

ERAA TEATAJA

Oktoober 2021

Lootuse konkrentsis püsida annaks vaid võõrtööjõu ulatuslikum kasutamine

Jaak Kivisild, ERAA nõukogu esimees / president



Möödunud suvesse jäi meie esimene võit. Kogu veondussektori ja Õliühingu pingelise lobitöö tulemusena saavutasime diislikütuse aktsiisitõusu peatamise. Sellele aitasid ilmselt kaasa ka kohalikud valimised ja energiakandjate hüppeline hinnatõus.

Ent sellega meie püüdlused võrdluses lähiriikide vedajatega konkrentsis püsida ei piirdu – eelkõige on sihiks siseriiklikult paremate välistööjõu kasutamist võimaldavate tingimuste saavutamine.

Omavahelised arutelud selleks moodustunud töögrupis algasid mais.

Juunis pöördumine valitsuse poole, 13. juulil istusime ümarlaua taga Siseministeriumis koos sealsete ja MKM-i spetsialistidega, 28. septembril leidis aset videokoosolek Siseministeriumi töötajatega, 22. oktoobril toimus kohtumine ettevõtjate- ja infotehnoloogia ministri Andres Sutiga.

Järgnevalt on planeeritud veel kohtumisi ministrite ning kõigi Riigikogu erakondade esindajatega, - et mõjutada kavandamisel olevaid otsuseid välistööjõu kasutamisel veondussektorile vajalikus suunas.

Järgnevalt lühiülevaade meie soovidest ja põhjendustest olukorra muutmiseks, mida oleme kasutanud senistel ja kasutame ka järgnevatel kohtumistel.

Teatavasti on rahvusvahelisi autovedusid tegevate ettevõtjate suurimaks probleemiks kujunenud autojuhtide puudus ja seda kogu Euroopas. Eriti ilmekalt on probleem nähtav Suurbritannias. Autojuhtide puudus EL-is oli 2020. aasta uuringu alusel 20%, seega seisab iga viies auto juhi puuduse tõttu.

Eesti autovedajad on konkrentsis lõplikult alla jäämas naaberriikide, eeskätt Leedu ja Poola kolleegidele. Maanteetranspordi ekspordikäibe erinevus Eesti ja Leedu vahel on ligi 10-kordne ja see vahe üha kasvab. Eesti veondussektor ei suuda 2021. aasta uuringu põhjal enam oma seniseidki tegevusmahtusid säilitada, rääkimata kasvamisest. Selle tendentsi jätkudes **muutub Eesti peagi maanteetransporditeenust eksportivast riigist transporditeenust importivaks ja see on tõsine julgeolekurisk riigile, eriti kriisiolukorras.**

Millised oleksid võimalikud abinõud vältimaks olukorra jätkuvat halvenemist?

Hädavajalik on veondusturul konkurentsitingimused kiiresti võrdsustada. Rahvusvahelistel vedudel Eesti vedaja ei konkureeri niivõrd teise Eesti vedajaga, kuivõrd Leedu, Läti ja Poola vedajatega, kus võõrtöjõu osas ei ole selliseid piiranguid kui Eestis. Kui Leedus töötas 2020. aastal 67 400 mitte-ELi kodanikust autojuhti, siis Eestis vaid 1600, - ehk 42 korda vähem kui Leedus. Samal ajal on erinevus veokite arvus ainult 3,4 korda. Poolas on võõrtöolistest autojuhte koguni 40%.

Meie püüdlusi ei saa vähimalgi määral vaadelda katsena Eesti migratsioonipoliitikat kuidagi mõjutada või sisserännet soodustada. Kuna rahvusvahelistel maanteevedudel tegutsevad kolmandate riikide autojuhid töötavad põhilise osa ajast väljaspool Eestit, ei too siia oma peresid, ei taha siia elama jääda ega kujuta seetõttu survet Eesti migratsioonipoliitika osas. Töötades Euroopas sisevedudel Eesti firma autojuhina, ei pöördu autojuht puhkepausiks mitte Eestisse, vaid koduriiki. Seega ei koorma autojuhid kuidagi Eesti sotsiaalsüsteemi, kuid samas laekuvad kõik nende maksud Eesti riigile.

Millised on põhjendused, et Eestis saaks võrreldes teiste erialadega kehtestada erisused rahvusvaheliste autovedude sektoris võõrtöjõu värbamisel?

Rahvusvaheliste autovedude sektoris töötavate autojuhtide osas on EL kehtestanud erireeglistiku – ELi Liikuvuspakett; sõidu- ja puhkeaja reeglid; koolituste ja atesteerimise kord; ELi sisepiiride ületuse fikseerimise nõue; autojuhtide lähetuse reeglid jpm. Et teistel elualadel selline põhjalik eriregulatsioon puudub, siis sellest on tingitud ka põhjendatus erisuste kehtestamiseks rahvusvaheliste autovedude valdkonnale Eestis.

Mis on meie sooviks? Soov on saavutada veel enne 2021. aasta lõppu veondussektorile erand – ehk vabastada kolmandatest riikidest pärit autojuhtidele väljastatavad töötamiseks mõeldud elamisload kvoodi alt.

- **Kuni 2-aastane elamisluba töötamiseks.** Võimaldada kolmandatest riikidest pärit autojuhtidel taotleda töötamiseks kuni 2-aastast elamisluba.
- **D-viisad ning lihtsustatud LTR.** Soovime, et kasutusele jääb samaaegselt ka lühiajalise D-viisade alusel lühiajalise töötamise registreerimise (LTR) võimalus. Oleme palunud LTRi protsessi lihtsustada ja asjaosalistele selgemaks muuta.
- **LTR ja D-viisa ühtlustamine.** Samuti palume ühtlustada LTR ja D-viisa teistkordne taotlus ajaliselt – praeguse korra järgi algavad erineval ajal -, et pikendamise korral ei tekiks rohkem kui ühe kuu pikkust pausi.
- **Riigi keskmise asemel sektori keskmise töötasu maksmine.** Töötasu osas võiks kehtestada kohustuse maksta võõrtöolistest autojuhtidele mitte kogu riigi, vaid sektori keskmist palka. Leedus on sektori keskmine palk ligikaudu 600 eurot, Eestis 1000 eurot. Kuna Eesti riigi keskmine palk oli aga eelmisel aastal 1448 eurot, mida tuleb maksta ka võõrtöolisest autojuhile, kelle kvalifikatsiooni ja palka ei peaks saama võrrelda näiteks kõrgkooli õppejõu või programmeeri omaga. Selline nõue tekitab transpordiettevõtetele suure palgasurve ja seab ebavõrdsesse olukorda Eesti kodanikest autojuhid, kes saavad reeglina vaid sektori keskmist palka.
- **Ühtlustada päevarahade maksmise kord lähiriikidega.** Eestis on välislähetuse päevaraha maksuvaba määr poole kalendrikuu eest 50 eurot ning ülejäänud poole kalendrikuu eest 32 eurot. Meie ettepanek on ühtlustada maksuvaba päevaraha maksmise määrad lähteriikidega. Lätis ja Leedus ei ole päevarahade suurusel päevade arvust tulenevat erisust, seal kehtib kogu kuu ulatuses ühtne päevaraha määr. Läti ja Leedu maksavad erineva määraga päevaraha vastavalt sihtriigile. Näiteks makstakse töötajale Leedus päevaraha tema Saksamaal, Prantsusmaal ja Rootsis viibimise aja eest 65 eurot, Taanis viibimise aja eest aga 80 eurot . Keskmiselt võib

arvestada 65 eurot kogu kuu jooksul. Lätis on päevaraha Saksamaal, Austrias, Itaalias viibimise aja eest 46 eurot, Prantsusmaal 57 eurot ning Ühendkuningriigis 63 eurot – kogu kuu statistiliseks keskmiseks kujuneb 50 eurot. **Meie ettepanek on kehtestada päevaraha ühtseks maksuvabaks määraks kogu ulatuses 55 eurot.**

Kogu läbirääkimiste temaatika on poliitiliselt väga sensitiivne, mistõttu pole muutused kergelt saavutatavad. Mingite reaalse tulemusteni, mida võiks pidada leevenduseks käesolevale olukorrale, on ehk võimalik jõuda järgmise aasta kevadel.

Vastused ja kommentaarid mõnele küsimusele

Oktoobri keskel saatsime kõigile liikmetele Järgmise küsimuse: „ERAA on autovedajate esindusorganisatsioon ning oma liikmete huvide kaitsmiseks ja paremaks esindamiseks soovime laiendada oma tegevust. **Palun kirjeldage, millised teenuseid ja tuge te lisaks praegusele ERAA poolt veel soovite saada?**“

Täname aktiivsemaid liikmeid vastuste eest, mida ootasime 1. novembriks! Alljärgnevalt kokkuvõtte saabunud ettepanekutest ja mõtetest. Mõnedele neist on kursiivis lisatud ka ERAA poolne kommentaar. Kokkuvõtte laekunud ettepanekutest ja mõtetest:

Transpordi valdkonnas on palju muudatusi ja regulatsioonis orienteerumine on suur väljakutse. Oleme korduvalt rääkinud, et ERAA koolitamisega ise tegelema ei hakka. Samas võiks ERAA tegeleda koolituste korraldamisega selleks sobilik maja on olemas. Vaja oleks tõstatada aktuaalne teema ja kaasata sobivad esinejad – kas ministeeriumist või erasektorist, vajadusel ka välismaalt. Koolitustel oleks kindlasti osalemistasu ja erihind liikmetele. Meie Soome sõsarorganisatsioon SKAL tegeleb selles valdkonnas aktiivselt.

***Kommentaar:** Mõningad koolitused on juba ettevalmistamisel. 24. novembriks oli planeeritud koolitus teemal - **CMR kindlustuslepingud ja Lääne – Euroopa praktika**, esinejaks pikaajalise kogemusega Austria kindlustusspetsialist. Kahjuks on aga selgunud, et seoses lahvatanud COVID-19 kriisi tipuga Eestis peame nihutama infopäeva uue aasta algusesse.*

Seoses Liikvuspaketi uute osade jõustumisega 2022. aasta veebruaris on kavas korraldada koos MKM spetsialistidega käesoleva aasta detsembri alul temakohased infopäevad.

Ootame liikmete ettepanekuid huvipakkuvate koolitusteemade kohta.

Kindlasti peaksid liikmed saama ERAA-st nõustamist. Pean silmas juriidilist ja erialast nõustamist. Mõistan, et siin on raske eristada liikmeid ja mitte-liikmeid aga usun, et teiste maade organisatsioonides kogemusele tugides saaks süsteemi paika panna.

Välja peab kujundama võrgustiku partneritest, kes saaksid esindada Eesti vedajaid trahve ja õigusrikkumisi puudutavates vaidlustes – eriti Poolas, Saksamaal ja mujal, kus neid enim ette tuleb. Teenusepakkujal peab olema võimekus orienteeruda nende maade transpordivaldkonna õigusruumis ja keeles. Siin saaks teha hanke ja ERAA liikmetele võiks kehtida soodsam hind.

Liikmetele võiksid olla eraldi allahindlused kindlustuse ja kütuse müüjatelt.

Mitmed tehtud ettepanekud käsitlesid palgatingimuste ja võõrtööjõu värbamise erinevust võrreldes Leedu ja Poola autojuhtidega ning konkurentsivõimet. See temaatika on põhjalikult kajastatud Teataja võõrtööjõudu käsitlevas artiklis. Liikmete poolt tõstatatud probleemid on sellega täielikult kattuvad – seega siinkohal kordama ei hakka.

Eelkõige sooviks tuge: nii meie hääle kuuldavaks tegemisel liikuvuspaketi suhtes, kui ka juriidilist tuge jätkuvate trahvide osas, mis puudutavad autos ööbimist... ja trahvide KOHESE tasumise nõuete osas – Eesti kuulub Euroopa liitu, mitte pole Aafrika osa.

Me oleme väsinud situatsioonidest kust autode rattad lukustatakse või ametnik viskub auto kapotile ning ei lase autojuhil edasi sõita enne kui trahv 20 000 SEK on üle kantud. Kuidas te kujutate ette situatsiooni, kui rootsi veok teekontrolli käigus arestitakse ja enne edasi ei lubataks sõita kui trahv on makstud?

Kommentaari: *Meil ei ole jõudu muutmaks teiste liikmesriikide seadusandlust ja menetluspraktikat juhul, kui see ei ole vastuolus EL seadustega. Kui aga juhi karistamine ei ole olnud seaduspärane, oleme edastanud kogu meile laekunud info MKM-le, kes omakorda on korduvalt pöördunud vastavate riikide pädevate ametkondade poole.*

Teile infoks - kurioosne olukord: Eesti on kindlasti kogu EL-s – ja võimalik, et ka kogu maailmas – ainus riik, kus teise riigi autojuht saab Eestis määratud trahvi maksmata jätta, edasi sõita, mitte kunagi seda maksta ja mille tõttu ka hiljem mingeid komplikatsioone ei teki. Kirjeldatud absurdiolukordade edaspidise välistamise nimel korraldasime enne uue Autoveoseaduse (jõustus 01.06.2018) vastuvõtmist kogu veondussektori esindajate ümarlauakohtumise kõigi asjasse puutuvate ametkondadega. Kahjuks jäi probleem mitmete ametkondade kesktasandi töötajate tugeva vastuseisu tõttu lahenduseta. Õnneks on ametkondi, kes meid toetavad ja nende abil püüame lõpuks ka lahenduse leida.

Tänases tööjõukriisis juhtidele lisapingeid tekitada on lubamatu. Lubamatu on ka see, et Eesti vedajaid koheldakse kui „Ida-Euroopa rotte“.

Samuti vajame tuge selles, et Skandinaavias, kus pikkade vahemaade ja äärmiselt hajutatud asustuse tõttu puuduvad tihti võimalused töö- ja puhkeaja reegleid järgida ning kus asukohariik pole loonud mingeid eeldusi majutuskoha leidmiseks, ei kohaldataks meile valimatult trahve. Samuti peaks seoses COVIDi levikuga olema kõigi liigsete kontaktide vältimine töötaja tervise säilitamise aspektist mõeldav. Valimatu trahvimine ei tohiks hetkel üldse kõne alla tulla.

Oleme viinud autojuhtide hulgas läbi ka küsitluse: kuidas mõjutab hostelis ööbimine nende sotsiaal- ja õiglustunnet ning kas nad eelistaksid ööbimispaigana hostelit või oma veoki kabiini. Tänaise päeva seisuga eelistaksid kõik autojuhid ööbimispaigana oma autot.

Kes ei teaks et juba aastaid on autotootjad pingutanud, et veokite kabiinid võimalikult mugavaks muuta ning kõige eluks ja puhkuseks vajalikuga varustada. Nii parvlaevade kajutid, kui odavad hostelid-hotellid jäävad neile tavaliselt alla – nii ruumikuse, kui ka mugavuse poolest.

Odavates majutusasutustes tekivad tihti ka joomingud, millega kaasnevad pinged eri rahvustest ja kultuuridest pärit olevate „testosterooni täis“ meesisikute vahel. Esineb kaklusi. Autod jäävad valveta. Autojuht peab oma isiklike vahendeid kaasa tassima ja valvama. Paljudes ööbimiskohtades puudub toitlustus. Norras, Soomes ja Rootsis puuduvad nii asustus, kui majutuskohad sageli sadade kilomeetrite raadiuses.

Kommentaari: *Eesti on kogu aeg olnud vastu EL ääreala riike diskrimineeriva Liikuvuspaketi vastuvõtmisele. Euroopa keskosas paiknevate suurriikide, eelkõige Prantsusmaa, Saksamaa mitmeaastase surve tulemusena võeti Europarlamendi poolt siiski vastu protektsionistlik ja vaid nende riikide siseturu kaitseks mõeldud pakett. Meie arvates on see pakett räiges vastuolus EL-i aluspõhimõtetega – inimeste, teenuste, kaupade ja kapitali vaba liikumisega. Lootus on, et aeg teeb oma töö. Esimesed ilmingud juba on – mõni päev tagasi teatas kabotaažireeglite olulisest*

lõdvendamisest Suurbritannia (vt. kiirteated ERAA kodulehel). Ööbimisvõimalustega parklate tekkimisele kõikjal Euroopas loota ei saa – neid praktiliselt ei ole ega ka tule. Euroopa komisjoni vastavas töögrupis on Prantsusmaa esindajad isegi otse välja öelnud, et neil ei ole kunagi kavas taolisi parklaid ehitada.

Järgnevalt anname – tuginedes Euroopa Komisjoni selgitustele – mõned soovitud, kuidas antud situatsioonis käituda:

Väljavõtteid Euroopa komisjoni vastustest Liikuvuspaketi kohta esitatud küsimustele:

Küsimus 6 - Artikli 8 lõike 8 kohta

Milliseid tõendeid peab juht esitama kontrollijale tõendamaks, et ta ei ole veetnud regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõidukis, vaid sobivas majutuskohas?

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

Juhtevõitööandjaisa abstrahvide reguleeritud 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.

Küsimus 1 - Artikli 8 lõike 8a kohta

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

Näiteks: Slovakkias elav ja Poola ettevõttes töötav juht teostab autoveedu Prantsusmaa ja Hispaania vahel. Töandja peab pakkuma juhile valiku ning korraldama töö nii, et võimaldada tal naasta korrapäraselt tema elukohta Slovakkias või ettevõtte tegevuskeskusesse Poolas. Ent juht võib teavitada töandjat oma otsusest minna puhkeajaga kasutama mõnda teise kohta, näiteks Lõuna-Itaaliasse. Pärast puhkeajaga läheb juht selle veetmise kohast Itaalias otse töö alustamise kohta Hispaanias või Prantsusmaal.

Küsimus 2 - Artikli 8 lõike 8a kohta

Kuidas peab vedaja tõendama, et ta on korraldanud töö nii et juhil on võimalik naasta tema elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse?

Transpordiettevõtjad säilitavad juhi naasmise korraldamiseks sõidumeeriku andmeid, juhtide töögraafikuid või muid dokumente (määruse (EÜ) nr 561/2006, põhjendus 14). Muudeks dokumentideks, mis tõendavad, et töandja pakkus juhile reaalset võimalust naasta tema elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse, on näiteks piletid või mis tahes muud reisikorralduslikud tõendid – näiteks tõend selle kohta, et juht naasis „koju“ töandja antud minibussiga.

Tõendeid tuleb hoida ettevõtja tööruumides ning need tuleb esitada töandja asukohaliikmesriigi kontrolliasutuse või mis tahes muu liikmesriigi kontrolliasutuse nõudmisel. Juhilt ei tohi nõuda tõendeid ei selle koha kohta, kus ta veetis regulaarset iganädalast puhkeajaga või pikemat vaheaega, ega ka antud asjaolude tõendamist.

MEELDETULETUSEKS

Euroopa Parlamendi poolt vastuvõetud Liikuvuspaketiga kaasnevad olulised muutused rahvusvahelistel autovedudel. Allpool püüame anda veel kord ülevaatliku pildi juba jõustunud ning lähitulevikus ja edaspidi jõustuvatest nõuetest koos nende kehtima hakkamise ajagraafikuga.

1. etapp – nõuded, mis jõustuvad 20. augustil 2020:

- keeld veeta regulaarset iganädalast (45h) puhkeperioodi auto kabiinis;
- autojuhi kohustus pöörduda iga 3 või 4 nädala tagant koju;
- võimalus kasutada kaht lühendatud iganädalast (24h) puhkeperioodi järjest – arvestusega, et 4 nädala kohta võetakse kaks 24h ja kaks 45h puhkeperioodi;
- parvlaevale või rongile peale- ja mahaõitmiseks saab juht lisaks ööpäevasele (11h või 3h+9h) katkestada ka lühendatud ja regulaarset iganädalast (24h või 45h) puhkeperioodi.

2. etapp – nõuded, mis jõustuvad 20. veebruaril 2022:

- sõidukid peavad naasma iga 8 nädala tagant koju;
- kohustus fikseerida väljatrükil koheselt käsitsi kõik ELi sisepiiride ületamised (analoogmeerikute puhul jõustus nõue juba 20. augustil 2020);
- ettevõtted peavad sisestama kõigi reiside puhul – v.a. kahepoolisel veol – vastavasse IMI (*Internal Market Information*) ehk siseturu teaberegistrisse andmemahukad lähetusdeklaratsioonid;
- kabotaaži puhul kohaldub peale tsükli lõpetamist 4-päevane ooteaeg ehk „cooling-off“ enne uue kabotaažitsükli alustamist.

3. etapp – nõuded, mis jõustuvad edaspidi erinevail aegadel:

- üle 2,5-tonnised sõidukitega rahvusvahelisi vedusid teostavad ettevõtted peavad omama tegevusluba ning sõidukid vastavat ära kirja – jõustub 20. mail 2022;
- rahvusvahelisel veol kasutatavad üle 2,5-tonnised sõidukid peavad olema varustatud sõidumeerikuga – jõustub 1. juulil 2026;
- rahvusvahelisel veol tuleb asendada senised sõidumeerikud arukaga – jõustub aastal 2023;
- 1. generatsiooni arukad sõidumeerikud tuleb asendada 2. generatsiooni arukate meerikutega – jõustub aastal 2024;
- senise 28 päeva asemel peab juht olema valmis esitama maanteel kontrollijale viimase 56 päeva töö- ja puhkeaja andmeid – jõustub 31. detsembril 2024.

Suured muudatused ootavad ees juba järgmise aasta veebruaris. Ettevõtjate jaoks on algperioodil kindlasti keerukas andmete sisestamine IMI süsteemi. Kahjuks ei ole liikmesriikidele Euroopa Komisjoni poolt lubatud materjale ja juhendeid seni saadetud. Kui need materjalid järjekordse lubaduse kohaselt novembris peaksid saabuma, korraldatakse erialaliitudele vastav koolitus, kus ka ERAA spetsialistid kindlasti osalevad. Seejärel, loodetavasti jaanuaris, saame juba kõigile meie vedajatele infopäevadel vastavad oskused edasi anda. Hoiame teid toimuvaga pidevalt kursis.

ERAA Teataja on Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni kuukiri

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