

ERAA TEATAJA

Jaanuar – veebruar – märts 2022

Kokkuvõtlikult käesoleva aasta I kvartalist

Jaak Kivisild, ERAA president



Aasta algus ei ole olnud seekord kerge. Rahvusvaheliste vedajate ette on üheaegselt kerkinud kolm väga negatiivset mõjurit:

- **EL-i Liikuvuspaketi II osa rakendumine veebruaris;**
- **mootorikütuse hindade pretsedenditu tõus ja**
- **agressioon Ukrainas.**

Kütuse hindade mõjutamise osas on jätkunud kogu veondus- ja logistikasektori esindusorganisatsioonide ning Eesti Õlliidu koostöö. Möödunud aasta kevadest sügiseni kestnud ühise töö tulemusena saavutasime planeeritud diislikütuse aktsiisitõusu ärajätmise. Viimasel perioodil aset leidnud mootorikütuse hinna pretsedenditust tõusust ajendatuna tegi ERAA 18. märtsil 2022 koos Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA), Autoettevõtete Liidu (AL) ja Eesti Õliühinguga (ÕÜ) [ühispöörde](#) peaministri ja valdkonnaga seotud ministrite ning kõigi Riigikogu erakondade poole ettepanekuga viia diislikütuse aktsiisimäär Euroopa Liidus lubatud miinimumini ja – järgides teiste liikmesriikide praktikat – kaaluda sektori ettevõtete taluvuspiiri ületavate kulude kompenseerimiseks võimalust aktsiisi tagastamiseks või muude meetmete rakendamiseks. Ühiselt koos teiste esindusorganisatsioonidega oleme taotlenud kohtumisi valdkonna ministritega, et taotleda kütuse hinna ja Ukraina agressiooni tõttu tekkinud kriisiolukorras riigipoolset abi veondussektori püsijäämise nimel. 28. märtsil leidis aset veondussektori esindusorganisatsioonide esindajate kohtumine majandus- ja kommunikatsiooniministri Taavi Aasaga ning 30. märtsil rahandusministri Keit Pentus-Rosimannusega. Kui Covid-19 esimese laine puhul rakendati riigi poolt mitme enim haavatud sektori ettevõtete suhtes – veondus kahjuks nende hulka ei kvalifitseerunud – toetusmeetmeid, siis nüüdseks on muutunud ka kogu transpordisektori olukord sedavõrd kriitiliseks, et toetavate meetmete paketita sellest elujõulisena vaevalt väljuks. Loodetavasti tulevad meie taotlused ja ettepanekud valitsuskabinetis arutusele juba lähiajal. Analoogsed ettepanekud on teinud ka Rahvusvaheline Maanteetranspordi Liit IRU, - nii [kirjaga oma liikmetele](#) kui ka [kirjas EK Presidendile Ursula Von der Leyenile](#).

Meie võõrtööjõuga tegeleva töörühma pingutused hakkavad vilja kandma. Riigikogu menetluses on välismaalaste seaduse muudatusettepanekud. Meie ettepanekutega võõrautojuhtidele väljastatavate LTR viisade kehtivusaja pikendamise kohta poole võrra – s.o. kahe aastani, on arvestatud.

Probleemne on endiselt päevarahade teema. Tööinspektsiooni tõlgendused erinevad siin kohati Politsei- ja Piirivalveameti seisukohtadest. Vastavalt Euroopa Kohtu lahendile võib päevaraha seda osa, mida lähetuskulude katteks ei kasutata, näiteks majutus- ja muid kulusid, käsitleda juhile maksatava tasu osana. PPA aga tõlgendab, et kolmandate riikide kodanike puhul ei saa seda töötasu hulka arvestada. Püüame oma töögrupiga saavutada selgust, milleks oleme taotlenud kohtumisi TI ja PPA töötajatega. Samuti jätkame tööd päevarahade määra viimise nimel lähi-naaberriikidega võrdsele tasemele.

Paljud liikmed on soovinud, et ERAA korraldaks rohkem koolitus- ja infopäevi. Esimene infopäev, Liikvuspaketi II osa rakendumise kohta, leidis aset 9. märtsil. Vahetult kohapeal viibis 27 inimest, veebi vahendusel osales 47 inimest.

Osalejatelt saadud tagasiside järgi soovitakse koolitusi veel palgaarvestuse kohta autojuhtide lähetamise korral erinevatesse riikidesse, töö- ja puhkeaja reeglite ning IMI deklaratsioonide täitmise kohta kombineeritud vedude korral.

Juba toimunud infopäeval oli paljudele osalejaile üllatuseks Euroopa komisjoni tõlgendus kabotaažireeglites sätestatud „cooling off“ perioodi kohta. Kuna see teema pakkus tõsist huvi ning selle selgeks tegemine võimalike trahvisanktsioonide vältimisel on oluline, kajastab käesolevas Teatajas MKM-i veondus- ja liiklustalituse peaspetsialist Eda Rembel seda põhjalikumalt.

Järgmine koolituspäev on planeeritud läbi viia koostöös IIZI Kindlustusmaakleriga CMR kindlustuse teemal. Koolitajaks on pikaajalise rahvusvahelise töökogemusega spetsialist Austriast. Koolitusel on tõlge nii eesti kui vene keelde.

Ülevaade Euroopa Liidus kehtivatest kabotaažvedude reeglitest alates 21.02.2022

Eda Rembel, MKM veondus- ja liiklustalituse peaspetsialist
625 6427, eda.rembel@mkm.ee



Kabotaažveo mõiste on sätestatud autoveoseaduse § 2 lõikes 5. Selle mõiste kohaselt on kabotaažvedu ühe riigi ettevõtja ajutiselt korraldatav tasuline veosevedu teise riigi territooriumil asuvate peale- ja mahalaadimiskohtade vahel, välja arvatud tühisõit. Autoveoseaduse 1. aprillil 2022 jõustuva redaktsiooni eestikeelse tekstiga on võimalik tutvuda järgmise lingi kaudu: <https://www.riigiteataja.ee/akt/122032022011>.

Kõikides Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikides (edaspidi ELi ja EMP liikmesriik) on kabotaažvedude korraldus reguleeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsekohalduva määrusega

(EÜ) nr 1072/2009. Kabotaažvedude nõuded on sätestatud selle määruse artiklites 8 ja 9. Määruse konsolideeritud versiooni eestikeelse tekstiga on võimalik tutvuda järgmise lingi kaudu: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R1072-20220221&qid=1648459538409&from=ET> .

Kabotaažveo korraldamine kolmandates riikides ei ole reeglina rahvusvaheliste kokkulepete kohaselt lubatud või peab vedaja taotlema selleks kolmanda riigi pädeva asutuse eriloa.

Järgnevalt on selgitatud ELi ja EMP liikmesriikides kehtivaid kabotaažvedude reegleid.

1. Õigus teha teise ELi või EMP liikmesriigi territooriumil kabotaažvedu avaneb vedaja autole või autorongile siis, kui eelnevalt on tehtud ELi ja EMP liikmesriiki rahvusvaheline veosevedu ning see koorem on täielikult maha laaditud.

2. Pärast rahvusvahelise veo raames veetud koorma täielikku mahalaadimist võib selle auto või autorongiga teha 3 kabotaažvedu 7 päeva jooksul.

3. Nimetatud 3 kabotaažvedu võib teha erinevates ELi või EMP liikmesriikides, kuid tühjalt teise liikmesriiki sisse sõites võib teha vaid ühe kabotaažveo 3 päeva jooksul.

4. Alates 21. veebruarist 2022 lisandus eelpool toodud nõuetele täiendav nõue. Kui lubatud kabotaažvedu teise ELi või EMP liikmesriigi territooriumil on lõpetatud, siis ei tohi vedaja sama mootorsõidukiga teha 4 päeva jooksul – mida nimetatakse „mahajahtumise“ ehk „cooling off“ perioodiks – selle riigi territooriumil ühtegi kabotaažvedu.

Euroopa Komisjon on välja töötanud kabotaažvedude reeglite kohta küsimused ja vastused (Q&A) formaadis juhendmaterjali, mis on avaldatud DG MOVE veebilehel ja kättesaadav järgmise lingi kaudu: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en .

Järgnevalt on toodud mõned näited, kuidas reeglite kohaselt kabotaažvedusid korraldada:

Variant 1:

Eesti vedaja veab rahvusvahelise veo koorma Saksamaale ja laadib selle koorma Saksamaal täielikult maha. Pärast seda avaneb vedajale õigus teha selle mootorsõidukiga ELi või EMP liikmesriikides 3 kabotaažvedu 7 päeva jooksul. Selleks, et vältida tühisõitu Eestisse tagasi, teeb vedaja 1. kabotaažveo Poolas (pärast seda rakendub selle sõiduki osas 4-päevane „cooling off“ Poolas), 2. kabotaažveo teeb Leedus (pärast seda rakendub 4 päevane „cooling off“ Leedus) ja 3. kabotaažveo Lätis (pärast seda rakendub 4 päevane „cooling off“ Lätis). Kõik nimetatud 3 kabotaažvedu peavad olema tehtud 7 päeva jooksul ja kuna sõiduk siseneb Poola, Leetu ja Lätti tühjalt, siis tuleb selles riigis planeeritud üks kabotaažvedu teha 3 päeva jooksul.

Variant 2:

Eesti vedaja veab rahvusvahelise veo koorma Saksamaale ja laadib selle koorma Saksamaal täielikult maha. Pärast seda avaneb vedajale õigus teha selle mootorsõidukiga ELi või EMP liikmesriikides 3 kabotaažvedu 7 päeva jooksul. Pärast Saksamaal rahvusvahelise koorma mahalaadimist teeb vedaja 1. kabotaažveo Saksamaal (pärast seda rakendub 4 päevane „cooling off“ Saksamaal), laadib rahvusvahelise koorma peale Saksamaal ja veab selle Belgiasse ning laadib selle Belgias täielikult maha, teeb 2. kabotaažveo

Belgias (pärast seda rakendub 4 päevane „cooling off“ Belgias). Kuna 1. kabotaažveo maha laadimisest Saksamaal on 4 päeva möödunud, siis naaseb sõiduk Saksamaale ja teeb Saksamaal kabotaažvedude üldarvestuse kohaselt 3. kabotaažveo (pärast mida rakendub sellele mootorsõidukile taas 4 päevane „cooling off“ Saksamaal).

Kabotaažvedudeks 7 päeva arvestus hakkab rahvusvahelise veo koorma mahalaadimise päevale järgneva öös kella 00.00-st. Kuid lubatud kabotaažveo võib teha ka samal päeval, kui toimus rahvusvahelise veo koorma täielik mahalaadimine. Riigist, kus kehtib mootorsõidukile 4 päevane „cooling off“ periood, ei pea sõiduk lahkuma, aga ühtegi uut kabotaažvedu ei tohi sellel perioodil teha ja autojuht peab olema valmis esitama kõik tõendid, mida ta nimetatud 4 päeva jooksul selles riigis tegi.

Kui eelpool kirjeldatud 7, 3 või 4 päevase perioodi viimane päev on riigipüha, laupäev või pühapäev, siis sel juhul lõpeb nimetatud 7, 3 või 4 päevane periood järgmisel tööpäeval kell 23.59 (arvestuse täpsem graafik on toodud Euroopa Komisjoni koostatud Q&A juhendmaterjalis https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_en).

Kabotaažveo tõendusmaterjalil, näiteks CMR formaadis esitatud veose saatelehel, peab iga kabotaažveo puhul olema märgitud järgmised andmed:

- a) saatja nimi, aadress ja allkiri;
- b) vedaja nimi, aadress ja allkiri;
- c) saaja nimi ja aadress, samuti tema allkiri ja kohaletoimetamise kuupäev pärast seda, kui veosed on kohale toimetatud;
- d) veoste pealelaadimise koht ja kuupäev ning kättetoimetamiskoht;
- e) veoste olemuse tavakirjeldus ning nende pakkimisviisi ja ohtlike veoste puhul nende üldtunnustatud kirjeldus, samuti pakside arv ning nende peal olevad erimärgid ja -numbrid;
- f) veoste brutomass või muul viisil väljendatud hulk;
- g) mootorsõiduki ja haagise numbrimärgid.

Kabotaažveole eelnevat rahvusvahelist vedu tuleb tõendada korrektselt täidetud CMR-saadetudokumentidega. **Tähelepanu vedajad, kes korraldavad rahvusvahelisi kombineeritud vedusid!** Kombineeritud vedudel võivad ELi ja EMP liikmesriigid alates 21. veebruarist 2022 oma seadusega rakendada kombineeritud veo maismaa etapile kabotaažvedude nõudeid. Praeguseks on vastavad seadusemuudatused jõustunud Rootsis, Soomes ja Taanis. Samasugust muudatust planeerivad 2022. aasta jooksul oma riigis jõustada ka Holland ja Belgia.

ERAA Teataja on Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni kuukiri

Toimetaja: Anu Viks, 606 2062, 518 6135, anu@eraa.ee