Küsimused ja vastused esimese liikuvuspaketi rakendamise kohta

Esimene liikuvuspakett on jõustunud ning selles sisalduvaid juhtide sõiduaegade ja puhketingimuste sotsiaalsätteid kohaldatakse alates 20. augustist 2020. Nüüd on Euroopa Komisjoni esmane ülesanne tagada ühine arusaam uutest sätetest ja nende järjepidev rakendamine. Seetõttu on komisjon koostanud küsimused ja vastused, milles käsitletakse transpordisektoris liikuvuspaketi rakendamisega tekkinud pakilisemaid teemasid. Seda täiendatakse vajaduse korral järk-järgult lisaküsimuste ja -vastustega esimese liikuvuspaketi muude sätete kohta. See peaks toimima juhisena juhtidele, autoveoettevõtjatele ja täitevametnikele, et tagada kogu ELis eeskirjade ühetaoline kohaldamine ja selle kontrollimine.

VASTUTUSE VÄLISTAMINE: küsimuste ja vastuste paketi on koostanud komisjoni talitlused ning see ei ole Euroopa Komisjoni jaoks siduv. Liidu õigusaktide siduva tõlgendamise pädevus on ainult Euroopa Liidu Kohtul. Sellega seoses tuleb märkida, et määruse (EÜ) 561/2006 artikli 8 lõige 8 ja artikli 8 lõige 8a, mida käsitletakse küsimustes 1–6, on praegu Euroopa Kohtus kehtetuks tunnistamise menetluse objekt. Esitatud näited on illustratiivsed ja konkreetsete näidete loetelu on täiendamisel.

I. Juhi naasmine

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

Artikli 8 lõige 8a

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

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

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

Määruse põhjenduses 14 on märgitud, et juhid saavad ise valida, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta, ja seega peab juht tegema valiku tööandja pakutava kahe võimaluse hulgast. See tähendab, et tööandja ei tohi kohustada juhti valima naasmiskohaks tööandja asukohta.

Küsimusi võib tekitada olukord, kui juht ei vali nende kahe võimaluse vahel. Sel juhul võib valiku teha tööandja, lähtudes sellest, kumba naasmiskohta peetakse mugavamaks. Olukorda saab siis tõendada juhile (nt e-kirja teel) esitatud palvega elukoha või ettevõtja tegevuskeskuse vahel valik teha, aga millele ta ei ole reageerinud.

Iseasi on see, kus juht lõpuks oma puhkeaja veedab. Määruses ei sätestata konkreetset kohta ning seega ei ole selles osas võimalik ka ELi õigust rikkuda. Samas peab tööandja pakkuma määruses sätestatud naasmisvõimalusi. Eeskirjaga kehtestatakse korralduslikku laadi kohustus ning kohustus pidada selle kohta arvestust, mida täitevasutused saaksid kontrollida.

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

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

Näiteks teostab Poolast pärit juht, kes elab Slovakkias ja töötab Poola ettevõttes, autovedu Prantsusmaa ja Hispaania vahel. Tööandja peab võimaldama juhil valida ning korraldama töö nii, et juht saaks korrapäraselt naasta oma elukohta (Slovakkias) või ettevõtte tegevuskeskusesse (Poolas). Samas võib juht teavitada tööandjat oma otsusest kasutada puhkeaega mõnes teises kohas, nt veeta puhkus Lõuna-Itaalias. Pärast puhkeaega läheb juht otse kohast, kus ta Itaalias puhkeaja veetis, kohta, kus ta taas tööd alustab (Hispaanias või Prantsusmaal).

[2. Kuidas peab veoettevõtja tõendama, et on korraldanud töö nii, et juhil on võimalik naasta oma elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse?]

Artikli 8 lõige 8a

A2 Veoettevõtjad säilitavad juhi naasmise korraldamise tõendamiseks sõidumeeriku andmed, juhtide töögraafikud ja muud dokumendid (määruse (EÜ) nr 561/2006 põhjendus 14). Muud dokumendid, mis tõendavad, et tööandja tagas juhile tegeliku võimaluse naasta elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse, on näiteks piletid või mõni muu reisikorralduslik tõendusmaterjal (nt tõend selle kohta, et juht naasis „koju“ tööandja antud minibussiga).

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

Tööandja kohustus võimaldada juhi korrapärast naasmist on korralduslikku laadi ning hõlmab kohustust pidada selle kohta arvestust, mida esitada pädevatele asutustele kontrollide käigus. Seega juhi allkirjastatud avaldus/loobumiskiri (näiteks töölepingu osana või avalduse kujul,

millega loobutakse naasmisõigusest juba ette, st enne, kui juht saab tööandjalt pakkumise), millega ta loobub „koju“ naasmise valiku õigusest, ei vabastada tööandjat kohustustest pakkuda tegelikku naasmisvõimalust ja tööd vastavalt korraldada.

[3. Kes peab katma juhi sõidukulud, mis tekivad tema naasmisel oma elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse?]

Artikli 8 lõige 8a

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

Kui naasmisele eelnev tööperiood lõpeb kohas, mis asub valitud naasmiskohast kaugel, on tööandja kohustatud korraldama juhi naasmise ja katma ka tema reisikulud.

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

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

[4. Kas sätet kohaldatakse FIEna tegutsevate juhtide suhtes? Kuidas saab FIEna tegutsev juht tõendada, et on täitnud kohustuse naasta oma elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse?]

Artikli 8 lõige 8a

Artikli 8 lõiget 8a kohaldatakse ainult töölepingu alusel töötavate juhtide suhtes.

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

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

Kuigi direktiivis 2002/15/EÜ sisalduv määratlus „FIEna tegutsev sõidukijuht“ ei ole määruse (EÜ) nr 561/2006 kontekstis sellisena kohaldatav, võib seda siiski arvesse võtta. Kõnealuse

määratluse tähenduses ei tohiks FIEna tegutseva sõidukijuhi tegevust käsitada määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõike 8a tähenduses töösuhte tekkimisena.

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

II. Keeld veeta regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõiduki kabiinis

[5. Mis on regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajal soolisi iseärasusi arvestav majutus?]

Artikli 8 lõige 8

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

Õigusaktides ei ole määratletud sobivat majutuskohta ega esitatud kriteeriume, mille alusel seda kirjeldada, ning oluline on säilitada paindlikkus seoses majutuskohaga, mida juhid võivad kasutada.

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

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

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

Artikli 8 lõige 8

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

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

III. Parvlaevanorm

[7. Kas juht, kes saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit vähemalt 8-tunnisel reisil ning kellel on pääs magamiskajutisse, peab veetma ülejäänud osa regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist sobivas majutuskohas või võib ta veeta need osad regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist sõidukis?]

Artikkel 9

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

Määruse artikli 9 lõikes 1 käsitletakse olukorda, kus juht saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, ning sellega seoses nähakse ette teatavad erandid. Kuigi see viitab artiklile 8 tervikuna, ei võimalda see teha erandit artikli 8 lõikes 8 kehtestatud keelule veeta teatavat tüüpi puhkeaeg sõidukis. Sätestatud erandid võimaldavad ainult „katkestada“ teatavaid puhkeperioode, st regulaarset ööpäevast puhkeperioodi, lühendatud iganädalast puhkeperioodi või regulaarset iganädalast puhkeperioodi. Niisiis on tegemist üksnes erandiga sättest, mille kohaselt on „puhkeaeg mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada“.

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

IV. Lühendatud iganädalased puhkeperioodid

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

Artikli 8 lõige 6b

Kõiki erandeid üldnormidest tuleb tõlgendada ja kohaldada rangelt, et mitte ohustada õigusaktide eesmärke. Nagu määruse (EL) nr 2020/1054 (millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006) põhjenduses 8 märgitud, on seadusandja eesmärk võimaldada rahvusvahelisi kaugvedusid

tegevatel juhtidel naasta koju regulaarseks iganädalaseks puhkeperioodiks ja saada kompensatsiooni varasemate lühendatud iganädalaste puhkeperioodide eest.

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

V. Sõiduaja erandlik ületamine

[9. Millised on erakorralised asjaolud, mille puhul võib juht ületada ööpäevast ja iganädalast sõiduaega? Kuidas selliseid erakorralisi asjaolusid kontrollida?]

Artikli 12 lõiked 2 ja 3

Ööpäevase ja/või iganädalase sõiduaja ületamine on lubatud ainult selleks, et sõiduk jõuaks sobivasse peatuskohta, ning ulatuses, mis on vajalik inimeste, sõidukite või koorma ohutuse tagamiseks, või erandlike asjaolude tõttu, kui juht peab jõudma iganädalase puhkeperioodi või regulaarse iganädalase puhkeperioodi veetmiseks oma elukohta või tööandja tegevuskeskusesse. Viimast kaht uut erandit võib kasutada siis, kui juhil ei ole võimalik temast ega veoettevõtjast sõltumatute erandlike asjaolude tõttu (ilmaolud, ummikud jne) jõuda iganädalaseks puhkeajaks ühte eespool nimetatud kohtadest ilma ööpäevase või iganädalase puhkeperioodi eeskirju rikkumata.

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

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

Kui sõiduaega ületatakse eespool nimetatud erakorralistel asjaoludel, ei tohi sellega kaasneda puhkeperioodi lühendamist. Nagu on sätestatud määruse artikli 12 uues lõikes 5, tuleb käesoleva artikli kohane mis tahes sõiduaja ületamine kompenseerida samaväärse puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna koos mis tahes puhkeperioodiga erandi kohaldamise nädalale järgneva kolmanda nädala lõpuks.

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

Artikli 12 lõiked 2 ja 3

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

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

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

VI. Mitme juhiga sõitmine

[11. Kas mitme juhiga veol osalev juht on kohustatud tegema 45-minutilise vaheaja liikuvas sõidukis? Kas vaheaeg võib olla pikem kui 45 minutit?]

Artikkel 7

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

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

VII. Piiriületus

[12. Millal hakkab kehtima piiriületuse käsitsi registreerimise kohustus?]

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

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

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

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