb kahepoolsest rahvusvahelisest toimingust, ei loeta lähetatud töötajateks.

Seevastu sõidukijuhid, kes sooritavad alg- või lõppetappi, mis koosneb üksnes mitmepoolsest toimingust, on lähetatud sõidukijuhid.

#### **2.2.2.7 Muud toimingud**

Teine maanteetranspordi liik on sõitmine ilma reisijateta. Vastavalt küsimustele ja vastustele<sup>15</sup> laienevad ilma reisijateta sõidu suhtes kohaldatavad eeskirjad ka seotud sõidule. Näiteks

<sup>14</sup> Määruse 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ja määruse 561/2006 muutmise kohta) artikkel 13.

<sup>15</sup> Euroopa Komisjon (2022), *Küsimused ja vastused direktiivi 2020/1057 kohase sõidukijuhtide lähetamise kohta reisijateveo kontekstis.*

kabotaažvedu või mitmepoolse rahvusvahelise reisi järel toimuv reis kujutab endast lähetamise olukorda. Seevastu reisijateta reis, mis järgneb kahepoolsele veole, ei ole lähetamine.

### 2.2.2.8 Ülevaade

Tegevuse tüüp	Postitamisel	Väljaspool postitust
Cabotage	✓	
Kohalik ekskursioon ilma väljasõiduta	✓	
Kahepoolne transport, millele võib järgneda kohalik ekskursioon või mitte		✓
Kahepoolne vedu + 1 tegevus, mis hõlmab reisijate pealevõtmist ja/või mahapanekut.		✓
Kahepoolne operatsioon osana kombineeritud operatsiooni esialgses/viimses maanteetapist		✓
Mitte kahepoolne operatsioon osana kombineeritud operatsiooni esialgses/viimses maanteetapist	✓	
Transiit		✓

Tabel 2 - Ülevaade *lex specialis*'st reisijateveo osas

#### Kokkuvõttes

- Maanteetranspordi puhul sõltub juhi lähetamine või mittelähetamine sellest, mil määral ta on seotud vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga. *Lex specialis* eristab veo liike, mille suhtes tuleks kohaldada lähetamise eeskirju, ja neid, mille suhtes ei tuleks kohaldada lähetamise eeskirju.
- **Kaubaveo puhul** - "kabotaaž", "mitterahaline vedu kombineeritud veo alg- või lõppetapi osana" ja "ristkaubavedu/mitterahaline vedu" kuuluvad lähetamise kohaldamisalasse.

- **Reisijateveo puhul** - "kabotaaž", "kohalik ekskursioon ilma väljamineva teekonnata" ja "mitte kahepoolne vedu osana kombineeritud veo alg-/lõppetapist" kuuluvad lähetamise kohaldamisalasse.
- Täiendavad üksikasjalikud kirjeldused erinevate veotoimingute kohta on esitatud *1. ja 2. lisas. Lisas 3* tuletatakse meelde eeskirju, mis määravad töösuhte suhtes kohaldatava õiguse.

## 2.3 Lähetus või mittelähetus - kohaldatavad töötingimused

Maanteetööd, mis ei kujuta endast lähetussituatsiooni, reguleeritakse ainult töölepingu suhtes kohaldatava tööõigusega. Nagu käesoleva juhendi 3. lisas üksikasjalikumalt kirjeldatud, määratakse Rooma I määrusega kindlaks, millist siseriiklikku õigust töösuhte suhtes kohaldatakse. Põhimõtteliselt näitab töölepingus sisalduv õigusvaliku klausel, millist õigust kohaldatakse. See õigus on märgitud lähetamise deklaratsioonis real c.7 (vt. Kast 3 - Näide lähetamise deklaratsiooni kohta). Sellise selgesõnalise õiguse valiku puudumisel kohaldatakse töölepingu suhtes juhi harilikku töökohta. Igal juhul ei saa õiguse valikuga teha erandeid sõidukijuhtide hariliku töökoha kohustusliku õiguse sätetest.

Kui autoveo puhul on tegemist lähetusega, peab vastuvõttev liikmesriik lisaks konkreetse töölepingu suhtes kohaldatavatele õigusaktidele kohaldama lähetatud sõidukijuhtide suhtes nende lähetuse ajal tööalaste eeskirjade põhiloetelu.

Nende eeskirjade tuumik, mille vastuvõttev liikmesriik peab tagama, hõlmab töösuhte olulisi aspekte, sealhulgas töötasu, tööaega, tervishoidu ja -ohutust ning toetusi (vt. Kast 1 - Lähetamine - kohaldatavad tingimused vastavalt vastuvõtva riigi standarditele).

Järgnevalt käsitletakse tasustamise ja toetuste mõisteid, mis on lähetatud töötajate palgapaketi põhielemendid, ning lähetuse kestusega seotud kaalutlusi.

- Maksimaalne tööaeg ja minimaalne puhkeaeg
- Minimaalne tasuline põhipuhkus
- Töötasu
- Töötajate rendileandmise tingimused, eelkõige ajutist tööjõudu vahendavate ettevõtete poolt
- Tervis ja ohutus
- Kaitsemeetmed rasedatele ja noortele emadele
- Meeste ja naiste võrdne kohtlemine ja muud mittediskrimineerimise sätted
- Töötajate majutustingimused, kui tööandja pakub neile majutust väljaspool nende tavapärasest töökohta.
- Toetused või kulude hüvitamine reisi-, toitlustus- ja majutuskulude eest.

*Kast 1 - Lähetamine - kohaldatavad tingimused vastavalt vastuvõtva riigi standarditele*

### 2.3.1 Töötasu ja toetused



Lähetatud töötajate direktiiviga kehtestatakse lähetatud ja kohalike sõidukijuhtide võrdse tasustamise põhimõte. Töötasu koostisosad määrab kindlaks üksnes vastuvõttev liikmesriik.

Juhile makstava summa arvutamisel ja võrdlemisel tegelikult makstud summaga tuleks arvesse võtta töötasu brutosummat kokku<sup>16</sup>.

Läbipaistvuse tagamiseks peaksid kõik töötasu koostisosad olema asjakohastes dokumentides piisavalt üksikasjalikult määratletud. Lähetusspetsiifilised toetused<sup>17</sup> võivad olla oluline osa lähetatud töötajale makstavatest summadest.

### **2.3.1.1 Töötasu arvutamine: toetused, mida tuleb arvestada töötasu osana.**

Töötasu osana tuleks käsitada selliseid toetusi, nagu päevarahad välismaal töötamise eest, mille suurus sõltub töötaja lähetuse kestusest, või teatud liiki lasti vedamise eest, mida ei maksta lähetusega seotud tegelike kulude, nagu reisi-, toitlustus- ja majutuskulud, hüvitamiseks<sup>18</sup>. Seega tuleks selliseid toetusi arvesse võtta töötasu brutosummade võrdlemisel.<sup>19</sup>

### **2.3.1.2 Töötasu arvutamine: toetused, mis ei ole töötasu osa.**

Lähetusega seotud toetusi ei loeta töötasu osaks, kui neid makstakse lähetusega seotud tegelike kulude, näiteks sõidu-, toitlustus- ja majutuskulude hüvitamiseks. Need kulud peab tööandja tasuma lisaks töötasule. Seega ei saa neid kulusid maha arvata töötajale makstavast töötasust<sup>20</sup>. Lähetatud töötajate direktiivis on sätestatud põhimõte, et tööandja peab neid kulusid toetama vastavalt töösuhte suhtes kohaldatavatele siseriiklikele õigusaktidele ja/või tavadele.

Kui töösuhte suhtes kohaldatavatest töötingimustest ei selgu, kas ja millised lähetusega seotud toetuse osad makstakse lähetusega seotud tegelike kulude hüvitamiseks või millised on osa töötasust, loetakse kogu toetus makstavaks kulude hüvitamiseks<sup>21</sup>.

### **2.3.1.3 Toetused või kulude hüvitamine, mis on ette nähtud vastuvõtvas liikmesriigis lähetuse ajal tööalastel põhjustel kodust eemal viibivate töötajate reisi-, toitlustus- ja majutuskulude katmiseks.**

Lähetatud töötajal, kes lähetuse ajal peab reisima vastuvõtvas liikmesriigis asuvasse tavapärasesse töökohta ja sealt tagasi või keda tööandja saadab ajutiselt kõnealusest tavapärasest töökohast teise töökohta kõnealuses vastuvõtvas liikmesriigis, on õigus saada vastuvõtva liikmesriigi<sup>22</sup>. See tähendab, et seda sätet kohaldatakse lähetatud töötajate suhtes niivõrd, kui võrd see kehtib vastuvõtva liikmesriigi siseriiklike töötajate puhul. Seega, kui vastuvõtvas liikmesriigis on selline säte olemas, siis tuleb need kulud hüvitada lisaks töötasule,

<sup>16</sup> Direktiivi 2018/957 (millega muudetakse direktiivi 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega) põhjendus 18.

<sup>17</sup> Direktiivi 2018/957 (millega muudetakse direktiivi 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega) põhjendused 19 ja 20.

<sup>18</sup> C-428/19 Rapidsped, 8. juuli 2021.

<sup>19</sup> Direktiivi 2018/957 põhjendus 18.

<sup>20</sup> Direktiivi 2018/957 (millega muudetakse direktiivi 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega) põhjendused 18 ja 19 ning artikli 1 lõike 2 punkt c.

<sup>21</sup> Põhjendus 20 ja artikkel 3. 7 direktiivi 96/71.

<sup>22</sup> Euroopa Komisjon (2019), *Praktiline juhend lähetamise kohta*, lk 24.

nagu on selgitatud punktis 2.3.1.2. Seega, kui vastuvõtvas liikmesriigis on selline säte olemas, siis tuleb need kulud hüvitada lisaks töötasule, nagu on selgitatud punktis 2.3.1.2.

**MÄRKUS:** Põhimõtteliselt kohaldatakse punktis **2.3.1.3** nimetatud saastekvoote direktiivi (EL) 2020/1057 reguleerimisalasse kuuluvate lähetatud sõidukijuhtide suhtes. Enamikul juhtudel võib siiski esineda olukordi, kus kõnealused sõidukijuhid võiksid neid toetusi kasutada, ainult erandkorras.

## 2.3.2 Lähetamise kestuse arvutamine

*Lex specialis* selgitab, et lähetuse kestuse arvutamisel tuleks lähetust lugeda lõppenuks, kui juht lahkub vastuvõtvas liikmesriigist rahvusvahelise kauba- või reisijateveo teostamiseks<sup>23</sup>. Siiski ei täpsusta *lex specialis*, millisest hetkest alates tuleks lähetuse kestust lugeda algavaks.

Komisjoni eksperdirühm, keda toetab ELi komisjoni õigustalitus, on koostanud küsimuste ja vastuste dokumendi, milles antakse juhiseid selle kohta, millal lähetamise olukordade puhul konkreetsetes olukordades algab. Lisades 1 ja 2 esitatud tabelid (milles on esitatud eeskirjade lihtsustatud selgitus, milles selgitatakse, millised toimingud kuuluvad ja millised mitte kuuluvad *lex specialise* kohaldamisalasse ning millal algab ja millal lõpeb lähetamine) põhinevad kõnealusel küsimuste ja vastuste dokumendil.

### Kokkuvõttes

Kohaldatavaid töötingimusi ei pruugi alati kindlaks teha teeäärsete kontrollide käigus. Siiski võib teeäärne kontroll olla kasulik faktiliste lahknevuste tuvastamisel, mis annab seejärel aluse edasiseks kontrollimiseks.

## 2.4 Muud juhtumid

### 2.4.1 Ajutise töö agentuuride kaudu palgatud sõidukijuhid

*Leks specialises* sisalduvad erieeskirjad sõidukijuhtide lähetamise kohta kehtivad ainult nende sõidukijuhtide suhtes, kes on otseselt tööle võetud ettevõtte poolt, kes lähetab sõidukijuhid oma arvel ja juhtimisel teise liikmesriiki<sup>24</sup>. *Leks specialis* ei hõlma renditööbüroode poolt palgatud sõidukijuhte. Seega kuuluvad nad põhimõtteliselt lähetatud töötajate direktiivi kohaldamisalasse, kui nad teevad mis tahes piiriülest sõitu.

Näide: renditööbüroo annab juhi Hispaania ettevõtjale, et toimetada Hispaaniast Portugali täislastis veoauto. Kuigi veoauto kuulub Hispaania ettevõtjale, töötab juht otse renditööjõu

<sup>23</sup> Artikkel 1.8

<sup>24</sup> Vt direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõige 2 ja direktiivi 96/71 artikli 1 lõige 3a.

vahendaja juures. *Lex specialis* ei kehti ja kogu reisi suhtes kohaldatakse lähetatud töötajate direktiivi.

## 2.4.2 Ettevõtjasisene ülekanne

*Lex specialis* ei kehti sõidukijuhtide suhtes, kes on tööandja poolt määratud tööle teises liikmesriigis asuvasse, kuid samasse kontserni kuuluvasse üksusesse. Neid olukordi reguleerib üksnes lähetatud töötajate direktiiv.

Näide: Slovakkia tütarettevõtte määrab oma sõidukijuhid Madalmaades asuvale peakontorile. Slovakkia tööandja ja Madalmaade kasutajaettevõtte kuuluvad mõlemad samasse kontserni. *Lex specialis* ei kehti ja seda olukorda reguleerib lähetatud töötajate direktiiv.

## 2.4.3 Toimingud kolmandate riikidega

Lähetatud töötajate direktiivis on sätestatud, et ELi-välisele ettevõtjatele ei tohi võimaldada soodsamat kohtlemist kui ELi ettevõtetele<sup>25</sup>. Siseriiklikud õigusaktid ja/või üksiku liikmesriigi ja kolmanda riigi vaheline kahepoolne leping võivad lubada kolmandate riikide ettevõtjatel tegutseda selle liikmesriigi territooriumil. Sellistel juhtudel ei kohaldata *lex specialis* ega lähetatud töötajate direktiivi. Mõlema õigusakti kohaldamine eeldab tõepoolest, et ettevõtja on asutatud mõnes ELi liikmesriigis. Kolmandast riigist pärit ettevõtja suhtes kohaldatavad tingimused on reguleeritud kahepoolse lepingu sisuga ja/või siseriiklike õigusaktidega. Siseriiklikud õigusaktid võivad kehtestada kolmanda riigi ettevõtjatele ka haldusnõudeid (nt lähetusdeklaratsiooni esitamine siseriiklike süsteemide kaudu).

Samuti võib juhtuda, et ELis asuv ettevõtte palkab kolmandate riikide autojuhte, kes täidavad ülesandeid liidus. Sellisel juhul ei mõjuta töötaja kodakondsus kohaldatavaid töötingimusi. Alates hetkest, mil kolmanda riigi sõidukijuhil on seaduslikult lubatud teha tööd liidus, kohaldatakse käesolevas juhendis kirjeldatud eeskirju ilma igasuguse diskrimineerimiseta, sest sõidukijuht töötab ELis asuvas ettevõttes.

## 2.4.4 Füüsilisest isikust ettevõtjad

*Lex specialis* ja lähetatud töötajate direktiiv kehtivad ainult töötajate suhtes. Füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevat töötajat tuleks käsitleda kui sõltumatut töövõtjat, kes ei kuulu lähetamise eeskirjade kaitse alla ja kelle vabadus valida kohaldatavaid õiguslikke režiime on ülimalt oluline.

Ettevõtjad võivad kuritarvituslikult tugineda fiktiivsele füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemisele, et vältida oma kohustusi tööandjana. Seepärast tuleks erilist tähelepanu pöörata sellele, et veenduda, et füüsilisest isikust ettevõtja on tõeline sõltumatu töövõtja.

---

<sup>25</sup> Lähetatud töötajate direktiivi artikli 1 lõige 4.

Lähetamist käsitlev jõustamisdirektiiv nõuab, et ametiasutused hindaksid IMI kasutamise kaudu asjakohaseid asjaolusid, mis lähevad kaugemale poolte vahel kokkulepitud ametlikust kokkulepest, sealhulgas töö tulemuslikkust, alluvust ja töötaja töötasu<sup>26</sup>.

Samuti leiab Euroopa Kohus, et "*objektiivsete kriteeriumide*" alusel tuleks kindlaks määrata, kas siseriikliku õiguse alusel tegutsevat füüsilisest isikust ettevõtjat saab ELi õiguse kohaldamisel käsitleda töötajana.

Euroopa Kohtu arvates on töösuhte oluline tunnusjoon, et üks isik osutab teatud aja jooksul teisele isikule ja tema juhtimisel teenuseid, mille eest ta saab tasu<sup>27</sup>.

Nüüdseks on väljakujunenud tava, et Euroopa kohtunik vaatab järgmisi tunnuseid:

- Autonoomia, eelkõige seoses vabadusega valida oma töö aeg, koht ja sisu.
- kas töötaja jagab tööandja ärriske.
- kas töötaja moodustab tööandja ettevõtte lahutamatu osa või täidab ta ülesandeid mitme tööandja jaoks.

### **Kokkuvõttes**

- *Lex specialis* kehtib ainult nende sõidukijuhtide suhtes, kes on otseselt tööle võetud äriühingu poolt, kes lähetab sõidukijuhid oma arvel ja juhtimisel teise liikmesriiki. Ajutise tööjõu agentuuride poolt palgatud sõidukijuhid kuuluvad lähetatud töötajate direktiivi kohaldamisalasse. Lähetatud töötajate direktiiv hõlmab ka sõidukijuhte, kes täidavad ülesandeid teises liikmesriigis ettevõtjasisese üleviimise raames.
- Kolmanda (ELi-välise) riigi ettevõtja suhtes kohaldatavad tingimused on reguleeritud siseriikliku õiguse ja/või kolmanda (ELi-välise) riigiga sõlmitud kahepoolse lepingu sisuga. Kolmandate riikide ettevõtjatele ei saa siiski anda soodsamaid tingimusi kui ELi ettevõtjatele.
- ELi ettevõtjate puhul ei ole juhi kodakondsus oluline. Asjaolu, et kolmanda riigi sõidukijuht töötab seaduslikult ELi territooriumil, toob ta ELi õiguse kohaldamisalasse.
- *Lex specialis* ja lähetatud töötajate direktiiv kehtivad ainult töötajate suhtes. Siiski peaksid täitevasutused pöörama erilist tähelepanu, kui sõidukijuhid väidavad, et nad on füüsilisest isikust ettevõtjad, ja veenduma, et "*füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemist*" ei kasutata *lex specialis*'e või lähetatud töötajate direktiivi kohastest kohustustest kõrvalehoidmiseks. Mõned tegurid, mis võivad viidata sõltuvalle töösuhtele, hõlmavad juhi autonoomiat, seda, kas juht jagab tööandja ärriske ja kas juht täidab ülesandeid mitme tööandja jaoks.

<sup>26</sup> Artikkel 4.5 Direktiiv 2014/64

<sup>27</sup> Vt näiteks *FNV Kunst C-413/13*, 4.12.2014, punkt 34.

### 3. Eeskirjade jõustamine

Dokumendi käesolevas osas esitatakse soovitused maanteekontrollide ja siseturu infosüsteemi (IMI) kontrollide kohta. Soovitatakse tagada järjepidevus teedel toimuvate kontrollide ja IMI-kontrollide vahel, et teedel toimuva kontrolli käigus avastatud lähetussituatsioone ja kuritarvituskahtlusi uuritaks hiljem põhjalikumalt. Kuritarvituste kahtlused võivad võtta "punase lipu" kuju, millest maanteeametnikud võiksid teavitada IMI-kontrollide eest vastutavaid kolleege.

IMI-kontrollid peaksid toimuma ka siis, kui maanteekontrolli ei toimu. Võttes arvesse IMI-süsteemis igal kuul registreeritud märkimisväärset arvu lähetusdeklaratsioone, soovitatakse käesolevas juhendis sarnast filtreerimismeetodit - mis põhineb samadel punastel lipukestel -, et kontrolle tõhusalt suunata.

#### 3.1 Halduseeskirjad ja kontrollimeetmed

*Lex specialis* näeb ette järgmised halduseeskirjad ja kontrollimeetmed lähetuseeskirjade jõustamiseks maantee- ja IMI-kontrollide ning ruumides toimuvate kontrollide ajal:

- Hiljemalt lähetuse alguses peavad maanteeveo-ettevõtjad esitama lähetuse deklaratsiooni, mis sisaldab olulist teavet juhi ja lähetuse kohta. See deklaratsioon esitatakse autoveo lähetuse deklaratsiooni portaali (edaspidi "RTPD")<sup>28</sup> kaudu. RTPD on mitmekeelne avalik liides, mis on ühendatud siseturu infosüsteemiga (edaspidi "IMI").
- Lähetamise ajal võivad toimuda teedel toimuvad kontrollid. Maanteeametnikud võivad lähetuseeskirjade täitmise kontrollimiseks nõuda ainult kolme dokumenti: koopia lähetuse deklaratsioonist, mis on esitatud RTPD-s, saatekirjad või samaväärsed tõendid ja sõidumeeriku andmed. Maanteeametnike käsutuses on "skaneerimise teel" vahend, mis võimaldab neil kontrollida lähetusdeklaratsiooni kehtivust. Järgnevas *punktis 3.2* antakse mõned juhised selle vahendi kasutamise kohta ja nendes dokumentides sisalduva teabe kohta.
- Pärast lähetamisperioodi võivad vastuvõtva liikmesriigi pädevad asutused otsustada nõuda lisateavet. Ettevõtjal on 8 nädalat aega, et täita need lisadokumentide taotlused, mis tuleb esitada RTPD kaudu. Järgnevas *punktis 3.3* käsitletakse üksikasjalikumalt neid IMI-kontrolle. Kui maanteekontrolli käigus on ilmnunud lähetamise olukord, mida ettevõtja ei ole RTPD-s deklareerinud, peaksid täitevasutused kasutama töötajate lähetamise üldmoodulit, et nõuda lisateavet. Samuti võib tugineda maanteetranspordi moodulile, mida kasutatakse ettevõtte tingimuste hindamiseks.
- Kui ettevõtja ei täida täiendava teabe nõudmist kaheksa nädala jooksul, võib vastuvõttev liikmesriik taotleda abi ettevõtja asukohariigi pädevatelt asutustelt. Sel eesmärgil on kõnealuse päritoluliikmesriigi ametiasutustel juurdepääs ettevõtja poolt esitatud deklaratsioonile ja muule teabele, mis on esitatud RTPD kohta. Vastuvõtva liikmesriigi

---

<sup>28</sup> RTDP on kättesaadav sellel veebisaidil: [Maanteetransport - lähetamise deklaratsioon](#).

ja asukohaliikmesriigi vahelise vastastikuse abistamise täiendavad põhimõtted on sätestatud lähetamist käsitlevas jõustamisdirektiivis, et hõlbustada lähetamise eeskirjade rakendamist, kohaldamist ja jõustamist<sup>29</sup>. Erinevate asutuste vahelist koostööd on kirjeldatud *punktis 3.4*.

### **Kokkuvõttes**

Juhtide postitamise kontrollimiseks on kolm peamist vahendit:

1. avalik liides (RTPD portaal) - mõeldud ettevõtetele
  2. Rakendus "*Scan on the road*" - ametiasutuste kasutamiseks maantee ääres.
  3. IMI (siseturu infosüsteem) - ametiasutuste kasutamiseks
- Ettevõtted peavad esitama standardiseeritud lähetusdeklaratsioonid avaliku liidese kaudu hiljemalt lähetamise alguses.
  - Maanteeäärsed ametiasutused (vastuvõtvates liikmesriikides) kontrollivad lähetusdeklaratsioone, skaneerides lähetusdeklaratsiooni QR-koodi. Samuti võivad nad nõuda piiratud arvu dokumente.
  - Vastuvõtvate liikmesriikide IMI-kontrolli eest vastutavad asutused võivad nõuda täiendavaid dokumente otse ettevõtjalt (sealhulgas sõidumeerikute andmed, palgalehed, töölepingud).
  - Päritoluliikmesriigi IMI-kontrolli eest vastutavad ametiasutused võivad saada abitaotlusi vastuvõtva liikmesriigi ametiasutustelt, kui ettevõtte ei tee koostööd vastuvõtvate ametiasutustega.
  - Kõigi riiklike asutuste vahel tuleks luua vastastikused sidekanalid, et tagada sihipärane ja tõhus jõustamine.

Aktiivsed sidekanalid eri tasandite vahel aitavad tagada sihipärasema ja tõhusama jõustamise.

Järjepidevus maanteekontrolli ja IMI-asutuste vahel oleks kasulik:

- tagada, et tee ääres avastatud väärkohtlemise kahtlusi uuritakse hiljem põhjalikumalt asjakohaste IMI-kontrollide abil.
- juhul, kui maanteekontrolli käigus tuvastatakse lähetuse olukord, jälgida kontrollide läbiviimist, et tagada juhi piisav kaitse vastavalt vastuvõtva riigi normidele, sealhulgas õige tasu suurus.

Aktiivne koostöö maanteetranspordiasutuste ja töötajate lähetamise mooduli eest vastutavate asutuste vahel oleks kasulik:

<sup>29</sup> Direktiivi 2014/67 artiklid 6 ja 7 lähetamise jõustamise kohta.

- peab arvestust ja vajaduse korral uurib maanteeveo-ettevõtjaid, kes ei ole esitanud lähetamisdeklaratsioone, kui on kahtlusi, et tegevus on lähetatud;
- kontrollida töölepingu suhtes kohaldatavat õigust (võttes arvesse näiteks tavapärasest töökohta ja tööalast staatust).

Pädevad IMI-asutused võivad tegutseda riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil. IMI hõlmab ka IMI-koordinaatoreid, kellel võib olla IMI töövoogude koordineeriv roll.<sup>30</sup>

*Kast 2 - Täitevasutuste vaheliste sidekanalite tähtsus*

## 3.2 Maanteeärsed kontrollid

### 3.2.1 Eesmärk

Mis puutub *lex specialis*'e, siis on maanteekontrolli keskne aspekt kehtivate lähetusdeklaratsioonide olemasolu kindlakstegemine, et käivitada ja suunata hilisemaid täitemeetmeid.

Teedeärsed kontrollid võivad samuti olla olulised varajase avastamise vahendid. Kui teekontrolli käigus tuvastatakse lähetamise olukord, võib IMI-liidese kaudu toimuda edasine kontroll, et tagada, et juht on vastuvõtva riigi normide kohaselt piisavalt kaitstud ja et ta saab õiget tasu.

Kui maanteeveooperatsioon ei ole lähetamise olukord, on võimalik, et ettevõtte ei ilmu IMI maanteeveo lähetamise moodulis. Selline puuduv kanne ei välista iseenesest edasist IMI kontrollimist töötajate lähetamise ja asutamistingimuste moodulite kaudu (vt *punkt 3.3*).

### 3.2.2 Dokumendid, mida tuleks taotleda ja mida otsida

Kuni 2. veebruarini 2022 rakendasid liikmesriigid erinevaid eeskirju haldusnõuete ja kontrollimeetmete kohta. Pärast *lex specialise rakendamist* siseriiklikesse õigusaktidesse kohaldatakse kogu liidus ühtset meetmete kogumit.

Maanteekontrolli käigus võivad täitevametnikud nõuda ainult kolme liiki dokumente, et kontrollida postitamisreeglite järgimist:

- lähetusdeklaratsiooni koopia,
- saatekirja(d) ja
- sõidumeeriku andmed.

Ettevõtte on kohustatud tagama, et sõidukijuhtidel oleksid eespool nimetatud dokumendid olemas, ning sõidukijuht on kohustatud need täitevametniku nõudmisel esitama.

<sup>30</sup> Vt [siseturu infosüsteemi \(IMI\) jaotis 2.3 - Kasutajaraamat - 2012. aasta ajakohastatud versioon \(europa.eu\)](#).

### 3.2.2.1 Avaldamise deklaratsioon

*Kirjeldus*

*Leks specialis'e* alusel lähetamise kohaldamisalasse kuuluvate vedude puhul peavad maanteeveoettevõtjad tagama, et lähetatud sõidukijuhtidel on olemas koopia lähetamisdeklaratsioonist, mis on esitatud RTPD kaudu. Koopia võib olla kas paberkandjal või elektroonilisel kujul.

Kõik RTPD kaudu esitatud postitamisklaratsioonid genereeritakse individuaalse QR-koodiga, mida maanteeametnik peab skaneerima, et kontrollida deklaratsiooni autentsust ja kehtivust.

Nagu on näidatud järgmises *lahtris 3*, sisaldab täielik deklaratsioon järgmist teavet:

- Ettevõtja andmed, vähemalt ühenduse tegevusloa numbril kujul, kui see number on olemas.
- Asukohaliikmesriigis asuva veokorraldaja või muu kontaktisiku kontaktandmed edasiseks suhtlemiseks.
- Juhi isikuandmed, tema elukoht ja juhiloa number. RTPD võimaldab ettevõtjatel täita lisateavet. Kuigi see teave ei ole kohustuslik, peaksid maanteeametid kontrollima neid täiendavaid andmeid, kui need on kättesaadavad.
- Töölepingu alguskuupäev ja selle suhtes kohaldatav õigus.
- lähetuse kavandatav algus- ja lõppkuupäev.
- Mootorsõidukite numbrimärgid.
- Kas osutatavad veoteenused on kaubavedu, reisijatevedu, rahvusvaheline vedu või kabotaaž.



## Road Transport - Posting Declaration



### Posting information

a.1 Country of posting	Netherlands
a.2 Period of posting	07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s)	Carriage of goods

### Declaration Details

b.1 Number of the declaration	ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update	04/08/2022 15:20
b.3 Submission date	04/08/2022 15:20

### Driver Information

c.1 Name	xx xx
c.3 Driving licence	xx
c.5 Address of residence	xx xx xx Belgium
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022
c.7 Applicable law employment contract	Belgium

### Driver Identification Document

d.1 Document type	ID Card
d.2 Number	xx
d.5 Issuing country	Belgium

### Company information

e.1 Name	Greenhorse
e.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number	GH2022
e.6 Country of registration	Belgium
e.7 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Transport Manager Information

f.1 Name	peter greenhorse
f.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number	+32494444444
f.4 Professional Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Contact Person

g.1 Name	peter greenhorse
g.2 Email Address	pietri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number	+32494444444
g.4 Address	Grand Place 1000 brussels Belgium

### Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Kast 3 - Näide lähetamise deklaratsiooni kohta

### Eesmärk

Kehtiva lähetusdeklaratsiooni eesmärk on tagada, et ettevõtte ja juht on nõuetekohaselt registreeritud vastuvõtva riigi registrites, mis võib käivitada hilisemad ja põhjalikumad kontrollid. Lisaks sellele aitab deklaratsioonis esitatud teabe kiire hindamine maanteeametnikul saada ettekujutuse lähetamise ja sellega seotud eeskirjade võimalikust kuritarvitamisest või nendest kõrvalehoidmisest. Selle põhjal saab lahknevused ja punased lipud edastada IMI pädevatele asutustele edasiste kontrollide tegemiseks. Nagu allpool *punktis* 3.2.3 kirjeldatud, hõlmavad põhjalikumad kontrollimist õigustavad punased lipud puuduvaid, kehtetuid või ebajärjekindlaid dokumente ning ilmseid lahknevusi tavapärase töökoha ja töölepingu suhtes kohaldatava õiguse vahel.

## Skaneerimine teel

Postitamisdeklaratsioonid genereeritakse individuaalse QR-koodiga, mida maanteeametid peavad dokumendi kehtivuse hindamiseks kontrollima. Kontroll toimub rakenduse "*scan on the road*" kaudu. See rakendus on saadaval kõigis 24 keeles. Rakendus ei nõua autentimist. Seda saab kasutada mis tahes mobiilseadmes, millel on internetiühendus ja toimiv kaamera.

QR-koodi skaneerimisel rakenduse "*scan on the road*" abil küsib mobiilseade RTPD-st ettevõtja esitatud lähetusdeklaratsiooni. Seejärel saavad maanteeametid kontrollida, kas juhi esitatud deklaratsiooni koopial olev teave on sama, mis RTPD kaudu esitatud viimane versioon.

Postitamisdeklaratsioonide skaneerimisel võib tekkida kolm olukorda:

- i. Kogu mobiilseadmes kuvatav teave on identne juhi poolt üle antud dokumendis esitatud teabega. Seega võib eeldada, et lähetamisdeklaratsioon on kehtiv.
- ii. Mobiilseadmes kuvatav teave ei ole identne juhi poolt üle antud dokumendiga. See dokument on tõenäoliselt vananenud. Maanteeametnikud näevad oma seadmes lähetusdeklaratsiooni viimase ajakohastamise kuupäeva.
- iii. Taotlusest selgub, et deklaratsiooni ei leia IMI-st. Seega võib eeldada, et juhi esitatud dokument on võltsitud.

**Koolitusmoodulit maanteeametnike kavatsuse kohta saab vaadata selle lingi kaudu: <https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s>.**

### **Skaneeri teel samm-sammult**

1. samm. Juurdepääs rakendusele



## Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

2. samm. Skaneerige lähetusdeklaratsioon



← Back

## Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178c2d48464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

### 3. samm. Deklaratsiooni läbivaatamine

- Kehtiv deklaratsioon (identsed andmed lähetamise deklaratsiooniga)

← Back to scan

1 ?

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

**Posting information**

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC681, 2FGD175**

**Driver**

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

**Identification document**

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

**Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Employment contract**

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

**Company details**

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-68-66-ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

**Company address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

**Transport manager**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

**Contact person**

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

**Professional Address**

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

## ➤ Kehtivuse kaotanud deklaratsioon

← Back to scan

Declaration number: **13644813708\_4658-a962-427fad6fccc**  
Status: **EXPIRED**  
Submission date: 16/02/2023 11:48  
Last update date: 01/03/2023 03:00

**Posting information**

Posting Country: Austria 🇦🇹  
Start date: 23/02/2023  
End date: 28/02/2023  
Type of operation: International carriage  
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

**Driver**

First Name: Albert  
Last Name: Kosv  
Driver's license number: 12365487  
Driver card number:

**Identification document**

Document type: Passport  
Number: 654666644  
Issue date:  
Expiration date:  
Issuing Country: Bahamas

**Address**

Street and number: Jëbyj  
Post code: 2015  
City: braciļ  
Country: Albania

**Employment contract**

Start date: 06/12/2021  
Applicable law: Kosovo\*

**Company details**

Name: Transport and co  
Community licence number: BE1208-996ZDF  
National company register number: 0234.123.123  
VAT number: 234.123.123  
Country of registration: Belgium 🇧🇪

**Company address**

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: BE

**Transport manager**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Certificate of professional competence (License number): BE2087464  
Certificate issuing country: Belgium  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

**Contact person**

First Name: John  
Last Name: O'Smith  
Email address: transportmanager@transportandco.com  
Phone number: +32485121212

**Professional Address**

Street and number: rue Belliard 28  
Post code: 1000  
City: Brussels  
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Kast 4 Skaneerimine teel samm-sammult

### 3.2.2.2 Saatekirjad või samaväärsed tõendid

#### *Kirjeldus*

Juhil peavad olema olemas tõendid vastuvõtvast liikmesriigis toimuva veo kohta. See võib hõlmata selliseid dokumente nagu paber kandjal või elektrooniline saatekiri (edaspidi "e-CMR") või samaväärseid tõendeid. Need tõendid peavad sisaldama teavet sissetuleva rahvusvahelise veo ja iga järgneva kabotaažveo kohta<sup>31</sup>.

#### *Eesmärk*

Üks e-CMRi või paber kandjal saatekirja eesmärk on märkida toimuva veo liik (nt kabotaaž) ja samuti näidata, et selline vedu on tõeline (nt kabotaaži puhul võib saatekirjas märkida, kas tegemist on rahvusvahelise veoga ja kas see ei ületa vastuvõtvast liikmesriigis lubatud tegevuse maksimumkogust).

Saatekiri võib samuti oluliselt kiirendada lähetamise olukorra tuvastamist maantee kontrolli käigus. Näiteks kui veokirjas on märgitud kabotaažvedu, võib kindlalt eeldada, et juht on lähetuses. Kui veokirjast selgub, et kabotaaž on ebaseaduslik, käivitub terve rida muid tagajärgi ja edasisi kontrole<sup>32</sup>. HKabotaažituleb aga ka ebaseaduslikku kabotaaži teostavat juhti pidada lähetatuks.

Lisateavet selle kohta, kuidas saatekirjad võivad olla asjakohased lähetamise puhul, leiate *jaotisest 3.2.4*, kus kirjeldatakse sündmuste järjestust, kuidas kasutada saatekirju lähetamise olukordade kindlaksmääramiseks.

Kokkuvõttes õigustab kabotaažvedude toimumine IMI-uuringute eest vastutavatele asutustele teatamist, et käivitada asjakohane kontroll, mis tagaks, et juhile on lähetamise ajal tagatud nõuetekohane kaitse.

### 3.2.2.3 Sõidumeeriku andmed

#### *Kirjeldus*

Sõidumeerikute andmed on ka kasulikud tõendid täitevasutustele, et kontrollida, kas veotoimingud kuuluvad lähetamise kohaldamisalasse või mitte. Sõidumeerikusse salvestatud asukohaandmed (nende liikmesriikide riigikoodide kujul, kus toimingud toimusid) võivad olla sel eesmärgil väga kasulikud. Sõidumeeriku eri põlvkondade ja versioonidega salvestatud asukohaandmete täielik kirjeldus on esitatud TRACE 2 juhendis aruka sõidumeeriku kohta.

---

<sup>31</sup> Määruse (EÜ) nr 1072/2009 (rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 8 lõige 3.

<sup>32</sup> Sellised kontrollid ei kajastu käesolevas dokumendis, kuna käesolev dokument keskendub peamiselt sõidukijuhtide lähetamisele.

## Eesmärk

Kuigi sõidumeerikute andmed on mõeldud eelkõige selleks, et tagada sõidu- ja puhkeaja eeskirjade täitmine, peaks neid kasutama ka liiklusjärelvalveametnikud, et aidata neil kindlaks teha, kas on tegemist lähetamise olukorraga. Järgnevas *punktis 3.2.4* on esitatud kontrollküsimuste loetelu, mille abil saab kindlaks teha, kas tegemist on maanteeveoga ja kas juhti tuleks pidada lähetatuks või mitte. Küsimused hõlmavad näiteks hinnangut selle kohta, millal ja kus operatsioon algab ja lõpeb. Sõidumeeriku andmed annavad enamiku vastustest sellele küsimuste kontrollnimekirjale, sealhulgas sõiduki asukoha registreerimine peale- ja mahalaadimise ajal. Neid peaks juht tutvustama operatsiooni ajal.

### 3.2.3 Punased lipud

Maanteeametnikud saavad kontrollida ainult piiratud arvu dokumente ja andmeid ning nad peavad tegutsema kiiresti - eriti reisijateveo kontrollimisel. Samuti peavad nad hindama mitmete erinevate eeskirjade täitmist ja postitamisreeglid on sellele loetelule täienduseks.

Tõhus jõustamine eeldab sageli, et pärast autoveo toimingut viiakse läbi põhjalikum kontroll. Kolmest eespool loetletud dokumendist (st 1) lähetusdeklaratsioonist, 2) saatelehtedest või samaväärsetest tõenditest ja 3) sõidumeerikute protokollidest) kogutud teave koos sõidukijuhiga toimunud suhtluse tulemustega annab olulisi vihjeid, mis võivad olla aluseks järgnevatele kontrollidele teiste asutuste poolt. Seda silmas pidades tuleks vajaduse korral pärast maanteeveo kontrolli teostada põhjalikum kontroll.

Kui maanteekontrolli käigus on tuvastatud lähetamise olukord, on IMI uurimine õigustatud, et tagada, et lähetatud juht saab õiget tasu ja et ta on lähetamise ajal kaitstud kohaldatavate vastuvõtva riigi standardite alusel.

Maanteeametnikud peaksid samuti aktiivselt osalema täielikumate IMI-kontrollide käivitamisel, kui neil tekib kahtlus kõrvalehoidmise või kuritarvitamise kohta. Maanteekontrolli käigus kogutud asjakohase teabe edastamisel pädevatele asutustele peaksid maanteekontrollijad samal ajal märkima teavet, mis õigustab järelkontrolli. Need punased lipud võivad tuleneda deklaratsiooni puudumisest (kui on tuvastatud lähetamise olukord), kehtetust deklaratsioonist, lahknevustest teeäärse kontrolli käigus esitatud dokumentides, aga ka teeäärse ametniku muljetest pärast suhtlemist sõidukijuhiga.

Kokkuvõtteks võib öelda, et järjepidevus maanteekontrollide ja IMI-kontrollide vahel viib sihipärasema ja tõhusama jõustamiseni. Nagu on kirjeldatud järgmises *punktis 3.3*, tuleks taotleda aktiivset koostööd ka maanteetranspordi eest vastutavate IMI-asutuste ja töötajate üldise lähetamise mooduli eest vastutavate asutuste vahel, et punased lipud jõuaksid kõige sobivamasse asutusse.

Punased lipud on näiteks järgmised:

- lähetamise deklaratsiooni puudumine lähetamise kohaldamisalasse kuuluva veotoimingu kohta: Lähetusdeklaratsioon on täitmisele pööramiseks hädavajalik



vahend. Selle puudumine peaks seetõttu käivitama edasised kontrollid, kui täitevasutus on kindlaks teinud, et veooperatsioon on lähetamine.

- Vale või võltsitud lähetusdeklaratsioon:
  - Puudub või on kehtetu QR-kood.
  - Deklaratsioonis puuduvad kohustuslikud andmed.
  - Deklaratsiooni kantud vigane teave.
- Erinevus töölepingu suhtes kohaldatava õiguse ja juhi tavapärase töö- ja/või elukoha vahel:

Lähetatud töötaja on töötaja, kes täidab piiratud aja jooksul ülesandeid väljaspool riiki, kus ta tavaliselt töötab. Nagu on kirjeldatud 3. lisas, võib eeldada, et tavapärase töökoht asub liikmesriigis, kust juht tavaliselt teeb olulise osa oma tööst.

Ilmne lahknevus ühelt poolt lähetusdeklaratsiooni reas c.7 esitatud kohaldatava tööõiguse ja teiselt poolt juhi tavapärase töökoha vahel peaks käivitama edasise uurimise asjaomaste IMI moodulite kaudu. Pädevad asutused võivad näiteks nõuda töölepingut ja/või muid dokumente, et teha kindlaks, kas lähetusdeklaratsioonis esitatud teave on õige.

- Vastavus lähetamise kuupäevade ja töölevõtmise kuupäevade vahel  
Maanteeametnik võib täheldada, et tööleping algas umbes samal kuupäeval kui lähetamise olukord. See nõuab täiendavat kontrollimist kohaldatava tööõiguse ja sellega seotud lähetussituatsioonide kohta<sup>33</sup>.

Töölepingu alguskuupäev on kirjas lähetusdeklaratsiooni real c.6. Lähetamisperiood on märgitud reale a.2. Sõidumeeriku andmed võivad viidata ka juhi tegevusetuse kohta tööandja asukohariigis.

- Juht on füüsilisest isikust ettevõtja või renditöötaja:  
Füüsilisest isikust ettevõtjana tegutseval sõidukijuhil ei ole tõenäoliselt lähetusdeklaratsiooni. Kui IMI pädevatele asutustele, kellel on juurdepääs lähetamise moodulile, edastatakse punane lipp, oleks kasulik käivitada hilisemad kontrollid, et tagada, et FIEna tegutsev juht on tõepoolest tõeline sõltumatu töövõtja.
- Erinevus saatekirja (nt e-CMR) ja sõidumeeriku andmete vahel.  
Selline lahknevus võib tekkida näiteks siis, kui sõiduki asukohta näitav riigikood viitab erinevale riigile kui saatekirjas märgitud riik.

Teine lahknevus võib tekkida, kui sõidumeerik näitab rohkem toiminguid, kui on dokumenteeritud saatekirjas. See võib viidata kohaldatavatest lähetuseeskirjadest kõrvalehoidmisele.

- Sõidu- ja puhkeaja rikkumised:

---

<sup>33</sup> Vt näiteks *jõustamisdirektiivi 2014/67 artikkel 4*.

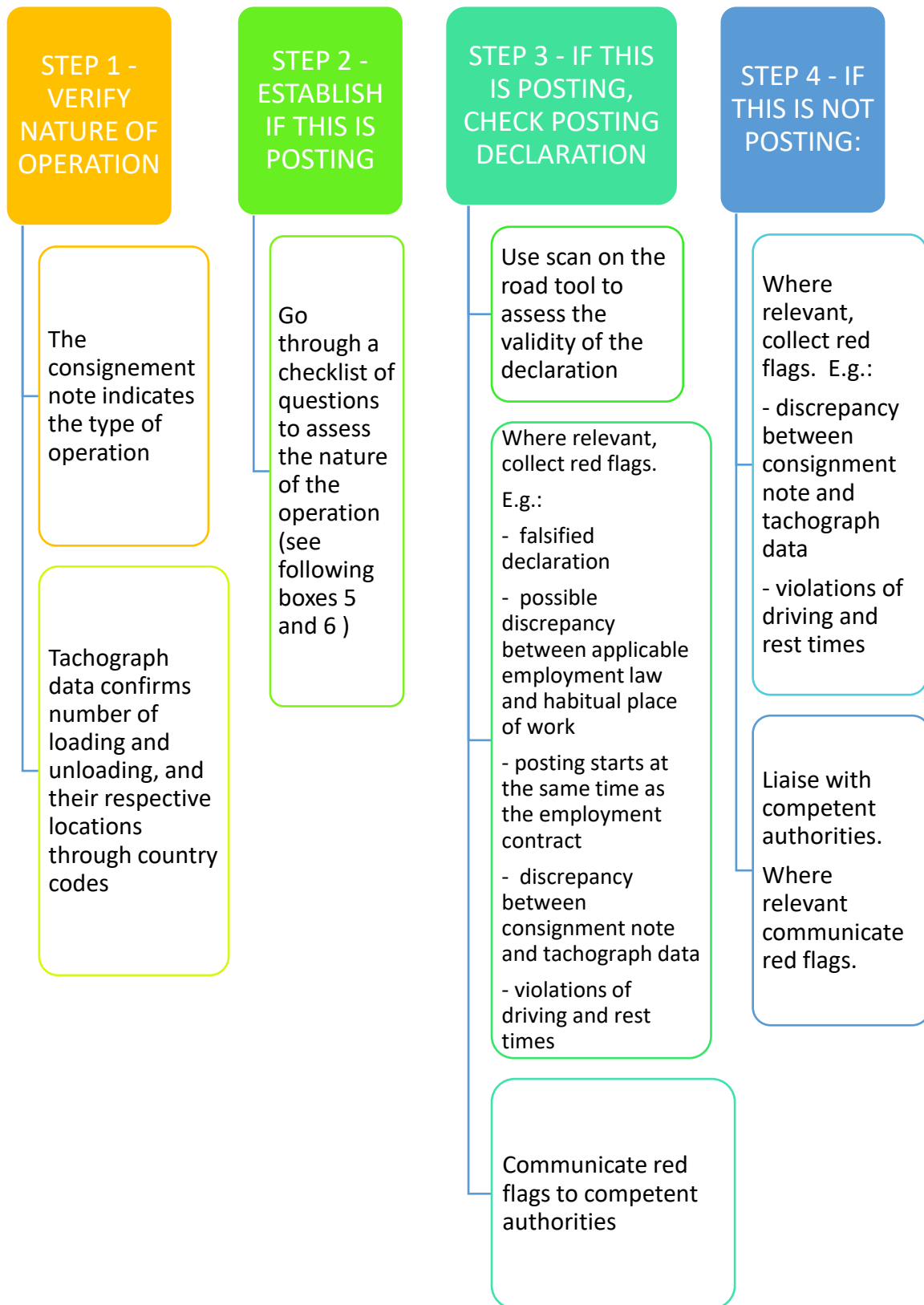
Sõidu- ja puhkeaja järgimise kohta kogutud andmeid võib kasutada selleks, et suunata ettevõtteid lähetuseeskirjade kontrollimiseks. Ettevõtteid, millel on kõrge riskireitingupunktide arv, võib kontrollida sagedamini ja põhjalikumalt.

### **3.2.4 Võimalikud viisid teekontrolli läbiviimiseks: . .**

Järgmised Joonis 1 Samm-sammuline lähenemisviis teeäärsetele kontrollidele ja sellega kaasnevad küsimuste kontrollnimekirjad (Kast 5 ja Kast 6) pakuvad etapiviisilist lähenemisviisi teedeäärsete kontrollide läbiviimiseks. Maanteeäärsed täitevametnikud peaksid kõigepealt kontrollima toimingu olemust, eelkõige ristkontrollides saatekirjas sisalduvat teavet sõidumeeriku andmetega. Seejärel peaksid nad mõistma, kas toiming kuulub lähetamise kohaldamisalasse või mitte. Selleks on lahtrites 5 (kaubaveo puhul) ja 6 (reisijate puhul) esitatud kontrollküsimuste nimekiri, mille abil saab kiiresti kindlaks teha, kas tegemist on lähetamisega või mitte. Kui tegemist on lähetamisega, peaksid maanteeasutused otsima lähetamise deklaratsiooni olemasolu ja kontrollima, kas selles sisalduv teave vastab lähetamise olukorrale. Kõigi toimingute puhul tuleks vajaduse korral koguda punased lipud ja edastada need pädevale asutusele edasiseks kontrollimiseks.

Joonis 2 ja Joonis 3 illustreerivad autoveo-ettevõtjate järjestikuseid samme, mis alustavad kontrollimist kabotaažikontrolliga. Esimene samm seisneb kabotaažisituatsiooni tuvastamises, mis põhineb enamasti e-CMRi või paber kandjal saatelehel. Kui kabotaaž on kinnitatud ja seega kohaldatakse lähetamise eeskirju, peaks maanteeametnik kontrollima lähetamisdokumentide kehtivust ja vajaduse korral koguma punased lipud ning edastama teabe pädevale asutusele edasiseks kontrollimiseks.

Kui tegemist ei ole kabotaažiga, siis teeb maanteeametnik järk-järgult kindlaks, kas vedu on õigesti vabastatud lähetamisest või mitte. Vajaduse korral tuleks alati koguda punased lipud ja edastada need koos muu asjakohase teabega pädevatele asutustele.



Joonis 1 Samm-sammuline lähenemisviis teeäärsetele kontrollidele

See küsimuste kontrollnimekiri on mõeldud selleks, et aidata maanteeametnikul kindlaks teha, kas lähetamise eeskirjad on kohaldatavad autoveo toimingute laadi alusel. Soovitav on järgida küsimusi nende esitamise järjekorras. Kui kõik konkreetse sammu all olevad kastid on märgitud, on toiming tuvastatud ja ülejäänud küsimuste juurde ei ole vaja minna.

### **1. samm: kas tegemist on kabotaažiga?**

- Kas saatekiri ja sõidumeerik tõendavad kabotaaži?

(Kui toiminguid on rohkem kui seaduslik maksimum, tuleks juht ikkagi lugeda lähetatuks)

### **Etapp 1a: kas tegemist on transiidiga?**

- Kas juht sõidab läbi ilma peale- või mahalaadimiseta?

### **Samm 1c: kas tegemist on lihtsa kahepoolse operatsiooniga?**

- Kas juht sõidab veolepingu alusel autoveo-ettevõtja asukohaliikmesriiki või sealt välja?
- Kas on selge, et juht ei ole või ei kavatse selle reisi jooksul teha peale- või mahalaadimistoiminguid?

**NB:** lihtne kahepoolne vedu võib koosneda ka kombineeritud veooperatsiooni alg- või lõppetapist.

### **Samm 1d: kas see on 1+1?**

- Kas juht sõidab maanteeveo-ettevõtja asukohaliikmesriiki või sealt välja?
- Kas see rahvusvaheline reis hõlmab:
  - Üks laadimis- või mahalaadimistegevus VÕI
  - Üks laadimis- ja üks mahalaadimistegevus?
- Kas on selge, et juht ei ole või ei kavatse teostada 2 tegevust samas liikmesriigis?

### **Samm 1d: on 0+2?**

- Kas sõidukijuht teeb edasi-tagasi sõitu maanteeveo-ettevõtja asukohaliikmesriiki või sealt tagasi?
- Kas on selge, et juht ei ole või ei kavatse ühegi reisi (tagasi- või väljaveo) ajal teha peale- või mahalaadimist?
- Kas teine reis (edasi-tagasi või edasi-tagasi) hõlmab:
  - kaks laadimis- või mahalaadimistoimingut või VÕI
  - Kaks laadimis- ja kaks mahalaadimistoimingut?
- Kas on selge, et juht ei ole teinud või ei kavatse teha rohkem kui ühte peale- või mahalaadimistoimingut samas liikmesriigis?

*Kast 5 - Küsimuste kontrollnimekiri kaubaveo maanteekontrolliks*

### **1. samm: kas tegemist on kabotaažiga?**

- Kas kabotaaži tõendab loa vorm (regulaarsete reisijateveo puhul) või sõiduleht (juhusliku reisijateveo puhul)?

### **Etapp 1a: kas tegemist on transiidiga?**

- Kas juht sõidab läbi ilma reisijaid peale võtmata või maha panemata?

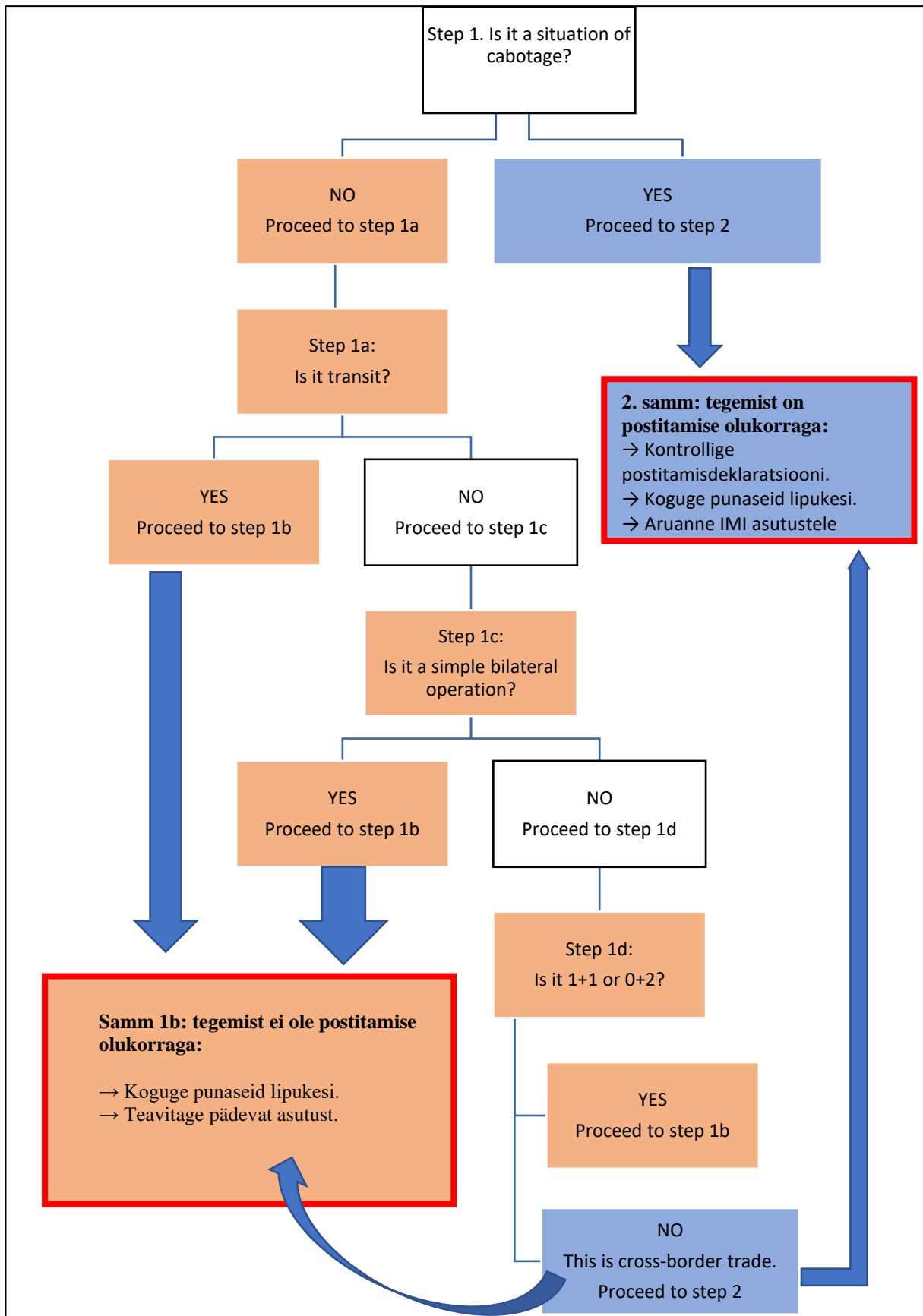
**Samm 1c: kas tegemist on lihtsa kahepoolse operatsiooniga?**

- Kas juht sooritab ühte järgmistest toimingutest?
  - reisijate pealevõtmine asukohaliikmesriigis ja nende mahapanek sihtriigis?
  - reisijate pealevõtmine sihtriigis ja nende mahapanek asukohariigis?
  - kohalike ekskursioone sama mitteresidentidest koosneva reisijate rühmaga, mis järgneb samade reisijatega rahvusvahelisele veole samas sõidukis või sama ettevõtte omanduses olevas sõidukis?

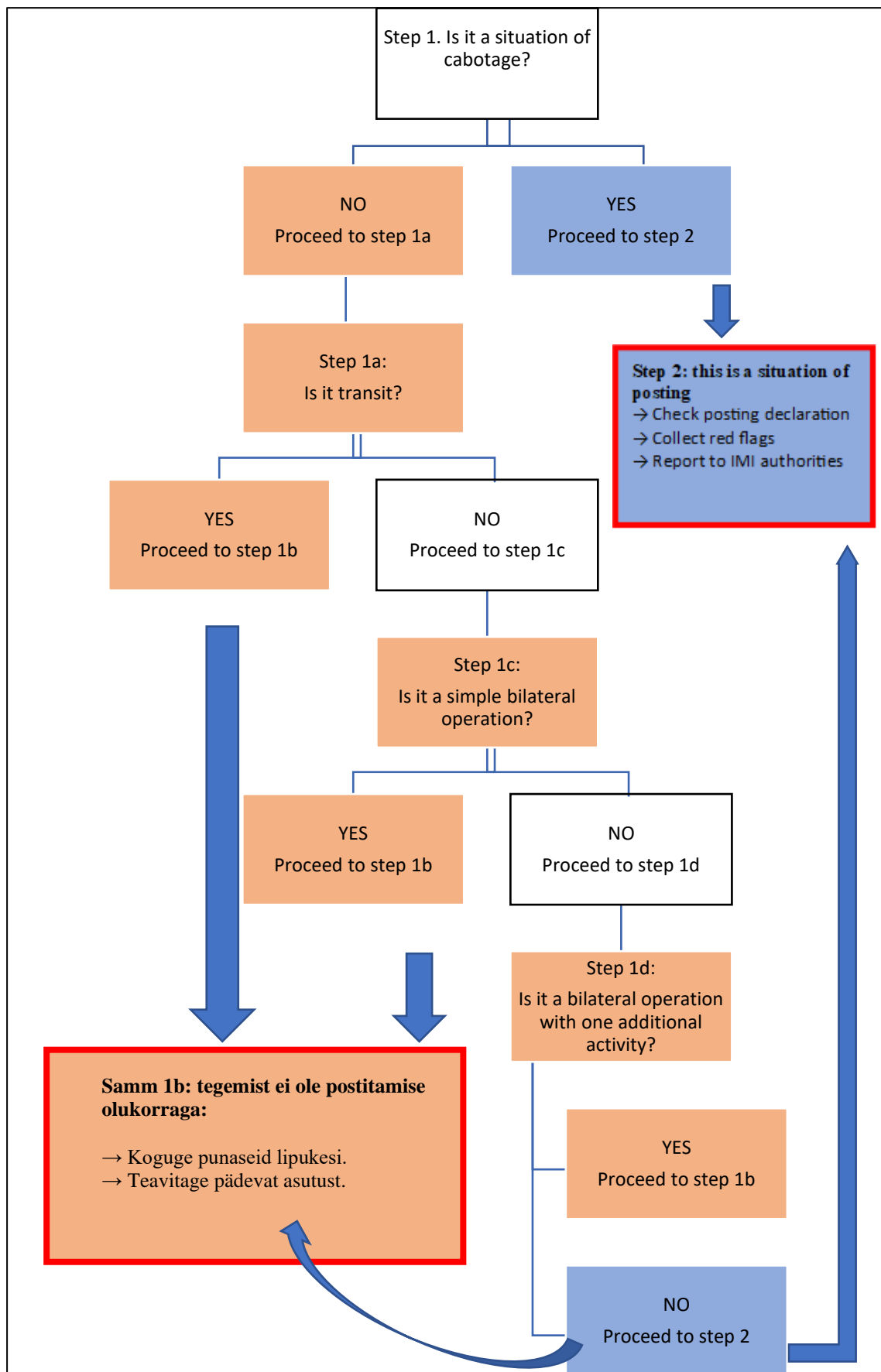
**Etapp 1d: on kahepoolne toiming ühe lisategevusega?**

- Kas juht sõidab maanteeveo-ettevõtja asukohaliikmesriiki või sealt välja?
- Kas see rahvusvaheline reis hõlmab:
  - Üks tegevus, mille käigus võetakse reisijaid peale või pannakse reisijaid maha, VÕI üks tegevus, mille käigus pannakse reisijaid maha; VÕI
  - Üks tegevus on reisijate pealevõtmine ja teine tegevus reisijate mahapanek?
- Kas on selge, et juht ei ole või ei kavatse teostada kahte tegevust samas liikmesriigis?

*Kast 6 - Küsimuste kontrollnimekiri reisijateveo maanteekontrolliks*



Joonis 2 - Kaubaveo etapiviisiline lähenemisviis



Joonis 3 - Samm-sammuline lähenemisviis reisijate veoks

### 3.3 IMI kontrollid

Sõltumatult või maanteekontrolli täiendamiseks võib täiendavaid kontrolle teostada IMI-liidese kaudu ja heade kontaktide kaudu ettevõtte asukohaliikmesriigi pädevate asutustega.

Käesolevate suuniste kohaselt võib liikmesriikidevaheline teabevahetus IMI kaudu toimuda kolmel juhul:

- Teekontrolli järelmeetmena, kui on tuvastatud lähetamise olukord.
- Teekontrolli järelmeetmena, kui teekontrolliametnik on teatanud punastest lipukestest.
- Sõltumata teekontrollist, näiteks riskihindamise alusel. IMI-asutused võivad selliste kontrollide prioriteetide kehtestamisel tugineda ka eespool *punktis* 3.2.3 kirjeldatud punastele lipukestele.

#### 3.3.1 Ülevaade IMI moodulitest

IMI on mitmekeelne veebipõhine vahend, mille eesmärk on hõlbustada teabevahetust vastuvõtva liikmesriigi ("*vastuvõtvad asutused*") ja äriühingu asukohaliikmesriigi ("*päritoluliikmesriigi asutused*") täitevasutuste vahel. Praegu toetab IMI 17 eri poliitikavaldkonnas koostöömenetlusi.

Kolm IMI moodulit on asjakohased maanteetranspordi eeskirjade jõustamiseks:

- Mooduli "*Maanteetransport - asutamistingimused*" eesmärk on hõlbustada teabevahetust, et kontrollida äriühingu tegelikku ja stabiilset asutamist.
- Mooduli "*Maanteetransport - sotsiaalseid eeskirju*" eesmärk on hõlbustada teabevahetust, et kontrollida sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide tõhusat kohaldamist.
- Moodul "*Maanteetransport - lähetusdeklaratsioonid*", millega on ühendatud avalik liides RTPD, et võimaldada maanteeveo-ettevõtjatel esitada lähetusdeklaratsioone.
- *Lex specialis* sätete jõustamine toimub suures osas RTPDga seotud IMI kaudu. Vastuvõtvad asutused kasutavad seda moodulit kõikide lähetusdeklaratsioonide läbivaatamiseks. Neil on ka võimalus saata ettevõtjale täiendavaid dokumente (vt *punkt* 3.3.3). Kui ettevõtja ei vasta 8-nädalase tähtaja jooksul, võivad vastuvõtvad asutused nõuda päritoluriigi ametiasutustelt teavet 25-päevase tähtaja jooksul (vt *punkt* 3.4).

Teabenõuetele vastamisel on ettevõtjal võimalus suhelda vastuvõtva asutusega otse portaalis. Kõik pädevad asutused võivad omavahel vahetada ka tasuta tekstisõnumeid. Vaba tekstina esitatud teavet võib automaatselt tõlkida IMIga ühendatud teenus (eTranslation)<sup>34</sup>.

Maanteetranspordi - lähetusdeklaratsioonide moodulit saab kasutada ainult niivõrd, kui võrd ettevõtja on esitanud lähetusdeklaratsiooni. Transporditoimingud, mis ei kujuta endast lähetamist, ei tohi selles liideses ilmuda. Oluline on, et veotoimingud, mis võivad olla lähetatud, kuid mille kohta ettevõtja ei esita lähetusdeklaratsiooni, ei ilmu ka maanteetranspordi - lähetusdeklaratsioonide moodulis.

---

<sup>34</sup> RTPD kasutusjuhend on leitav sellel lingil: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/road-transport/posting-declarations\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf).



Isegi kui lähetamise deklaratsioon esitatakse RPTDs, ei võimalda maanteetranspordi - lähetamise deklaratsioonide moodul üksi vastuvõtvatel asutustel kontrollida kõiki lähetamisega seotud elemente, nagu näiteks postkastipraktika või tegeliku töösuhte olemasolu asutamislükmesriigis.

Kõigi nende juhtumite puhul tuleb täiendavat IMI-uuringut teostada teise liidese kaudu: mooduli "*Maanteetransport - asutamistingimused*" ja/või üldise mooduli "*Töötajate lähetamine*" kaudu. Viimati nimetatud mooduli kasutamine vormistati lähetamise jõustamist käsitleva direktiiviga 2014/67. Vastuvõtavad asutused võivad saata standardiseeritud teabenõudeid, et hinnata tegelikku lähetust, vältida kuritarvitusi ja kõrvalehoidmist ning hinnata kohaldatavate töötingimuste, sealhulgas töötasu, järgimist<sup>35</sup>.

Töötajate lähetamise mooduli eest vastutavad asutused ei ole sageli samad, kes tuginevad maanteetranspordi - lähetamise deklaratsioonide moodulile. Seetõttu on oluline tõhus teabevahetus kõigi vastuvõtivate asutuste vahel, sest vastasel juhul võivad maanteeveooperatsioonid jääda IMI jõustamise alt välja, kui ettevõtjad ei ole neid dokumenteerinud. Samuti on vastuvõtivate asutuste vaheline koostöö hädavajalik, et kontrollida lähetatud juhtide suhtes kohaldatavate tingimuste täitmist.

#### **Kokkuvõttes:**

*Lex specialis*'e järgimise kontroll toimub suures osas IMI kaudu järgmise korra kohaselt:

- **1. samm:** vastuvõtavad asutused esitavad ettevõttele IMI otsepäringu. Taotlus saabub automaatselt ettevõttele, kes saab teate.
- **2. etapp:** Ettevõtte saab taotluse RTPD kaudu ja tal on 8 nädalat aega nõutud dokumentide esitamiseks.
- **3. samm: Kui** ettevõtte ei esita dokumente 8 nädala jooksul, teavitab IMI vastuvõtvaid asutusi sellest, et nad võivad nüüd taotleda abi päritoluriigi ametiasutustelt.
- **4. samm:** vastuvõtva riigiasutuse IMI taotluse korral võtavad päritoluriigi ametiasutused ühendust ettevõttega (sealhulgas kontrollides ettevõtet), et saada nõutud dokumendid 25 tööpäeva jooksul. Selleks on päritoluriigi ametiasutustel juurdepääs kõikidele vahetustele ja dokumentidele, mille vastuvõtavad ametiasutused saavad äriühingult.

Paralleelselt RPTD-ga peavad transpordiasutused suutma tõhusalt kasutada töötajate lähetamise üldmoodulit, et vältida kuritarvitusi ja kõrvalehoidmist, eriti juhul, kui lähetamise deklaratsioon puudub.

Sama liikmesriigi erinevad asutused võivad vastutada erinevate IMI-moodulite eest. Tõhus jõustamine eeldab, et nende asutuste vahel on olemas sidekanalid.

<sup>35</sup> *Töötajate* mooduli üldise *postitamise* kasutusjuhendi leiate sellelt lingilt: [https://ec.europa.eu/internal\\_market/imi-net/\\_docs/library/pow-user-guide\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf).

### 3.3.2 Eesmärgid

IMI-kontrollid on lähetamise ja sellega seotud eeskirjade tõhusa jõustamise oluline aspekt. Võttes arvesse piiratud aega ja vahendeid, mis on maanteedel kättesaadavad, saab põhjalikke kontrole teha ainult väljaspool maanteekontrolli ning IMI-liides võib olla vahendiks, mis võimaldab neid põhjalikumaid kontrole käivitada.

Maanteetranspordi moodulite kaudu läbiviidavate IMI-kontrollide eesmärk võib olla üks või mitu järgmistest:

- et teha kindlaks lähetamise olukord.
- hinnata kuritarvituslikku tuginemist lähetusseisundile, mis toimub üksikule töölepingule kohaldatavatest õigusaktidest kõrvalehoidmise teel.
- juhul, kui on tuvastatud tegelik lähetuse olukord, kontrollida vastuvõtva liikmesriigi kohaldatavate töötingimuste järgimist.

Kui veoametitel tekib IMI-uuringute käigus kahtlus, et asutamislükmesriigis on tegemist fiktiivse füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemise või kirjavahetuse tavadega, tuleb teha täiendavaid kontrole asjaomaste moodulite, sealhulgas lähetamise üldmooduli ja asutamistingimuste mooduli kaudu.

### 3.3.3 Dokumendid, mida saab taotleda

Vastavalt *lex specialisele* võivad pädevad asutused nõuda, et ettevõtja saadaks kaheksa nädala jooksul ja RPTD kaudu koopiaid:

- sõidumeerikute andmed;
- saatekirjad (nt e-CMR);
- dokumendid, mis käsitlevad juhi töötasu lähetuse eest;
- tööleping;
- juhi tööga seotud tööajataabelid;
- tõend maksete kohta.

IMI-kontrollid võivad hõlmata kuni ühe aasta pikkust lähetust alates dokumentide taotlemise kuupäevast ning võivad puudutada ühte konkreetset juhti või kõiki ettevõtte juhte.

#### 3.3.3.1 Lähetusdeklaratsioon

Postitamisklaratsioonide andmed säilitatakse IMI-s 24 kuu jooksul. Kui lähetamisdeklaratsioonid puuduvad, ei ilmu ettevõtte maanteetranspordi - lähetamisdeklaratsioonide moodulisse ja seega jääb ta potentsiaalselt igasuguse põhjaliku kontrolli alt välja. Seepärast on maanteeametniku roll oluline, et anda pädevatele asutustele vajaduse korral märku selliste ettevõtete olemasolust. Eelkõige juhul, kui maanteeametnik on tuvastanud lähetamise olukorra ja kehtiva deklaratsiooni puudumisel võib edasisi uurimisi teostada töötajate lähetamist käsitleva IMI üldmooduli kaudu.

### **3.3.3.2 Saatekirjad ja sõidumeerikute andmed**

Saatekirjad sisaldavad teavet veooperatsiooni kohta. Sõidumeerikuprotokollid sisaldavad olulisi andmeid sõidu- ja puhkeaja ning sõiduki asukoha kohta.

Saatekirjad ja sõidumeeriku andmed aitavad kindlaks teha lähetamise olukordi, sealhulgas algus- ja lõpuaega. Näiteks kui saatekiri tõendab kabotaaži, tuleks juht lugeda vastuvõtvast liikmesriigis lähetatuks.

Portaal aktsepteerib järgmisi tõendavaid dokumendivorminguid: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Portaal ühildub ka kõigi sõidumeerikute tarkvaradega.

### **3.3.3.3 Töötasu, maksetõendeid ja tööajatabelid käsitlevad dokumendid**

Juhul, kui tuvastatakse tegelik lähetuse olukord, peaks juht saama töötasu ja töötama vastuvõtva riigi standarditele vastava tööaja.

Tööajatabelites märgitud tunnid peaksid vastama saatelehes ja sõidumeeriku andmetel arvutatud tundidele. Palgalehel märgitud tunnid peaksid vastama tööajatabelitele. Seejärel tuleks palgalehti võrrelda pangaülekannetega, et veenduda, et töötasu on makstud täies ulatuses.

### **3.3.3.4 Tööleping**

Tööleping sisaldab olulist teavet tavapärase töökoha ja lähetamise olukordade kindlaksmääramiseks. Näiteks alates 1. augustist 2022 peavad töölepingud sisaldama kirjalikku teavet töökoha või -kohtade, töötasu, töökorralduse ja selle sotsiaalkindlustusasutuse kohta, mis saab tööandja sissemaksid<sup>36</sup>.

## **3.4 Ametiasutuste vaheline koostöö**

### **3.4.1 Vastastikune abi asukohaliikmesriigiga**

Vastuvõtvad asutused võivad taotleda IMI kaudu koostööd asukohaliikmesriigiga järgmistel juhtudel:

---

<sup>36</sup> Vt direktiiv 2019/1152.

- Äriühing ei vastanud ettenähtud tähtaja jooksul teabenõudele või vastas sellele vaid osaliselt.
- Ettevõtte väidab, et ta ei ole uuritud ajavahemiku jooksul teinud kõnealusel territooriumil mingeid toiminguid, vastupidiselt sellele, mida maanteeametnik on tuvastanud.
- Vastuvõtvad asutused soovivad kontrollida lähetatud juhi suhtes kohaldatavate töötingimuste täitmist.
- Veokorraldaja väidab, et juht on füüsilisest isikust ettevõtja.

Sõltuvalt taotluse laadist võib teabevahetust taotleda erinevate IMI-moodulite kaudu, sealhulgas RTPD ja üldise *töötajate lähetamise* mooduli kaudu.

Kui IMI-süsteemi kaudu esitatakse abitaotlus, peavad asukohaliikmesriigi pädevad asutused tagama, et nad esitavad taotletud teabe 25 tööpäeva jooksul.

### **3.4.2 Sotsiaalpartnerite roll**

Sõltuvalt riiklikest traditsioonidest võivad sotsiaalpartnerid võtta aktiivse rolli *lex specialise* ja sellega seotud eeskirjade jõustamisel. Näiteks Rootsis on lähetatud sõidukijuhtide suhtes kohaldatavad töötingimused suures osas sätestatud kollektiivlepingutes ja sotsiaalpartnerid võtavad kogu vastutuse nende kollektiivlepingute täitmise kontrollimise eest. Selliste olukordade puhul oleks hea tava tagada, et sotsiaalpartneritel oleks juurdepääs RPTDs esitatud lähetuste deklaratsioonidele. Selline teabevahetus on tõepoolest oluline eeldus, et sotsiaalpartnerid saaksid teostada sihipärast kontrolli.

## **Lisa 1: Millal on juht lähetuseeskirjade kohaldamisalas või mitte: selgitus kaubaveo kohta.**

### **Juhtide lähetamine vastavalt direktiivile (EL) 2020/1057: Selgitus ja tegevuse suhtes kehtivusala/väljapoole jääv teave**

#### **Sissejuhatus**

Käesolev dokument vastab vajadusele saada täielik selgitus lähetamiseeskirjade põhimõistete kohta nende jõustamiseks. See on samm-sammuline lähenemine, mis selgitab lähetuseeskirju: kõigepealt põhimõisted (1. jagu), seejärel lihtsustatud selgitus, mis viib eksperdi reeglitest esmase arusaamiseni (2. jagu), seejärel täielik selgitus koos kõigi tingimuste ja kriteeriumidega (3. jagu).

Maanteetranspordisektori sõidukijuhtide lähetamise erieeskirjadest (vt *lex specialis*, direktiiv (EL) 2020/1057) arusaamist arutati komisjoni ekspertrühmas, kus olid esindatud kõik liikmesriigid ja huvitatud isikud. Komisjoni talitused koostasid selgitavad dokumendid, mille komisjoni õigustalitus vaatas läbi ja kinnitas. Tuleb siiski märkida, et ELi õiguse tõlgendamine jääb Euroopa Kohtu pädevusse.

## 1. Peamised mõisted

	DEFINITSIOON	JURIIDILINE ALUS
POSTITUS	<p>Autoveo-ettevõtja lähetab autojuhid teise riigi territooriumile oma arvel ja juhtimisel vastavalt lepingule, mis on sõlmitud lähetust teostava autoveo-ettevõtja ja selle osapoole vahel, kellele veeteenused on mõeldud. Juht tegutseb selle riigi territooriumil, tingimusel et lähetamise ajal on lähetuse tegeva autoveo-ettevõtja ja juhi vahel töösuhe.</p> <p>Lühidalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Juhil on töösuhe autoveo-ettevõtja/ettevõtjaga;</li> <li>• Ettevõtja palub kõnealusel juhil osutada veeteenuseid teises liikmesriigis (mis ei ole selle ettevõtja asukohaliikmesriik).</li> </ul>	<p>Lähetatud töötajate ülddirektiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõike 3 punkt a.</p>
ASUKOHALIIKMESRIIK	<p>Kui ettevõtja on asutatud, sõltumata sellest, kas tema veokorraldaja on pärit mõnest teisest riigist.</p>	<p>Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 2 lõige 8</p>
VASTUVÖTTEV LIIKMESRIIK	<p>Riik, kus toimub vedu (ja mis ei ole ettevõtte asukohariik).</p>	
RAHVUSVAHELINE KAHEPOOLNE OPERATSIOON	<p>Kaupade liikumine asukohaliikmesriigi ja teise riigi (liikmesriigi või kolmanda riigi) vahel. Toiming hõlmab kahte riiki, millest üks on asukohariik (alguses või lõpus).</p>	<p>Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 10 ja artikli 1 lõige 3.</p>

	DEFINITSIOON	JURIIDILINE ALUS
RAHVUSVAHELINE MITMEPOOLNE TEGEVUS / RISTKAUBANDUSOPERATSIOONID	Toiming hõlmab kahte riiki, millest kumbki ei ole toimingut teostava ettevõtja asukohariik (laadimine ühes ja mahalaadimine teises riigis).	Direktiivi 2020/1057 põhjendus 13
CABOTAGE	Siseriiklik rendi või tasu eest toimuv vedu, mis toimub ajutiselt vastuvõtva liikmesriigi territooriumil (teises liikmesriigis asuva ettevõtja poolt).	Määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 2 lõige 6
TÜHJA REIS	Tühisõit (sõidukis ei ole enam kaupu), mis toimub koos teise, koormaga sõidu ajal.	Määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 2 lõige 2
TRANSIIT	Liikumine läbi riigi territooriumi ilma igasuguse peale- või mahalaadimistoiminguta. Juhi tegevuse ja transiitliikmesriigi vahel puudub seos.	Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 11 ja artikli 1 lõige 5.
LISATEGEVUS	Lisategevus on kahepoolse veo raames toimuv peale- ja/või mahalaadimine liikmesriikides või kolmandates riikides, mida juht läbib, tingimusel, et juht ei laadi ja tühjenda kaupa samas liikmesriigis (see oleks kabotaaž).	Direktiivi (EL) 2020/1057 artikli 1 lõike 3 kolmas lõik.  Märkus: ristkaubanduse toimingud ei hõlma kunagi asukohariiki, samas kui täiendav tegevus võib hõlmata asukohariiki.

## 2. Postitamise reguleerimisalasse ja reguleerimisalast välja jääv postitus: lihtsustatud selgitus

<b>Põhireegel</b>	<p><b>Vaadake, kas asukohariik on see, kus konkreetne vedu algab või lõpeb. Kui see on nii, ei kohaldata lähetuseeskirju. Kui seos asukohariigiga säilib, siis lähetuseeskirju EI kohaldata.</b></p> <p>Juhtide lähetamist käsitlev <i>Lex Specialis</i> viitab lähetamise eeskirjade kohaldamise kindlaksmääramisel tegevuse tüübile. Tekstis on</p>	<p>Näide:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seos asukohariigiga säilib (kahepoolne vedu): kui veooperatsioon hõlmab asukohariiki alguses ja/või lõpus, ei loeta juhti lähetatuks.</li> <li>• Seos asukohariigiga on kadunud (kabotaaž ja ristkaubandus): kohaldatakse lähetuseeskirju.</li> </ul>
-------------------	---	--



	<p>mainitud kolme peamist veoliiki: kahepoolne, kabotaaž ja ristkasutus. Sellest tulenevalt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kahepoolne leping ei ole kunagi kohaldamisalas.</li> <li>2. Kabotaaž on alati hõlmatud.</li> <li>3. Kaubavahetustehingud kuuluvad reguleerimisalasse, kuid sellest põhireeglist on teatavad erandid.</li> </ol>	
<b>Erandid põhireeglist</b>	Postitamisreeglid EI KOHALDA / juhti EI loeta postitatud juhiks.	
<b>1.</b>	Piiratud arv täiendavaid tegevusi, kui neid teostatakse kahepoolse operatsiooni käigus, ei kuulu lähetamise kohaldamisalasse (vrd 1+1 ja 0+2 erandid). Täiendav tegevus võib kuuluda või mitte kuuluda kohaldamisalasse sõltuvalt sellest, kas selle suhtes kohaldatakse 1 + 1 või 0 + 2 erandit.	Näide: kui juht laadib kahepoolse operatsiooni käigus ühes riigis ja lossib teises riigis, millest kumbki ei ole asukohariik, siis see lisategevus EI kuulu kohaldamisalasse.
<b>2.</b>	Kombineeritud vedude puhul, kui esialgne või lõplik maanteeveoetapp koosneb iseseisvalt kahepoolsest rahvusvahelisest veost.	Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 12 ja artikli 1 lõige 6.
<b>3.</b>	Transiit	Juht läbib riiki ilma laadimis- ja mahalaadimistoiminguteta (peatumine on lubatud).
<b>Tühisõit (tühisõit)</b>	Tühisõit on kas hõlmatud või hõlmamata, sõltuvalt sellest, kas tühisõitu käivitav/algatav toiming on ise hõlmatud või hõlmamata.	Tühisõit EI kuulu kohaldamisalasse, kui see toimub seoses kahepoolse toiminguga (vabastatud). Tühisõit kuulub reguleerimisalasse, kui see toimub seoses kabotaažiga või rahvusvahelise mittebilateraalse veoga / ristkaubandusega.

### 3. Lähendamise reguleerimisalas ja väljaspool reguleerimisala: hindamine veooperatsioonide kaupa.

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
Cabotage	<p>Kogu toiming alates laadimisest kuni mahalaadimiseni toimub sellise riigi territooriumil, kus ettevõtja ei ole asutatud.</p> <p>Kabotaaži ajal kehtivad AINULT postitamisreeglid.</p> <p>Kabotaažvedude teostamiseks tuleb kõigepealt teostada rahvusvaheline kahepoolne vedu. Kabotaažvedu võib teostada alles pärast seda, kui rahvusvahelise sissetuleva reisi juurde kuuluv kaup on täielikult maha laaditud (määrus (EÜ) nr 1072/2009).</p>	X		<p><u>Lähetusolukorra algus:</u></p> <p>Lähendamise olukord algab alles siis, kui juht alustab tühjalt teekonda kohale, kuhu ta laadib kabotaažiga veetava kauba.</p> <p><u>Postitamise olukord lõpeb:</u></p> <p>Lähendamine jätkub kabotaažvedude teostamise ajal ja lõpeb, kui kaubad on maha laaditud ja kabotaažvedu lõpetatud.</p> <p><u>Sellele järgneb tagasipöördumine asutamisriiki.</u></p> <p>Kui juht naaseb pärast kabotaažvedude lõppu asukohariiki kas tühja veoautoga või uue kahepoolse veooperatsiooni raames laaditud uue kaubaga, ei loeta juhti kabotaažkaupade mahalaadimisest alates lähendamiseks.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
	Viited: Art 8.2 Reg 1072/2009, artikli 1 punkt 7 Direktiiv 2020/1057.			
<p>Väljaspool asukohariiki toimuvad ristkaubandustehingud:</p> <p>peale- ja mahalaadimine (mitmepoolse veo puhul)</p>	<p>Veod, mis toimuvad kahe riigi vahel, millest ükski ei ole ettevõtja asukohariik.</p> <p>Kohaldatakse postitamisreegleid.</p> <p>Viited: Direktiivi 2020/1057 põhjendustes 12 ja 13 viidatakse kaubavahetustehingutele kui "mitmepoolsetele vedudele".</p>	X		<p><u>Lähetusolukorra algus:</u></p> <p>Lähetamise olukord ei alga kohe pärast rahvusvahelise kahepoolse veooperatsiooni lõppu, vaid alles siis, kui juht alustab tühja sõitu selles liikmesriigis asuva laadimispunkti suunas, et laadida ristkaubanduse raames veetavat kaupa.</p> <p>Seni, kuni kaupa ei ole maha laaditud, loetakse, et juht on lähetatud riigis, kust ta alustas laadimiseks tühja teekonda, kuni ta väljub sellest riigist, ja järgmine lähetatud riigis, kus kaupa maha laaditakse, alates selle riigi piiriületusest kuni kauba mahalaadimise lõpetamiseni.</p> <p><u>Postitamise olukord lõpeb:</u></p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
				<p>Juht jääb ametisse kuni kauba mahalaadimiseni.</p> <p><u>Sellele järgneb tühisõit või uus kahepoolne operatsioon.</u></p> <p>Tühjalt tagasitee läbi selle riigi territooriumi, kus kaup maha laaditi, ja tagasi asukohariiki ei kuulu lähetuseeskirjade alla.</p> <p>Sama kehtib ka juhul, kui juht alustab uut kahepoolset teekonda (kus siht- / mahalaadimisriigiks on asukohariik): alates ristkaubandusega seotud kauba mahalaadimise hetkest kuni lõppsihtkohta jõudmiseni asukohariigis ei loeta juhti lähetatuks.</p>
Kombineeritud veooperatsiooni	Kui juht osaleb kombineeritud veooperatsioonis, on esialgse või lõpliku maanteeveoetapi jooksul osutatava teenuse laad tihedalt seotud		<b>X</b>	Kombineeritud veo puhul, kui esialgne või viimane maanteelõik koosneb iseseisvalt

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
<p>esialgne ja viimane maanteeveoetapp</p>	<p>asukohaliikmesriigiga, kui maanteeveoetapp on kahepoolne vedu.</p> <p>Märkus: kombineeritud transpordi ja jõustamise ammendava selgituse saamiseks vaadake TRACE 2 turulepääsu fookusgrupis koostatud juhendit.</p> <p>Kombineeritud vedu tähendab kaupade vedu eri riikide vahel, kus osa veost toimub raudteel, siseveetranspordiga või meritsi. Kombineeritud vedu loetakse rahvusvaheliseks, kui vähemalt üks veoliikide etappidest ületab piiri.</p> <p>ELi eeskirjadega hõlmatud kombineeritud vedu on liikmesriikide vaheline kaubavedu, mille puhul 20-jalane või pikem maanteeveoauto (haagis, poolhaagis, vedukiga või ilma) vahetuskere või konteiner kasutab <u>reisi</u></p>			<p>kahepoolsest rahvusvahelisest veost, ei loeta juhti lähetatuks.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
	<p><u>alg- või lõppetapil maanteed ja teisel teelõigul raudteed või siseveeteed või meretransporti, kui see lõik ületab 100 km (lennult) ja teeb reisi alg- või lõppetapi maanteetranspordis.</u></p> <p>Kombineeritud veo maanteelõik võib toimuda ühe liikmesriigi territooriumil või hõlmata mitut liikmesriiki.</p> <p>Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 12 ja artikli 1 lõige 6.</p> <p>Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad teatavat liiki kaupade kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel.</p>			

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
Rahvusvaheline kahepoolne operatsioon	<p>2 riigi vahel toimuv vedu, millest üks on ettevõtja asukohariik.</p> <p>Postitamisreeglid ei kehti.</p> <p>Viide: Direktiivi 2020/1057 artikli 1 punkti 3 teine lõik.</p>		X	<p><u>Kestus:</u></p> <p>Kahepoolsete operatsioonide kogu kestuse jooksul (mis hõlmab asukohariiki operatsiooni alguses või lõpus) ei kohaldata juhi suhtes lähetuseeskirju.</p> <p><u>Mitme kahepoolse operatsiooni puhul</u></p> <p>Mitu kahepoolset vedu, millest igäihe kohta on eraldi saateleht, võib toimuda ühe reisi jooksul, mis hõlmab asukohariiki (reisi alguses või lõpus), ja need ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse.</p> <p>Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 10.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
				<p>Näited:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Asukohariigist: asukohariigis laaditud kaubad, mis laaditakse osaliselt maha kolmes erinevas riigis kolme erineva saatekirja alusel.</li> <li>- TO asukohariiki: kaubad, mis on laaditud riigis, mis ei ole asukohariik, laaditakse osaliselt maha kahes teises riigis kahe saatekirja alusel, enne lõplikku mahalaadimist asukohariigis (kolmanda saatekirja alusel).</li> </ul>
Kahepoolne operatsioon	Üks laadimis- ja/või mahalaadimistoiming riigis, mida juht läbib, loetakse lähetuseeskirjade kohaldamisalast välja jäävaks, kuigi see		<b>X</b>	<p>Kogu 1+1 toimingu kestel ei saa juhti pidada lähetatud töötajaks.</p> <p><u>Algus ja lõpp:</u></p>



TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
<p>+ üks peale- ja/või mahalaadimine riigis, mida juht läbib (1+1)</p>	<p>toiming ei ole osa asukohariiki hõlmavast toimingust.</p> <p>Selle vabastuse saamiseks tuleb täita kaks kumulatiivset tingimust:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kahepoolne toiming (mis ei kuulu lähetuseeskirjade reguleerimisalasse), mis on alustatud enne laadimis- ja mahalaadimistoimingu sooritamist;</li> <li>• Kauba peale- ja mahalaadimist ei saa teostada samas riigis (kuna seda käsitatakse kabotaažina ja seega on see hõlmatud).</li> </ul> <p><u>Üks lisategevus võib koosneda:</u></p>			<p>Selle 1+1 reegli kohaselt, kui käimasoleva kahepoolse operatsiooni raames viiakse läbi mitu täiendavat tegevust, vabastatakse esimene tegevus lähetuseeskirjadest. Järgnevad tegevused kuuluvad lähetuseeskirjade kohaldamisalasse, sest juht on juba kasutanud võimalust teha üks vabastatud lisategevus laadimiseks ja/või mahalaadimiseks. Kui lisategevusi on rohkem kui üks, kohaldatakse lähetamist alates kauba laadimisest kuni lisategevuse lõpetamiseni mahalaadimisel*: seejärel jätkab juht kahepoolset tegevust ja vabastust kohaldatakse uuesti.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• üks laadimine või üks mahalaadimine üksi; VÕI</li> <li>• üks kauba laadimine riigis A ja üks sama kauba mahalaadimine riigis B kahepoolse toimingu raames.</li> </ul> <p><u>1+1 reegel:</u></p> <p>Kui juhil on kaks kahepoolset toimingut, on juhil võimalus lisada 1 toiming iga kahepoolse toimingu kohta.</p> <p>Kui asukohaliikmesriigist ja asukohaliikmesriiki tehakse kaks kahepoolset toimingut, võib mõlema toimingu ajal teha täiendava maksuvaba ristkaubanduse toimingu. See on nn 1+1 reegel.</p> <p>Üks ja sama vabastatud lisategevus võib hõlmata <u>nii</u> laadimist kui ka mahalaadimist.</p>			

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
	<p>Üks ainus vabastatud lisategevus võib hõlmata järgmist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- laadimistoiming;</li> <li>- mahalaadimistoiming;</li> <li>- laadimis- ja mahalaadimistoiming.</li> </ul>			
<p>Kahepoolne operatsioon</p> <p>+ kaks laadimist / mahalaadimist järgmise kahepoolse toimingu ajal</p>	<p><u>0+2 reegel:</u></p> <p>Kui juht ei ole kasutanud võimalust teha ühte maksuvaba täiendavat laadimis- ja/või mahalaadimistoimingut asukohaliikmesriigist toimuva kahepoolse veo ajal ja sellele toimingule järgneb kahepoolne tagasitulekutoiming asukohaliikmesriiki, võib selle kahepoolse tagasitulekutoimingu ajal teha kaks maksuvaba täiendavat laadimis-</p>		<p><b>X</b></p>	<p>Kogu 0+2 toimingu ajal ei saa juhti pidada lähetatud töötajaks.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
	<p>ja/või mahalaadimistoimingut. See on nn 0+2 reegel.</p> <p>Kumulatiivsed tingimused, mis peavad olema täidetud, et saada vabastust:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• käimasolev kahepoolne tegevus, mille jooksul juht ei ole kasutanud võimalust teha ühte vabastavat lisategevust, milleks on laadimine ja/või mahalaadimine;</li> <li>• sellele operatsioonile järgneb kahepoolne tagasisaatmisoperatsioon asukohariiki;</li> <li>• võib teha kaks maksuvaba lisategevust, mis on laadimine ja/või mahalaadimine, kui need ei toimu samas riigis.</li> </ul>			
Kombineeritud transpordi alg- või lõppetapp	Juhul kui maanteelõik koosneb kahepoolsest rahvusvahelisest veost.		<b>X</b>	

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
Operatsioon	<p>12. põhjendus</p> <p>Artikkel 1.6. 6</p> <p>Kombineeritud transport: Nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ</p>			
Transiit	<p>Transiidi olukord on alati vabastatud postitamisreeglitest. Juhti ei loeta lähetatuks riiki, kus ta ainult "transiit": ta sõidab läbi liikmesriigi territooriumi, ilma et ta teostaks kaupade peale- või mahalaadimistoiminguid.</p> <p>Juht võib võtta oma igapäevase või iganädalase puhkuse: igapäevase või iganädalase puhkuse võtmine transiidi ajal ei põhjusta lähetamise olukorda.</p>		X	<p>Näiteks: (reguleerimisalasse kuuluva) ristkaubanduse puhul riigi A (kus kaubad laaditakse) ja riigi C (kus kaubad lossitakse) vahel, loetakse sõidukijuht lähetatuks riiki A (kuni riigist lahkumiseni piiriületuspunktis) ja lähetatuks riiki C, kuid ei loeta lähetatuks riiki B, mida sõidukijuht läbib teel riiki C, kuid ei loeta lähetatuks riiki B, mida ta läbib teel riiki C.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
Tühisõitude / tühisõitude tegemine	<p>Tühisõit on kas hõlmatud või hõlmamata, sõltuvalt sellest, kas tühisõitu käivitav/algatav toiming on ise hõlmatud või hõlmamata.</p> <p>Vabastatud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kahepoolse reisiga seotud tühisõit (nt: "tagasipöördumine kodumaale");</li> <li>• tühisõit kahe järjestikuse kahepoolse operatsiooni vahel.</li> </ul>	<b>X</b>	<b>X</b>	<p>Põhimõtteliselt lõpeb lähetamine kaupade mahalaadimisega, mida veetakse lähetamiseskirjade alla kuuluva veo raames (nt kabotaaži või ristkaubanduse raames). Järgneva tühja veo lähetamise või lähetamisest vabastatud veo liigitamine sõltub sellest, kas uus toiming, mis põhjustab selle tühja veo, kuulub lähetamiseskirjade alla või mitte.</p> <p>Kui juht siseneb vastuvõtva riigi territooriumile tühja veoautoga, et laadida kaupa lähetuseskirjade alusel toimuvaks tööks, siis hakatakse juhti lähetama selle liikmesriigi territooriumile sisenemisest alates selle liikmesriigi territooriumile.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
	<p>Ei ole vabastatud: tühisõit kabotaaži või ristkaubanduse (rahvusvaheline mitmepoolne vedu) teostamiseks.</p>			<p>Kahe järjestikuse kahepoolse toimingu puhul (üks toiming asukohariigist A riiki B, millele järgneb üks toiming riigist C riiki A) ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse tühisõit riigist B (pärast mahalaadimist) riiki C (laadimiseks).</p> <p>SISSEJUHATUS (näide komisjoni küsimuste ja vastuste hulgast):</p> <p>Juht sooritab kaks erinevat tühisõitu ja ühe riskkäigu nende vahel.</p> <p>Reisijärjekord riikide A, B ja C vahel.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A-st B-sse tühjalt</li> <li>2. Ristkaubandus B-st C-sse</li> <li>3. C-st A-sse tühjalt</li> </ol> <p>Tühisõit riigist A riiki B toimub koos ristkaubandustoiminguga, mis algab riigist B.</p>

TOIMINGUD	OTSUSTAVAD ELEMENDID	IN SCOPE	OUT SÕLTUVUSALA	Postitamise algus ja lõpp
				<p>Teisisõnu, juht sõidab riiki B, et laadida kaupu riigis B ristkaubandustoiminguks (B ja C vahel). Seega loetakse, et juht on lähetatud riiki B alates riiki sisenemisest kuni riigist lahkumiseni. See ajavahemik hõlmab tühja veoautoga sõitmist riigi B laadimiskohta, kaupade laadimist riigis B ja nende vedu läbi selle riigi territooriumi.</p> <p>Siis loetakse sõidukijuht lähetatuks riiki C alates riiki sisenemise hetkest kuni riigist lahkumiseni.</p> <p>Juhti ei loeta lähetatuks riikidesse, mida ta läbib (ei toimu peale- ega mahalaadimist) kahe teise riigi vahelise ristkaubanduse teostamiseks.</p>



## **Lisa 2: Millal on juht lähetuseeskirjade kohaldamisalas või mitte: selgitused reisijateveo kohta**

Järgnev tabel ja selgitused põhinevad komisjoni talituste koostatud küsimuste ja vastuste dokumendil. Võttes arvesse reisijateveo eripära, on käesoleva dokumendi eesmärk kindlaks teha erinevused lähetuseeskirjade kohaldamisel kauba- ja reisijateveo puhul ning selgitada, kas teatavad reisijateveo liikide liigid kuuluvad või ei kuulu kohaldamisalasse.

Meeldetuletus: nagu kaubaveo puhul, kasutatakse direktiivis (EL) 2020/1057 veooperatsiooni kriteeriume, et määrata kindlaks, kas veooperatsiooni(de)ga tegelev juht kuulub lähetamise kohaldamisalasse või mitte. Järgnev tabel järgib seega seda loogikat: selles eristatakse erinevaid veotoiminguid, et määrata kindlaks, kas juht kuulub lähetamise kohaldamisalasse või mitte.

Märkus: allpool toodud näidetes on riik A alati koht, kus ettevõtte on asutatud ja kust reis algab.

### **1. LIHTSUSTATUD SELGITUS**

Eespool selgitatud selgitus lähetuseeskirjade kohaldamise kohta kaubaveo puhul kehtib ka reisijateveo puhul, välja arvatud mõnedel juhtudel. Need juhtumid on järgmised:

#### **1.1 Eelnevalt kokku pandud reisijate grupp**

##### Eelnevalt kokku pandud grupi reisijate mahapanek eri kohtadesse juhutranspordis

Kui tegemist on kahepoolse lennuga A-st B/C/D/..., mille reisijate rühm on eelnevalt kindlaks määratud, ei muuda reisijate mahapanek erinevates kohtades riigis B/C/D/... reisijate tegevuse olemust. Tegemist on ikkagi kahepoolse lennuga, mis ei kuulu lähetuseeskirjade reguleerimisalasse, olenemata sellest, et reisijad pannakse maha eri kohtades (tingimusel, et uusi reisijaid ei võeta vastu riigis B/C/D/...).

Regulaarvedude puhul, kui kahepoolne vedu toimub riigist A riiki C läbi riigi B, kehtib sama (lähetuseeskirjade kohaldamisalast välja jääv) ka siis, kui juht võtab riigis B uusi reisijaid peale. Sama kehtib ka siis, kui juht laseb enne riiki C saabumist reisijad maha erinevates riikides.

##### Kohalikud ekskursioonid eelnevalt kokku pandud reisijate rühmaga juhutranspordiga

Kui tegemist on kahepoolse reisiga A-st B-sse eelnevalt kindlaks määratud reisijate rühmaga, ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse sama rühmaga tehtavad kohalikud ekskursioonid riigis B, kui:

1. tegemist on sama eelnevalt moodustatud rühmaga (mitteresidentidest riigi B jaoks);

2. kohalikud ekskursioonid tehakse sama sõidukiga või sama vedaja või vedaja grupi teise sõidukiga, kes teostas rahvusvahelise teenuse;
3. kogu toiming toimub ühe sõiduvormiga.

## 1.2 Kaks maksuvaba lisategevust

Juhul ei ole võimalik teostada kahte maksuvaba lisategevust kahepoolse tagasiveo ajal asukohaliikmesriiki, kui asukohaliikmesriigist lähtuva kahepoolse veo ajal ei teostatud ühtegi lisategevust. See võimalus on olemas kaubaveo puhul, kuid mitte reisijateveo puhul (direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 4 kolmas lõik).

## 2. LÄHETAMISE REGULEERIMISALASSE JA SELLEST VÄLJA

TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
KAHEPOOLSED REISID	
Ajutine transport	
Kaks kahepoolset operatsiooni  Eelnevalt kindlaksmääratud reisijate rühma vedu riigist A riiki B ja tagasi B-st A-sse koos teise eelnevalt kindlaksmääratud reisijate rühmaga.	Kogu reis ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse, sest tegemist on kahe rahvusvahelise kahepoolse reisiga, tingimusel et iga kahepoolne reis on hõlmatud eraldi sõidulehega. *
Kahepoolne operatsioon kahe või enama asukohaga vastuvõtvas riigis.  Eelnevalt kokku pandud reisijate rühma vedu riigist A riiki B ja reisijate mahapanek erinevates kohtades riigis B.	Kogu teekond ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse, sest samas sihtriigis (B) asuvate sihtkohtade arv ei muuda toimingut kahepoolset iseloomu. Kogu toiming toimub ühe sõidulehe alusel.
Kahepoolsed operatsioonid, mille puhul on mitu maabumisaika rohkem kui ühes vastuvõtvas riigis.	Kogu teekond ei kuulu lähetuseeskirjade reguleerimisalasse, sest loetakse, et teekond riigist A riiki B ja seejärel riiki C on kaks kahepoolset teekonda, mis algavad riigist A (esimene kahepoolne teekond on A-st B-sse ja

TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
<p>Eelnevalt kokku pandud reisijate rühma vedu riigist A; osa reisijatest pannakse maha riigis B ja osa riigis C.</p>	<p>teine A-st C-sse), kui need on hõlmatud ühe ja sama sõidulehega.</p>
<p>Kahepoolsed toimingud koos kohalike ekskursioonidega ühes vastuvõtvast riigis ühele eelnevalt kokku pandud reisijate rühmale ja tagasi asukohariiki A.</p> <p>Eelnevalt kokku pandud reisijate rühma vedu riigist A riiki B. Riigis B veetakse rühma erinevatele kohalikele ekskursioonidele eri linnades. Rühm sõidutatakse tagasi riiki A.</p>	<p>Nii kahepoolsed toimingud riigist A riiki B kui ka kohalik ekskursioon riigis B ei kuulu lähetuseeskirjade reguleerimisalasse tingimusel, et:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. see on sama eelkonstrueeritud rühm</li> <li>2. kohalikud ekskursioonid tuleb läbi viia <ul style="list-style-type: none"> <li>- rahvusvahelise juhuteenuse raames</li> <li>- mitteresidendist reisijate puhul, kes kuuluvad gruppi, mida varem vedas rahvusvahelist lendu teostav lennuettevõtja.</li> <li>- sama sõidukiga või sama vedaja või vedaja grupi teise sõidukiga, kes teostas rahvusvahelise veoteenuse.</li> </ul> </li> <li>3. kogu toiming toimub ühe sõidulehe alusel.</li> </ol>
<p>Sama nagu eespool, kuid juht läheb tagasi maale ilma reisijateta.</p> <p>Sama, kuid juht ja reisijad lähevad lennukiga tagasi riiki A.</p>	<p>Kogu reis, sealhulgas kohalik ekskursioon ja tagasitee riiki A ilma reisijateta, ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse.</p> <p>Kuigi juht ei vii eelnevalt moodustatud reisijate rühma tagasi riiki A, ei erine teenuse olemus oluliselt eelmisest juhtumist (sõitmine koos rühmaga tagasi riiki), kui vedaja ei paku teenuseid riiki B kohalikul turul.</p>
<p>Kahepoolsed lennud koos kohalike ekskursioonidega rohkem kui ühes vastuvõtvast riigis, ühele eelnevalt kokku pandud reisijate rühmale, ja tagasi.</p>	<p>Kogu reis, sealhulgas kohalikud ekskursioonid rohkem kui ühes vastuvõtvast riigis, ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse tingimusel, et:</p>

TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
<p>Eelnevalt kokku pandud reisijate rühma vedu riigist A riiki B/C/D ja tagasi A. Riigis B/C/D veetakse rühma erinevatele kohalikele ekskursioonidele erinevates linnades. Rühm sõidutatakse tagasi riiki A.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. rühm on alati sama; see on eelnevalt konstrueeritud rühm.</li> <li>2. Teenust müüdi klientidele riigi A turult ja see on sellega tihedalt seotud, olenemata sellest, et osa teenusest pakutakse välismaal ühes või mitmes riigis.</li> </ol> <p>Kogu toiming toimub reisikirja varjus.</p>
<p>Ajutine edasi-tagasi reis, mis algab ja lõpeb vastuvõtvast liikmesriigis.</p> <p>Riigis A asuva ettevõtte palgatud juht sõidab tühjal riiki B. Riigis B alustab juht reisi eelnevalt kokku pandud turistide rühmale, kes viib neid erinevatesse riikidesse ja toob nad seejärel tagasi riiki B. Seejärel sõidab juht tühjal tagasi riiki A.</p>	<p>Tuleb kasutada mitmepoolsete reiside (põhimõtteliselt lähetuseeskirjade reguleerimisalas) ja tühisõitude kriteeriume.</p> <p>Alates piiriületusest riiki B kuulub reis lähetuseeskirjade reguleerimisalasse (kuna tegemist on mitmepoolsete rahvusvaheliste reisidega). Lähetusreegleid kohaldatakse seni, kuni juht paneb reisijad maha riigis B. Sõidukijuhi tagasitee ilma reisijateta riiki A (tühisõit) ei kuulu lähetusreeglite reguleerimisalasse.</p>
<p>KOMBINEERITUD JUHUVEDU</p>	
<p>Lennata ja sõita edasi-tagasi</p> <p>Riigis A asuva ettevõtte palgatud juht teeb eelnevalt kokku pandud grupiga edasi-tagasi reisi, mis algab ja lõpeb riigis A. Rühm läheb lennukiga riiki B, kus ta teeb edasi-tagasi reisi riigis A registreeritud bussiga ja sama riigi A ettevõtja palgatud juhiga, kes korraldab lennu. Bussireisi lõpus sõidavad bussijuht ja grupp tagasi riiki B, kus viibib sama operaator.</p>	<p>Juhi suhtes kohaldatakse lähetuseeskirju alates hetkest, mil ta alustab sõitmist reisijate pealevõtmiseks riigis B, ja lõpeb, kui ta lõpetab töö selle reisi sooritamisel. Juhtum, kus reisijate pealevõtmist ja mahapanekut riigis B teostavast riigi A bussiettevõtjast/ettevõtjast erinev reisibüroo on eelnevalt kokku pannud grupi, ei muudaks stsenaariumi olemust. Kogu maanteetranspordi toiming toimub sõidulehe alusel. Muu transpordivahend (nt lend) ei ole lähetamise seisukohast oluline, kuna direktiivi</p>

TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
	(EL) 2020/1057 kohaldatakse ainult maanteeveo suhtes.
Regulaarne transport	
<p>Kaks kahepoolset operatsiooni</p> <p>Riigis A asuva ettevõtte tööle võetud juht osutab reisijateveo teenust liiniliinil A-B-C ilma vahepeatusteta. Juht võtab reisijad üles riigis A, laseb nad maha riigis B, kus juht võtab seejärel reisijad üles, et tuua nad riiki A.</p>	<p>Kogu teekond (mõlemad kahepoolsed toimingud) ei kuulu lähetuseeskirjade reguleerimisalasse.</p> <p>Peamine veodokument, mis võimaldab maanteinspektoril kindlaks teha veoliiki, on luba, milles on muu hulgas täpsustatud teenuse liik, marsruut, peatused ja sõiduplaan: Määruse (EÜ) nr 1073/2009 artiklis 6 on täpsustatud, et liinivedudeks on vaja luba, ja sätestatud, millist teavet selline luba peaks sisaldama.</p>
<p>Kahepoolsed operatsioonid kolme asukohaga</p> <p>Riigis A asuva ettevõtte palgatud juht osutab liinivedu riigist A riiki B, kus on vahepeatused riikides C ja D, mis on mõeldud ainult reisijate mahapanekuks.</p>	<p>Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 10: "Kui juht teostab kahepoolseid vedusid ettevõtte asukohaliikmesriigist (edaspidi "asukohaliikmesriik") teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumile või tagasi asukohaliikmesriiki, on teenuse laad tihedalt seotud asukohaliikmesriigiga. On võimalik, et juht teeb ühe sõidu jooksul mitu kahepoolset veooperatsiooni."</p> <p>Kuna ühe sõidu jooksul võib teostada mitu maksuvaba kahepoolset vedu, ei kohaldata juhi suhtes kogu sõidu jooksul lähetuseeskirju.</p> <p>Juht on lasknud reisijad (kes läksid pardale riigis A) maha kolmes erinevas riigis.</p>
Kahepoolsed operatsioonid kolme pealevõtmiskohaga	Juht sooritas kolm kahepoolset toimingut ühe tagasisõidu ajal riiki B (asukohaliikmesriik. Kuna ühe reisi jooksul võib teha mitu maksuvaba

TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
<p>Pärast eelmises juhtumis kirjeldatud toimingute teostamist osutab juht veoteenust regulaarliinil riigist B riiki A, kusjuures vahepeatused riikides E ja F on ette nähtud ainult reisijate pealevõtmiseks. Juht laseb kõik reisijad maha riigis B.</p>	<p>kahepoolset toimingut, ei kohaldata juhi suhtes kogu reisi jooksul lähetuseeskirju.</p>
<p>MITMEPOOLNE RAHVUSVAHELINE TRANSPORT</p>	
<p>Regulaarne transport</p>	
<p>Kahepoolne tegevus ja mitmed mitmepoolsed rahvusvahelised veooperatsioonid</p> <p>Riigis A asuva ettevõtte palgatud juht sõidutab reisijatega liinibussireisijat riiki B. Mööda riiki B suunduvat teed võtab ta üles ja laseb maha reisijaid rohkem kui ühes riigis (C, D, E).</p>	<p>Kaks põhimõtet on aluseks, et otsustada, millal on juht lähetuseeskirjade kohaldamisalas ja millal mitte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. rahvusvahelised kahepoolsed operatsioonid on lähetamiseeskirjadest vabastatud;</li> <li>2. üks täiendav tegevus / rahvusvaheline mitte kahepoolne tegevus, mis on seotud selle rahvusvahelise kahepoolse tegevusega, võib olla vabastatud**.</li> </ol> <p>Järelikult, antud juhul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lähetuseeskirjad ei kehti alates rahvusvahelise kahepoolse lepingu algusest;</li> <li>- esimene lisategevus (reisijate pealevõtmine või mahapanek riigis C) on samuti vabastatud;</li> <li>- lähetuseeskirju hakatakse kohaldama alates reisija pealevõtmisest / mahapanekust, millega algab teine lisategevus / rahvusvaheline mittekohustuslik tegevus (sest juht on juba kasutanud võimalust ühe vabastatud lisategevuse jaoks);</li> <li>- juht jääb lähetatud riiki, kus teine lisategevus algas, kuni ta lahkub selle riigi territooriumilt ja</li> </ul>

TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
	<p>hakkab lähetatud naaberriikidesse alates nende piiride ületamisest;</p> <p>- lähetamise olukord lõpeb, kui juht laseb viimased reisijad maha (sellega lõpeb viimane lisategevus) ja alustab tagasiteed riiki A. Kui tagasiteel riiki A sooritatakse üks lisategevus, on see +1 lisategevus lähetamise eeskirjadest vabastatud.</p>
<p>Kahepoolne operatsioon koos ühe mittepoolse rahvusvahelise transpordiga (1+1)</p> <p>Riigis A asuva ettevõtte palgatud juht osutab liinivedu riigist A riiki B riiki C, võttes reisijaid üles riigis A, peatub korra riigis B ja kõik reisijad pannakse maha riigis C.</p>	<p>Juht teostas ühe kahepoolse veo (A-C) koos ühe lisategevusega B-s. Lisategevus, milleks on reisijate peale/alla võtmine riigis B, on lisategevus, mis on seotud maksuvaba rahvusvahelise kahepoolse veoga (A-C) ja mille suhtes ei kohaldata lähetuseeskirju. Juhi suhtes ei kohaldata lähetuseeskirju kogu reisi jooksul.</p> <p>Märkus 1: ainult üks täiendav tegevus, mis toimub rahvusvahelise kahepoolse operatsiooni raames, võib olla vabastatud lähetuseeskirjadest (1+1 reegel).</p> <p>Märkus 2: Juhil ei ole võimalik teha kahte maksuvaba lisategevust kahepoolse tagasiveo ajal asukohaliikmesriiki, kui asukohaliikmesriigist lähtuva kahepoolse veo ajal ei sooritatud ühtegi lisategevust. See võimalus on olemas kaubaveo puhul, kuid mitte reisijateveo puhul (direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 4 kolmas lõik).</p>
CABOTAGE	
Üks kahepoolne operatsioon ja kabotaaž	Lähetusreegleid kohaldatakse alates kabotaažvedude algusest riigis B kuni nende lõpuni: reisijate pealevõtmise kohast kuni nende mahapanekuni.

TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
Juht teostab kahepoolset vedu riigist A riiki B ja pärast reisijate mahapanekut B-s teostab kabotaažvedu B-s.	
<p>Üks kahepoolne vedu koos ühe kabotaažiga + mittebilateraalne rahvusvaheline vedu</p> <p>Juhid teostavad kahepoolset vedu riigist A riiki C, läbides riiki B. Riigis B võtab juht reisijaid peale ja paneb nad maha ning sõidab C-sse, kus kõik reisijad pannakse maha.</p>	<p>Kohaldatakse postitamisreegleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kabotaaž: alates reisijate pealevõtmisest riigis B kuni nende mahapanekuni riigis B;</li> <li>- rahvusvahelised mitmepoolsed: alates kabotaažvedude lõppemisest kuni reisijate mahapanekuni riigis C.</li> </ul>
TRANSIT	Kohaldatakse samu eeskirju, mis kaubaveo puhul: transiit ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse.
TÜHJAD REISID	
Kahepoolne operatsioon, millele järgneb tagasipöördumine asukohariiki	Kohaldatakse samu eeskirju, mis kaubaveo puhul: tühja veo puhul ei kohaldata lähetuseeskirju tagasipöördumisel asukohariiki.
Kahepoolne operatsioon, millele järgneb tühisõit, millele järgneb mitmepoolne rahvusvaheline veooperatsioon ja mis lõpeb kahepoolse operatsiooniga (tagasipöördumine asukohariiki).	<p>Kohaldatakse samu reegleid kui kaubaveo puhul: tühisõit kuulub või ei kuulu kohaldamisalasse sõltuvalt sellest, kas toiming, millega see on seotud, kuulub või ei kuulu kohaldamisalasse. Sellisel juhul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- esimene kahepoolne toiming: ei kuulu lähetuseeskirjade reguleerimisalasse (alates asukohariigist A lahkumisest kuni reisijate mahapanekuni riigis B);</li> <li>- tühisõit: lähetuseeskirju kohaldatakse siis, kui juht hakkab liikuma koha suunas, kus ta võtab reisijaid peale, et neid riiki C toimetada (kuna tegemist on rahvusvahelise mittekuuluva</li> </ul>



TOIMINGUD	SISSE- või VÄLJAANDMINE: selgitus
	<p>toiminguga, mis ei kuulu lähetuseeskirjade kohaldamisalasse; seejärel toimub tühisõit selle kohaldamisalasse kuuluva toimingu tõttu);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- juht on lähetatud riiki B, kuni ta lahkub riigist piiripunktis, ja on lähetatud riiki C, kuni juht laseb reisijad maha;</li> <li>- juht ei ole lähetatud alates hetkest, mil ta võtab reisijad riigis C peale ja toob nad asukohariiki A.</li> </ul> <p>Küsimus: Kuidas on ajavahemik, mis jääb reisijate mahapanekust riigis C kuni hetkeni, mil juht hakkab sõitjaid üles võtma, et neid riiki A toimetada?</p>

\* Määruse (EÜ) nr 1073/2009 artiklis 12 on sätestatud, et juhuvedu toimub sõidulehe alusel, mis täidetakse enne iga reisi. Sõiduleht peab sisaldama vähemalt teavet teenuse liigi, peamise marsruudi ja asjaomase(te) vedaja(te) kohta.

\*\* Juhi suhtes ei kohaldata lähetuseeskirju, kui ta teostab käimasoleva kahepoolse veo raames ka ühe mitmepoolse rahvusvahelise veo tegevuse, milleks on reisijate pealevõtmine ja/või mahapanemine liikmesriigis või kolmandas riigis, mida ta läbib, tingimusel et ta ei paku reisijateveoteenust kahe koha vahel läbitud liikmesriigis. Sama kehtib ka edasi-tagasi sõidu kohta.

See on võimalik näiteks siis, kui juht sooritab kahepoolset vedu ilma täis bussita ja peatub, et võtta üles ja/või lasta maha täiendavaid reisijaid. Juht võib teha ühe maksuvaba rahvusvahelise veo toimingu (st täiendava peale- ja/või mahapaneku) kahepoolse veo käigus asukohaliikmesriigist vastuvõtvasse liikmesriiki. Kui asukohaliikmesriigist ja asukohaliikmesriiki tehakse kaks järjestikust kahepoolset vedu, võib mõlema vedu ajal teha ühe maksuvaba täiendava mitmepoolse rahvusvahelise veo toimingu. See on nn 1+1 reegel.

## **Lisa 3: Kohaldatava tööõiguse kindlaksmääramine - *Rooma I määrus***

Vastavalt lähetatud töötajate direktiivile on lähetatud töötaja "töötaja, kes teeb piiratud aja jooksul oma tööd mõne muu liikmesriigi territooriumil kui see, kus ta tavaliselt töötab"<sup>37</sup>. Seega tähendab lähetamise olukord, et ühes liikmesriigis, kuhu töötaja peaks pärast lähetuse lõppu tagasi pöörduma, on olemas stabiilne töösuhe.

Tööandja tegevuskoht ei tähenda tingimata töökoha olemasolu samas liikmesriigis. Rooma I määruses on määratletud, milline siseriiklik tööõigus reguleerib töölepingut, võttes arvesse tavapäraselt töökohta. Need objektiivsed eeskirjad lepiti kokku, pidades silmas vajadust kaitsta töötajat kui töösuhete nõrgemat osapoolt.

Töösuhete suhtes kohaldatava õiguse kindlaksmääramiseks on *Rooma I* direktiivis kehtestatud mitmetasandiline süsteem:

1. Töölepingut reguleerib poolte valitud õigus.

Kohaldatava õiguse valiku klausel on esimene samm kohaldatava õiguse kindlaksmääramisel. Määruses on täpsustatud, et selline õigusvalik ei saa välistada teatavate siseriikliku õiguse sätete kohaldamist, mida oleks kohaldatud õigusvaliku puudumisel (st vastavalt järgmistele punktidele 2 ja 3 määratud õigus). Need on sätted, mida ei saa tsiviililepingus ära rääkida.

See on kooskõlas põhimõttega, et töötaja kui töösuhete nõrgem pool peaks olema kaitstud juhul, kui leping sisaldab ebasoodsat õigusvaliku klauslit.

2. Kui pooled ei ole selgesõnaliselt valinud, kohaldatakse selle riigi õigust, kus või kust töötaja tavaliselt oma tööd teeb.

Selle riigi kindlaksmääramine, kust töötaja tavapäraselt oma ülesandeid täidab, on eriti oluline nende sõidukijuhtide puhul, kes täidavad tavapäraselt ülesandeid eri riikides, kuid alustavad ja lõpetavad oma teekonda regulaarselt samas liikmesriigis. Kui töökohti on mitu, loetakse tavaliseks töökohaks see koht, kust töötaja täidab suurema osa oma kohustustest.

3. Kui tavapäraselt töökohta ei ole võimalik eespool nimetatud punkti 2 kohaselt kindlaks määrata, kohaldatakse seda kohta, mille kaudu töötaja tööle võeti.

See säte on eriti oluline nende töötajate puhul, kes vahetavad töökohti ühest liikmesriigist teise, ilma et neil oleks püsiv baas.

---

<sup>37</sup> Artikli 2 lõige 1 Direktiiv 96/71

4. Liiga jäiga süsteemi vältimiseks võib kohtunik otsustada kohaldada muud õigust, kui juhtumi asjaoludest ilmneb, et tööleping on ilmselgelt tihedamalt seotud teise riigiga.

Kohaldatava õiguse kindlaksmääramisel pöörab Euroopa Liidu Kohus ("*Euroopa Liidu Kohus*") suurt rõhku tavapärase töökoha mõistele, mida ta tõlgendab laialt. Teisi kriteeriume, sealhulgas eelkõige töötaja töölevõtmise riiki, tuleks käsitleda täiendavalt<sup>38</sup>. Lisaks on Euroopa Kohus meenutanud, et töötaja on töölepingu nõrgem pool ja seetõttu peavad teda kaitsma kõige soodsamad kollisiooninormid<sup>39</sup>.

Hariliku töökoha kindlaksmääramiseks tuleks arvesse võtta kõiki töötaja tegevust iseloomustavaid tegureid, sealhulgas: koht, kus töötaja täidab oma ülesandeid, saab juhiseid ja korraldab oma tööd, koht, kus asuvad töövahendid, kohad, kus toimub peamiselt transport, kus toimub kaupade mahalaadimine ja koht, kuhu töötaja pärast tööülesannete täitmist naaseb<sup>40</sup>.

Kui on vaja kvantitatiivset hindamist, et hinnata, millisest riigist alates töötaja tavaliselt oma ülesandeid täidab (erinevalt juhuslikest või punktuaalsetest ülesannetest), võiks inspiratsiooni leida ka sotsiaalkindlustuskontrollide praegusest praktikast, kus leitakse, et tööaeg on kõige sobivam kriteerium hindamiseks, kui oluline osa tegevusest toimub<sup>41</sup>.

Ainult juhul, kui ei ole võimalik kindlaks määrata tavapärasest töökohta, näiteks kui juht täidab võrdset arvu ülesandeid mitmes liikmesriigis, muutub töölepingu sõlmimise riik oluliseks teguriks. Euroopa Liidu Kohus rõhutab, et töölevõtmise koht on vaid teisejärguline tegur, mis muutub oluliseks olukorras, kus tavapärasest töökohta ei ole võimalik kindlaks teha. Arvestades, et Euroopa Kohus tõlgendab laialt tavapärase töökoha moodustavaid elemente<sup>42</sup>, peaks töölevõtmise kohale tuginemine olema vajalik vaid harva.

Eespool punktis 4 kirjeldatud tihedama seotuse klauslit peab kohaldama kohtunik, sõltuvalt iga juhtumi konkreetsetest asjaoludest. Euroopa Kohus on näiteks otsustanud, et tavapärase töökoha võib kõrvale jätta, võttes arvesse muid asjaolusid, näiteks seda, kus töötaja maksab tulumaksu, kus ta on hõlmatud sotsiaalkindlustus-, pensioni-, haigus- ja invaliidsuskindlustusskeemidega<sup>43</sup>.

Harilik töökoht ei muutu, kui töötaja töötab ajutiselt teises riigis. Teisisõnu, töötaja tavapärase asukoha õigus on jätkuvalt kohaldatav töölepingu suhtes kogu tema ajutise lähetuse ajal teises liikmesriigis. Roomas I on täpsustatud, et lähetamine on ajutine, kui töötaja peaks pärast välismaal tööülesannete täitmist jätkama töötamist päritoluriigis<sup>44</sup>. See punkt kajastub ka lähetatud töötajate *direktiivis*: kui seosed tavapärase töökohaga on katkenud, tuleks ajutist

<sup>38</sup> *Voogsgaerd C-384/10*.

<sup>39</sup> *Koelzsch C-29/10*, 15.03.2011, punkt 46.

<sup>40</sup> *Koelzsch*, punkt 49 ja *Voogsgaerd C-384/10*.

<sup>41</sup> Vt sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise halduskomisjon (detsember 2013), *Praktiline juhend kohaldatavate õigusaktide kohta*, lk 29 ja 30.

<sup>42</sup> *Koelzsch C29/10*.

<sup>43</sup> *Para 41 Schlecker C-64/12*.

<sup>44</sup> *Määruse 593/2008 põhjendus 36*

lähetus käsitleda kui tavapärase töökoha muutust. Juht peaks siis töötama selle uue liikmesriigi õiguse alusel. Näiteks, kui sõidukijuht täitis töölevõtmisel tavapäraselt oma ülesandeid liikmesriigis A. Seejärel siirdub sõidukijuht liikmesriiki B, et täita seal alaliselt uusi ülesandeid, ilma et tal oleks seos liikmesriigiga A või sealt lähtuvalt, või ilma et ta oleks vähe või üldse mitte seotud liikmesriigiga A. Sellises olukorras on tavapärase töökoht muutunud liikmesriigist A liikmesriiki B.

1. Koht, kus töötaja täidab oma ülesandeid.
2. Koht, kus töötaja saab juhiseid oma ülesannete kohta ja korraldab oma tööd.
3. Koht, kus asuvad tema töövahendid.
4. Koht, kus peamiselt toimub vedu.
5. Kauba mahalaadimise koht.
6. Koht, kuhu töötaja pärast tööülesannete täitmist naaseb.

*Kast 7 - Näitajad sõidukijuhtide tavapärase töökoha kindlaksmääramiseks*