



MOBIILSUSPAKETT I

MÕJU EUROOPA MAANTEETRANSPORDISÜSTEEMILE

Veokijuhtide nõudluse ja pakkumise uuring Euroopas geograafilisest ja ärilisest vaatenurgast – kuidas mõjutavad transpordisüsteemi võimalusi uued Euroopa määrused.

Prof. Peter Klaus, D.B.A./Bostoni ülikool
Friedrich-Alexander-University Erlangen-Nürnberg, Saksamaa



- 06** — Kokkuvõtte tegevustest
- 08** — I. Arutelu maanteetranspordi ohutuse, juhi töötingimuste ning Euroopa transpordi- ja logistikasüsteemide tuleviku üle
- 10** — II. Transpordisektori ettevõtlusperspektiivi tutvustamine: uuringu fookus ja meetodika
- 12** — III. Taust: EL-i mobiilsuspakett ning selle praegune poliitiline, regulatiivne ja majanduslik kontekst
- 1. Kabiinivälise puhkeaja määrus
 - 2. Sunniviisilise juhi ja veoauto kojutulemise ettepanekud
 - 3. „Kabotaaž” ja „miinimumpalk”
 - 4. „Rooma I” ja „kolmandate riikide vedude teostatavus”
- 22** — IV. Esimene leid: euroopalik „lõhe” piiriülese transpordinõudluse ja veoautojuhtide ressursside vahel
- 1. Kvantitatiivne ja geograafiline illustratsioon juhtide nõudluse ja pakkumise „lõhe” kohta
 - 2. Kolm peamist viisi lõhe ületamiseks
- 24** — V. Rohkem järeldusi 25 maanteetranspordi valdkonna intervjuust: peamised probleemid, kogemused ja eeldatavad tagajärjed
- 1. Iganädalase kabiinist väljas puhkamise probleem
 - 2. Sotsiaalse dumpingu ja ebaausa konkurentsi süüdistused
 - 3. Ettepanekud sunnitud juhi ja veoauto kojutulemise kohta
 - 4. Äriliselt mitte suur probleem: uued kabotaaži reeglid ja miinimumpalga küsimus
 - 5. Lähetatud töötajate ja „Rooma I” muudetud eeskirjade tagajärjed
- 32** — VI. Euroopa piiriülese maanteeveosüsteemi tuleviku stsenaariumid
- 1. Stsenaarium I: Mobiilsuspaketi kiire rakendamise stsenaarium
 - 2. Stsenaarium II: „Tööstuse ekspertide” stsenaarium
- 36** — **Lisa 1:** Küsitletud Euroopa maanteetransporditeenust pakkuvad ettevõtted
- 37** — **Lisa 2:** „Sunnitud veoautode kojutuleku” maksumuse illustratiivne prognoos
- 38** — **Lisa 3:** Kolmandate riikide vedude teostatavuse kulude illustratiivne prognoos
- 39** — Biograafia

KIRJASTAJA:
Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
Employers Association “Transport & Logistics Poland”
al. Jana Pawła II 23, 00-854 Warszawa
info@tlp.org.pl, www.tlp.org.pl



PETER KLAUS

Eessõna „mobiilsuspaketi“ uuringule

Maanteetransport on Euroopas liiga vähehinnatud tööstusharu: see on suur. Kui seda mõõta kaalu ja vahemaa järgi, siis üle 75% kogu kaubaveost, mis liigub toorainetarnijatelt Euroopa enam kui 500 miljoni tarbijani – kaasaegse majanduse mitme tootmisetapi, hulgi- ja jaemüügikanalite kaudu – veetakse veoautodega. Kauba väärtuse järgi mõõdetuna on maanteetranspordi turuosa veelgi suurem. Ja see on keeruline. Paljud inimesed ei mõista täielikult, kui rakse on samaaegselt teenindada kogu Euroopa ülimalt dünaamilist, kõikevat ja arenevat majanduslike suhete võrku ja rahuldada selle vajadusi õigeaegselt ja kvaliteetselt, arvestades juhi-, kapitali- ja haldusressursside ebaühtlast jaotust riikide vahel.

Järgnevatel lehekülgedel esitatud töö oli ajendatud Euroopa maanteetransporditööstuse silmapaistvate liikmete murest, et mõned Euroopa Komisjoni „mobiilsuspaketi“ määrused, mis on osaliselt välja antud ja mida täna osaliselt kaalutakse, võivad negatiivselt mõjutada tööstuse võimet jätkata Euroopa majanduse ja tarbijate vajaduste rahuldamist.

See töö ei sea kahtluse alla seadusandjate ja teiste protsessis osalevate osapoolte motive – parandada ohutust Euroopa tiheda liiklusega teedel, hoolitseda veokijuhtide paremate töötingimuste eest ning tagada ettevõtjatevaheline aus konkurents. Selle asemel loodab see töö aidata kaasa tööstusharu keerukuse paremale mõistmisele, kuulates ära suure hulga kaubavedude valdkonna siseringi inimeste seisukohad. Soovitakse juhtida poliitiliste otsuste tegijate

tähelepanu sekundaarsetele, potentsiaalselt kahjulikele tagajärgedele, ergutada arutelu nende üle ja aidata lõpuks kaasa käimasoleva seadusandliku protsessi paremate tulemuste saavutamisele.

Tahaksin öelda „aitäh“ enam kui 25 autotööstuse intervjuupartnerile, kes suuremeelselt ohverdasid oma aega ja teadmisi selle uurimistöö jaoks.

Eriiline tänu kuulub Poola Transpordi ja Logistika Töandjate Ühingu nende pühendumuse eest uuringus, tiheda koostöö ja töö käigus jagatud teadmiste, samuti idee ja soovi eest koostada selline põhjalik uuring.

SEE TÖÖ EI SEA KAHTLUSE ALLA SEADUSANDJATE JA TEISTE PROTSESSIS OSALEVATE OSAPOOLE MOTIIVE (...) SELLE ASEMELE LOODAB SEE TÖÖ AIDATA KAASA VEOAUTOTÖÖSTUSE KEERUKUSE PAREMALE MÕISTMISELE.

MACIEJ WROŃSKI
PRESIDENT, POOLA TRANSPORDI JA LOGISTIKA TÖÖANDJATE ÜHING

Aeg oluliste argumentide ja põhjaliku arutelu jaoks

Alates 2017. aasta teisest poolest oleme väga tähelepanelikult jälginud tööd mobiilsuspaketi esimese osa kallal – Euroopa Komisjoni kompleksset seadusandlikku algatust, mis muudab maanteetranspordi haru funktsiooni raamistikku. Mis meid häirib, on see, et viimast osa tööst kõnealuse mobiilsuspaketiga iseloomustab suur poliitiline segadus, põhjendamatu kiirustamine, kompromisside väljatöötamise püüdluse puudumine, ajakirjanduslikus stiilis tõendite ületähtsustamine oluliste ees ja – mis meile kõige rohkem probleeme tekitab – määruse mõju hindamise puudumine uute lahenduste jaoks, mis töö käigus heaks kiideti ja mis lähevad palju kaugemale Euroopa Komisjoni ettepanekutest.

Kui analüüsimis mõningaid uusi ja ka muudetud ettepanekuid, leiame, et need piiravad Liidu vedajate jaoks radikaalselt juurdepääsu teatavatele maanteetranspordi turusegmentidele, vähendavad nende konkurentsivõimet seoses Euroopa Liidu ja kolmandate riikide vahelise maanteeveoga ning tekitavad Liidus väga tõsiseid kaubavahetustõkkeid. Liidu organite koostatud majandusanalüüsid ei hajuta meie kartusi ka selle pärast, et keegi ei tellinud eeltoodut, vaatamata märkimisväärsetele lahknevustele dokumentides, mis olid seega vastu võetud esialgsetest dokumentidest, mille edastas ELi transpordivolinik Violeta Bulc.

Kõik eespool mainitu oli põhjus, miks me mõtlesime kaasata professor Peter Klaus, sõltumatu teadlase, kes on Euroopas, samuti Ameerika Ühendriikides ja kogu maailmas väga hinnatud, usaldades talle ülesande valmistada ette eksperthinnang mobiilsuspaketi määruse tagajärgede kohta, nagu see on moodustatud Euroopa

LOODAME, ET TEADUSUURINGUTE TULEMUSED ANNAVAD MÕNINGASE VASTUSE NEILE, KES TEGELEVAD UUTE ÕIGUSAKTIDE VÄLJATÖÖTAMISEGA NING VÕIMALDAVAD VÄLJA TÖÖTADA SELLISEID LAHENDUSI, MIS OSUTUVAD KASULIKUKS KA MAANTEETRANSPORDI TÖÖTAJATELE, VEOKIJUHTIDELE JA EUROOPA MAJANDUSELE TERVIKUNA.

Liidu Nõukogu üldises lähenemisviisis ja Euroopa Parlamendi raportis. Loodame, et teadusuuringute tulemused annavad mõningase vastuse neile, kes tegelevad uute õigusaktide väljatöötamisega ning võimaldavad välja töötada selliseid lahendusi, mis osutuvad kasulikuks ka maanteetranspordi töötajatele, veokijuhtidele ja Euroopa majandusele tervikuna. On veel aega oluliste argumentide ja põhjaliku arutelu jaoks. Arutelu, millest me usume, et jääme ilma 2018. aasta lõpus ja 2019. aasta alguses.

Kommenteeritud kokkuvõte

Euroopa Komisjoni „Mobiilsuspakett I” on algatus ELi maanteetranspordi eeskirjade muutmiseks ja laiendamiseks. Selle plaan on paremini tasakaalustada Euroopa maanteetranspordisüsteemi ohutuse, sotsiaalse õigluse, jätkusuutlikkuse ja majanduse eesmärgi. Kuid alates mobiilsuspaketi ettepanekute esmakordsest avaldamisest 2017. aastal käivad vastuolulised arutelud selle mõju üle. Tõstatatud on küsimus paketi mitme aspekti maksumuse ja teostatavuse kohta. Käimasolevas poliitilises ja õigusaktide väljatöötamise protsessis on kaalumisel arvukad muudatused ja parandused – kõik neist pole läbipaistvad.

2019. aasta esimesel poolel tehtud uurimistöo põhineb asjakohaste seadusandlike dokumentide põhjalikul ülevaatamisel, autori kogemustel rahvusvaheliste veoautovedude valdkonnas ja 25 kõrgetasemelise intervjuu seerial rahvusvahelise maanteetransporditööstuse esindajatega paljudest Euroopa riikidest.

Selle teabe põhjal määratakse teadusuuringutes kindlaks viis peamist probleemset valdkonda, mis on lühidalt järgmised:

- Iganädalase kabiinivälise puhkeaja küsimus.
- „Sotsiaalse dumpingu” ja ebaausa konkurentsi kulud veoautotööstuses.
- Ettepanek „Enforced Driver and Truck Homecoming” (Juhi ja veoauto sunnitud kojutulek).
- Kabotaaži reeglid ja miinimumpalga küsimus.
- Läbivaadatud „lähetatud töötajate” määruse järeldused ja „Rooma I” reegli kohaldamine piiriülese kaubanduse toimingute teostatavuse suhtes tulevikus.

Euroopa piiriülene maanteetransporditööstus, kus tegutseb umbes 600 000 raskeveokit ja kus töötab umbes 740 000 rahvusvahelist autojuhti on oluline tegur ELi majanduses. Tehtud analüüsides tuleneb kaks tuleviku stsenaariumi: esiteks praeguste ettepanekute kiire, muutumatu rakendamise ja jõustamise stsenaarium, mis eeldatavasti vähendab oluliselt vedajate võimet jätkata „kolmandate riikide vedusid”. Esmane tagajärg on kulude suurenemine, transpordisüsteemi paindlikkuse vähenemine ja (kui seda rakendatakse kiiresti, nagu kavandatud) transpordi läbilaskevõime kättesaadavuse häired. Teiseks visandatakse „Tööstuse eksperdi” stsenaarium. See väldib Euroopa maanteetranspordisüsteemi häireid. See sisaldab ettepanekuid määruste ühtlustamiseks ja lihtsustamiseks, aidates maanteetranspordi tööstusel veelgi professionaalsemalt tegutseda ning võimaldades sellel jätkata Euroopa integratsiooni ja majandusliku konkurentsivõime edendamist.

EUROOPA PIIRIÜLENE
MAANTEETRANSPORDI
TÖÖSTUS, KUS
TEGUTSEB

UMBES **600 000**
RASKEVEOKIT JA KUS
TÖÖTAB

UMBES **740 000**
RAHVUSVAHELIST
AUTOJUHTI ON OLULINE
TEGUR ELI MAJANDUSES.

KOLM PÕHIKÜSIMUST

Siin esitatud uuring püüab aidata kaasa teadlikumale arutelule viimaste ettepanekute tõenäolise mõju üle, mis on seotud Euroopa piiriüleste kaubavedude reguleerimisega. Selles käsitletakse kolme peamist küsimust::

1 Millised on seadusandlikud ja kvantitatiivsed faktid, mis on kõige asjakohasemad tasakaalustatud ja ratsionaalsete otsuste tegemiseks mobiilsuspaketi poliitilises protsessis?

2 Millised on kõige kriitilisemad kogemused ja mured seoses mobiilsuspaketi mõjuga Euroopa maanteetranspordisüsteemi võimalustele, nagu seda on näinud kaubavedude ja laiemal logistikatööstuse juhtivad esindajad?

3 Milliseid järeldusi võiks teha tööstusesiseste isikute perspektiivide süstemaatilise kogumise ja sünoptise kokkuvõtte põhjal mobiilsuspaketi poliitilise protsessi järgmiste etappide jaoks?

I. Arutelu maanteetranspordi ohutuse, juhi töötingimuste ning Euroopa transpordi- ja logistikasüsteemide tuleviku üle

„Maanteeveoki parklate ülerahvastatus“; „Juhtide ohtlikud töötingimused“; „Juhi väsimus ja raskeveokitega juhtunud õnnetused“ – need pealkirjad ja pildid tulevad paljudele inimestele silme ette iseloomustamaks tänapäeva rahvusvahelist maanteetransporti. Ei saa eitada: see on osa reaalsusest Euroopa maanteedel. Samal ajal suureneb paljude eurooplaste jõukus, eriti nooremates, majanduslikult endiselt arenevates Euroopa Liidu (EL) riikides. Heaolu peamine mootor on rahvusvahelise tööjaotuse, tööstuse spetsialiseerumise ning piirkondade ja rahvaste vahelise kaubanduse edendamine. Visioon ühtsest integreeritud turust, mis loob õitsengu, on olnud Euroopa Liidu alusidee.

Kuid selle visiooni elluviimist ei saavutata ilma paindliku, kiire ja tõhusa piiriülese transpordi süsteemita. Suure mahutavusega, pikamaa raskeveokite teenindamine on võimsa majanduse vältimatu vajadus. Ja seni, kuni maanteevedudel kui ainsal viisil, kuidas rahuldada kaasaegse majanduse vajadusi kõikjal saadaval, kiire, usaldusväärse, paindliku ja taskukohase transpordi järele, pole reaalselt asendajat, on piiratud maanteetaristul suureneva arvu sõiduautode hulgas alati veokeid konkureerimas oma koha eest. Leidub juhte, kes peavad rasketes töötingimustes tegema karmi tööd. Ja veoautovedude liiklusohutuse, saaste ja muude keskkonnamõjude kontrollimine on üha raskem.

Ohutuse, sotsiaalse õigluse, jätkusuutlikkuse ja majanduse eesmärgid on sageli vastuolus. Mõne sellise konflikti lahendamiseks on Euroopa Komisjoni mobiilsuspaketi algatus ELi maanteetranspordi eeskirjade muutmiseks ja laiendamiseks. Rahvusvahelise maanteetranspordi liit IRU väitis oma seisukohavõtus¹, et „mobiilsuspakett on ELi maanteetranspordi eeskirjades seni suurim muudatus, mis hõlmab selle tööstuse paljusid aspekte“.

Alates liikuvuspaketi ettepanekute esimesest avaldamisest 2017. aastal on toimunud paljude iteratsioonide seadusandlik protsess, millele on lisatud paketi eripäraga seotud vastuolulised arutelud. Algsetes ettepanekutes tehti

parandusi ja muudatusi, mida ei ole lihtne jälgida ja mida on nende lõplike tagajärgede osas keeruline hinnata. Protsessis osalevad peamised osapooled on Ida- ja Lääne-Euroopa riikide transpordisektori ettevõtjate ühendused², Euroopa Parlamendi ja selle transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN)³ liikmed ning Euroopa Komisjon (EK). Nende seas on teravalt vastandatud seisukohti, mida on erinevalt nimetatud kui riiklike huvide „Ida ja Lääne“ konfliktiks⁴ ja võitluseks „sotsiaalsest dumpingust“ kasusaajate ja töötajate õiguste kaitsjate vahel⁵.

SENI, KUNI MAANTEEVEDUDEL KUI AINSAL VIISIL, KUIDAS RAHULDADA KAASAEGSE MAJANDUSE VAJADUSI KÕIKJAL SAADAVAL, KIIRE, USALDUSVÄÄRSE, PAINDLIKU JA TASKUKOHASE TRANSPORDI JÄRELE, POLE REAALSET ASEDAJAT ON PIIRATUD MAANTEETARISTUL SUURENEVA ARVU SÕIDUAUTODE HULGAS ALATI VEOKEID KONKUREERIMAS OMA KOHA EEST.



Maanteetranspordi valdkonna siseringi vaatenurga tutvustamine

Järgnevatel lehekülgedel esitatud uurimistöö on ajendatud tähelepanekust, et nende poolt, keda mobiilsuspaketi määrused ja ettepanekud kõige enam mõjutavad, ei ole diskussioonis palju tähelepanu pälvinud: piiriülese maanteeveo pakkujad Euroopas – maanteeveo- ja logistikaettevõtted ning nende alltöötajad!

Nad on enam kui ligi seitsmesaja tuhande rahvusvahelise veokijuhi tööandjad. Nad pakuvad majanduse liikumises hoidmise tagamiseks Euroopa tööstusele ning tööstus- ja tarbekaupade turustajatele vajalikke teenuseid. Nende ettevõtete ja nende tippesindajate seas on laialt levinud arusaam, et poliitilised ja avalikud arutelud ei ole piisavalt teadlikud Euroopa kaubaveosüsteemi sisemisest toimimisest. Seetõttu on heatahtlikel seadusandlikel ja regulatiivsetel algatustel ootamatuid, mõnikord vastupidiseid tagajärgi.

Uuringus püütakse aidata kaasa teadlikumale ja tõhusamale arutelule parimate viiside üle, kuidas tasakaalustada Euroopa

eesmärke liiklusohutuse, sotsiaalse õigluse, jätkusuutlikkuse, ausa turukonkurentsi ja majanduskasvu valdkonnas.

See käsitleb kolme põhiküsimust:

- Millised seadusandlikud ja kvantitatiivsed faktid on mobiilsuspaketi poliitilises protsessis tasakaalustatud otsuste jaoks kõige olulisemad?
- Millised on kõige kriitilisemad kogemused ja probleemid seoses mobiilsuspaketiga kaubaveo ja laiema logistikatööstuse juhtivate esindajate meelest ja milliseid praeguste ettepanekute tagajärgi pole veel piisavalt mõistetud?
- Milliseid järeldusi võiks teha mobiilsuspaketi poliitilise protsessi järgmisteks etappideks ja millised soovitud tulevad tööstuse siseringi esindajate väljavaadete süstemaatilise kogumisest ja kokkuvõttest?

II. Transpordisektori ettevõtlusperspektiivi tutvustamine: uuringu fookus ja metoodika

Et vastata nendele küsimustele kompaktselt ja võimaluse piires erapooletult, keskendub uuring „Mobiilsuspakett I” protsessis käsitletavate küsimuste alamhulgale. Selles ei käsitleta sõnaselgelt paketi mõnda elementi, näiteks maanteetranspordi turule esialgse juurdepääsu eeskirjad, arutelu kergveokite kaasamise üle ega teemaksude, sõidukite maksustamise, süsinikdioksiidi aruandlus ja muu rahvusvahelise maanteetranspordi järelevalve tehnilised aspektid.

Selle asemel keskendutakse mobiilsuspaketi kolmele põhiaspektile: **1.** Juhi puhkeaja reeglid ja „sotsiaalse dumpingu” süüdistused. **2.** Uute õigusloomega seotud ettepanekute mõju, mis mõjutavad piiriülese kaubaveo ettevõtete operatiivbaaside ja peakorterite loomist ja asukohta. **3.** Töötajate lähetamise eeskirjad, kuna need käsitlevad „kolmandate riikide vedude” toiminguid ja maanteetranspordisüsteemi üldine suutlikkus pakkuda Euroopa majanduse toimimiseks vajalikku võimsust.

LIIGA PALJUD NÄIVAD ARVAVAT, ET HEAD KAVATSUSED VABANDAVAD KAHJULIKKE TULEMUSI. TIM COOK⁶

Uuringu üldine lähenemisviis, mis on kooskõlas Apple'i tegevjuhi tsiteeritud avaldusega, on mitte ainult liikuvuspaketi vaieldamatute kavatsustega arvestamine, vaid muudetud ja uute eeskirjade tulemused ja mõju – mõju oma töötajatele ja klientidele, konkurentsile ja veoautotööstuse tulevasele struktuurile ning lõpuks ka Euroopa kogukonna tarbijatele ja kodanikele.

Selle saavutamiseks korraldas autor 2019. aasta aprillist juuli alguseni külastused ja isiklikud intervjuud 25 Euroopa ettevõtte tippjuhiga, kes osutavad piiriülese kaubaveo teenuseid. Ettevõtete valimisel lähtuti järgmisest põhimõttest: peaks olema olemas nende Euroopa riikide ettevõtete esindatus, kellel on märkimisväärne turuosa piiriüleises maanteeveos. Siia kuuluvad nii kaubaveopargi „varapõhised” omanikud kui ka veokiparkide operaatorid, kes on rahvusvaheliste veoautojuhtide otsesed tööandjad, ja mõned juhtivad („vähese põhivaraga”) ekspediitorid, kes on väiksemate veoautode alamtöövõtjate olulisemad kliendid. Lisas 1 on tegelikult küsitletud ettevõtete loetelu ja nende ettevõtete lühikirjeldus.

Kõik intervjuud tegi autor isiklikult poolstruktureeritud, avatud vestlustena. Intervjuuerija püüdis mitte ainult saada vastuseid eelnevalt läbimõeldud, eelstruktureeritud küsimustele, vaid ka võimaldada küsitletutel osutada ja keskenduda mobiilsuspaketi mis tahes aspektile, mida nad asjakohaseks peavad. Tavaliselt kestsid intervjuud üks kuni kaks tundi. Intervjuu juhendi koopia on soovi korral saadaval autoriilt. Intervjuude käigus tehtud märkmed koondas autor pärast kohapealseid külastusi ja arutelusid. Intervjueritavatele saadeti kommentaaride tegemiseks ja parandusteks uuringuaruande esialgne versioon. Kogutud vastused on kokku võetud selle aruande järgmistel lehekülgedel, eriti jaotises V.

Lisaks hõlmas uurimistöö valitud kaubaveotööstuse ettevõtjate ühenduste seisukohtade analüüsi, asjakohaste seadusandlike dokumentide, meediaväljaannete ja transpordisektori statistika põhjalikku ülevaadet. Aruande hõlpsamaks loetavuseks on lõppviidetes enamik viiteid teabeallikatele ja üksikasjalik tehniline teave. Kokkuvõtlikult võib seda uuringut iseloomustada kui kvalitatiivset, uurimuslikku uurimistööd. See ei väida, et see oleks rangelt teaduslikult esinduslik ja objektiivne. Kuid antud aja ja ressursside raames on see autori parim jõupingutus anda uurimistöö küsimustele tasakaalustatud ja õiglasel vastused.

III. Taust: EL-i mobiilsuspakett ning selle praegune poliitiline, regulatiivne ja majanduslik kontekst

EL-i mobiilsuspaketi aruteluga on seotud neli määrustikku ja hiljutist regulatiivset ettepanekut, mida intervjuude käigus küsitatud juhid pidasid maanteetranspordi tööstuses kõige tähtsamaks.



1. „Kabiinivälise puhkeaja määrus“: määrus juhtide puhkamiseks väljaspool autokabiini

2006. aastal kehtestas EÜ määruse (nr 561/2006), et ühtlustada lasti vedavate maantesõidukite juhtidele lubatud sõidutundide, pauside ja puhkeagade arv ELis. Selle määruse põhielemendid (eriti artikleid 6 ja 7, mis käsitlevad maksimaalseid igapäevaseid ja iganädalasi sõidutunde, minimaalset igapäevast, iganädalast ja kahepäevast puhkeaja) on sellest ajast alates laialdaselt tunnustatud ja seda on rakendanud Euroopa veoautotööstuse liikmed ja nende juhid. See, mida tol ajal ei tuvastatud, on artikli 8 lõige 8. Selles öeldakse, et „sõidukis võib pidada igapäevaseid puhkepause ja lühendatud iganädalast puhkeajaga“. Kuid regulaarse iganädalase puhkuse osas seda ei öelda. Seega kaudselt on selle reegli kohaselt keelatud, et 45 tundi või kauem kestvad ja korrapärased iganädalased puhkeajad veedetakse veoautokabiinides.

Alles 2017. aastal on EÜ ettepanekute KOM (2017) / 277 ja 2017/0122 (COD) kaudu see reegel selgesõnaliselt välja toodud ja selgitatud selle kohaldatavus:

- artikli 8 lõike 6 muudatus: „Igal neljal järjestikusel nädalal peab juhil olema vähemalt neli nädalast puhkeperioodi“, millest „vähemalt kaks on regulaarsed nädalased puhkeajad“.
- lisa artikli 8 lõikele 8: „Tavalisi nädalasi puhkeperioode sõidukis ei võeta.“

Umbes 2016/17. Aastast hakkasid Saksamaa, Belgia, Prantsusmaa, Ühendkuningriik, Itaalia ja Hispaania kohaldama regulaarset iganädalast „kabiinivälisest puhkusest“ käsitlevat määrust. Selle tulemusel saab autojuhte trahvida, kui ta leitakse tavapäraselt iganädalast puhkeajaga kabiinis veetmas. Juhi töösükli kavandamisel tähendab see, et neil lubatakse olla teel, kodust eemal ja puhata kabiinides maksimaalselt kolm nädalat (see tähendab: kui nad võtavad järjest kaks lühikest nädalavahetuse puhkust). Pikema eemaloleku korral peavad nad veetma vähemalt ühe regulaarse nädalavahetuse „sobivates puhkeruumides“ väljaspool kabiini.

ELi Komisjoni peamine motivatsioon nende eeskirjade jaoks oli ilmselgelt mure veoautoõnnetuste pärast, mida põhjustas juhi väsimus. Määruse eesmärk on parandada liiklusohutust eeldusel, et sõidukijuhtide üldiseid töötingimusi parandatakse, nad on paremini puhanud ja õnnetusi jääb vähemaks, kui tavaline puhkeajad peetakse väljaspool kabiini vähemalt iga kolme nädala tagant.

Allpool punktis V.1 on esitatud arutelu selle määruse eeldatava mõju üle ja põhjused, miks veoautotööstuses on kahtlusi selle tõhususe ja rakendatavuse suhtes.

2. „Juhi ja veoauto sunnitud kojutulemise ettepanekud“: juhtide ja veoautode lühiajaline naasmine kodudesse ja tööbaasidesse

Lisaks EL-i „Kabiinivälise puhkeaja määrusele“ ja sellega seotud 2017. aasta ettepanekutele, nagu on kokku võetud eespool, hääletas Euroopa Parlament 4. aprillil 2019 sõidukijuhtide töösükli täiendavate piirangute poolt, tehes ettepaneku lisada veel üks lisa määrusele EÜ 561/2006:

- Muudatus 385, lisa artikli 8 punktile 8b: „Transpordiettevõtja korraldab sõidukijuhtide tööd nii, et sõidukijuhid saaksid enne iga nelja järjestikuse nädala lõppu veeta vähemalt ühe korrapärase iganädalase puhkeaja kodus või muus juhi valitud kohas.“
- Euroopa Ülemkogu tegi oma 3. detsembri 2018. aasta menetlustes 15084/18 ettepaneku seda veelgi kitsendada, lisades: „Veoettevõtte juht peab siiski korraldama juhi töö nii, et juht saaks naasta juba kolmanda nädala lõpus, kui ta on võtnud järjest kaks vähendatud iganädalast puhkeajaga.“

AUTOJUHT PEAB KODUMAALE TAGASI JÕUDMA VÄHEMALT IGA NELJA NÄDALA JÄREL. KUI ON VÕETUD KAKS LÜHENDATUD IGANÄDALAST PUHKEAJA JA KUI NÕUKOGU ETTEPANEK VÕETAKSE VASTU, VÕIB AUTOJUHTIDEL OLLA KOHUSTUS PÕÖRDUDA KOJU TAGASI PÄRAST KOLME NÄDALAT MAANTEEL.



Euroopa Parlamendi poolt 4. aprilli 2019. aasta istungil määruse 1071/2009 väljapakutud ja poolt hääletatud muudatuse ettepanekute hulgas on veel üks kriitiline piirang, mis on seotud „kojutulekuga“: sellega täpsustatakse „tõhusa ja stabiilse ettevõtte“ (vastavalt ettevõtte „tegutsemise kodubaas“) suhtes kehtestatud nõuded, millest antud EL-i liikmesriigi maanteeveo-ettevõtjal on lubatud osutada rahvusvahelisi veoteenuseid. See oli algselt määratletud määruses 1071/2009, art. 3 ja 5!). Nüüd on välja pakutud täiendav nõue:

- Määruse (EÜ) nr 1071/2009 (artikli 5 lõige 1, millega lisatakse alapunkt aa) muudatus 128: operaatori sõidukid nende seaduslikus tegutsemise kodubaasis „peavad ettevõtte liikmesriigis iga nelja nädala tagant sooritama vähemalt ühe kauba peale- või mahalaadimise“.

Tegelikult piirdub veoautode liikumine oma tegutsemise kodubaasist maksimaalselt nelja nädalaga. Lisaks peab veoki operaator olema võimeline tagama tegutsemise kodubaasi riigis vähemalt ühe sissetuleva või väljamineva koorma iga kojusaabu veoauto kohta, et võimaldada järgmise nelja nädala jooksul alustada piiriületust. Selle üle otsustatakse, võtmata arvesse vastava EL-i liikmesriigi suurus, majandusarengu olukorda või selle tööstusstruktuuri. Väikestel ja noortel EL-i liikmetel ei pruugi olla palju rahvusvahelisi veoseid, mida saata ja vastu võtta.

Poliitikute motivatsioon sõidukijuhtide sunniviisilist kojutulekut nõudvate eeskirjade osas on ilmselt olnud eeldus, et autojuhtide töötingimused paranevad, kui väga pikad

eemalviibimised nende perekonnast on keelatud. Motivatsioon sõidukite sunniviisiliseks kojutulemiseks on vähem ilmne. See võib olla seotud argumentidega, mis on esitatud aruteludes riikide ettevõtjate poolt, kes soovivad takistada välissõidukite pikemaajalist tegevust oma riigi territooriumil.

„Sunniviisilise kojutulemise“ ettepanekutega seotud muresid ja laialaialaslikke tagajärgi, nagu neid näevad selle uuringu jaoks küsitletud ettevõtted, käsitletakse punktis V.3 allpool.

3. „Kabotaaž“ ja „miinimumpalk“

Kabotaaž – teises ELi riigis asuvate rahvusvaheliste sõidukite poolt riigis osutatavad veoteenused – on olnud üks Euroopa Liidu varastest regulatiivsetest probleemidest (nt EMÜ 3118/93). Maanteetranspordi kabotaaži üksikasjalikud eeskirjad on välja antud määrusega EÜ 1072/2009 ning täpsustatud täiendavalt EL-i 1024/2012 ja EL-i direktiiviga 2014/67. EÜ 1072/2009 artikli 8 kohaselt lubati algselt seitsmepäevase ajavahemiku jooksul teha kolm kabotaažvedu välisriigis. Euroopa Parlamendi poolt 4. aprillil 2019 hääletatud muudatustega (A8-206-2018) võetakse nüüd kasutusele teatavad muudatused ja kitsamad piirangud, kui need saavad seaduseks.



- Muudatusettepanekutes 169 ja 170 tehakse ettepanek lubada kabotaaživeod riigis, kus kabotaaž toimub, ainult „3 päeva jooksul pärast viimast mahalaadimist”. Kabotaaži järelmeetmed samas riigis on lubatud ainult pärast sõiduki naasmist vedaja kodubaasi ja minimaalse vaheajaga 60 tundi.

Teine oluline määrus selles kontekstis on määrus töötajate lähetamise kohta ühest ELi riigist teise. Lähetamist on ELis reguleeritud alates 1996. aastast (EÜ direktiiv 96/71). Töölähetuseeskirjade eesmärk on tasakaalustada „lähetava” riigi tööandjate huve, kes näevad võimalust äritegevuseks mujal Euroopa Liidus, võrreldes „vastuvõtva” riikide muredega, et palkade dumping võib kahjustada nende kodumaist tööstust. Palkade dumping võib toimuda välismaalt ebamõistlikult madalalpalgaliste töötajate kaudu. Selle vältimiseks tagab lähetamisdirektiiv, et asjaomase vastuvõtva riigi eeskirju, näiteks miinimumpalga reegleid, kohaldatakse kõigi tema territooriumil lähetatud töötajate suhtes.

2009. aastal täpsustas komisjon määrusega EÜ 1072/2009 need eeskirjad rahvusvahelise maanteeveo korral. Euroopa Parlamendi poolt 4. aprillil 2019 hääletatud muudatusettepanekute hulgas käsitletakse lähetuseeskirjade kohaldamist.

- Muudatusettepanek 837 (2c) nõuab, et kõik kabotaaživeod alluksid lähetatud töötajate direktiivile (EÜ 96/71, lõige 2c). Selgesõnaliselt vabastatakse maksust kahepoolset toimingut (lõige 2) ja transiiditoimingut (lõige 2d).

Hiljutised kabotaaži ja miinimumpalga ettepanekud kitsendavad veelgi rahvusvaheliste maanteetranspordi-ettevõtete võimalusi teha äritegevust teistes „kolmandates” riikides. Lühike arutelu kabotaažieskirjade kavandatud muudatuste kvantitatiivse asjakohasuse ja eeldatava mõju kohta Euroopa maanteetranspordisüsteemile on esitatud käesoleva aruande jaotises V.4.

4. „Rooma I” ja „kolmandate riikide vedude teostatavus”

Euroopa Parlamendi poolt 4. aprillil 2019 hääletatud muudatusettepanekute hulgas on mitu ettepanekut, millel võib olla väga sügav mõju rahvusvaheliste maanteeveo-ettevõtjate laialdaselt kasutatavale praktikale „kolmandate riikide vedude” kasutamisel. Kolmandate riikide veod on praegu eriti olulised Ida- ja Edela-Euroopa riikides asuvate ettevõtete jaoks. Nad kasutavad osa oma veokipargist, lastes neil teha järjekuseid kolmandate riikide vedusid – st viia piiriülesest veoseid ühest riigist, mis pole nende koduriik, mõnda teise, kolmandasse riiki. Sealt nad võtavad järgmise vaba kauba (mis võib olla veel üks kolmandate riikide veo tehing või kabotaaž) ja nii edasi. Kaubandustegevuse võimalusi pakutakse peamiselt majanduslikult tugevate ja omavahel tihedalt seotud Kesk- ja Lääne-Euroopa riikide – Saksamaa, Prantsusmaa, Beneluxi, Suurbritannia, Itaalia – vahel.

Majanduslik ja ökoloogiline põhjus, miks lasta veoautodel teha kolmandate riikide vedusid, on tõsiasi, et sel viisil saavad operaatorid väga paindlikult täita kõikuvaid ja geograafiliselt muutuvaid transpordinõudeid, vähendades samal ajal oma veokite tühjalt sõidetavate kilomeetrite arvu miinimumini. Samuti väldivad nad oma tegevuses ebatõhusat tagasisõidukoormate ootamist. Kolmandate riikide vedudele

keskenduvad ettevõtted teatavad sageli väga madalast tühja sõidu suhtarvust, mis ulatub 10% – parimatel juhtudel isegi kuni 5%! Kolmandate riikide vedude puhul võivad kaubaveotsükli ulatuda ühest nädalast 4,6-ni, isegi kuni 12 nädalani, kuni veoauto ja juht naasevad kodubaasi. Kui sõidukijuhid on määratud üle 3- või 4-nädalaste töösükklitega kolmandate riikide vedudega seotud tööülesannete täitmisele, kehtivad edaspidi kabiinisisese puhkeaja reeglid ja sunniviilise kojutuleku eeskirjad, nagu eespool selgitatud.

Kuid mitmel hiljutisel muudatusel, mille poolt Euroopa Parlament 4. aprillil 2019 hääletas, on palju kaugemale ulatuv mõju.

- Põhjenduse 4 muudatuses 112, mis eelnes Euroopa Ülemkogu ettepanekule võtta vastu uus määrus, millega muudetakse EÜ 1071/2009 ja 1072/2009, rõhutatakse, et „autoveo-ettevõtjad... peaksid olema reaalselt ja pidevalt kohal liikmesriigis, kust nad oma rahvusvahelisi vedusid tavaliselt teostavad”.

Nõuet, et operatsioonikeskus ja/või ettevõtte peakorter oleks seaduslik baas, kust maanteetranspordi pakkuja tegutseda saaks, täpsustatakse mitme täiendava muudatusega.

- EÜ 1071/2009 muudatus 131, art. 5 (1), uus punkt f: lisaks 2009. aasta varasematele nõuetele („tema käsutuses on üks või mitu sõidukit”) nõutakse selles asukohas „juurdepääsu piisavatele parkimiskohtadele ...operatsioonikeskuses”;
- Muudatusettepanek 132 (artikli 5 uus punkt g): ettevõtte „värbab ja võtab tööle juhte selle liikmesriigi töölepingutele kohaldatava õiguse alusel”, kus keskus asub.

Teine nõudmine (millele on juba viidatud „sunniviilise kojutulemise ettepanekute” kontekstis) on järgmine:

- Määruse (EÜ) nr 1071/2009 muudatus 128, artikli 5 lõige 1 alapunkti aa lisamine: „operaatori sõidukid” [...] „peavad [...] ettevõtte liikmesriigis iga nelja nädala järel laadima või maha laadima vähemalt ühe kaubaveose”.

Muudatusettepanekute 112, 128, 131, 132⁷ nõuete täitmine ei tohiks põhjustada probleeme enamikule väljakujunenud ja seaduslikele maanteetranspordiettevõtetele, mis tegelevad äriga oma traditsioonilisest, tõelisest kodukohast. Sealt on ELi maanteetranspordiettevõtetele siiani lubatud otsida ja ajada äri kõikjal liidus – lähtudes „isikute, teenuste ja kapitali liikumisvabadusest”, mida lubatakse EL-i alusdokumentides (Rooma leping, 25. märts 1957, artikkel 3 c).

Kuid see lubadus ei kehti enam, kui lähetamise (EG 96/71) kohaldamisega seotud muudatused 837 ja 123 muutuvad seaduseks:

- Muudatuses 837 on sätestatud, et kahepoolsete (muudatusettepaneku punkt 2) ja transiitvedudega (punkt 2d) tegelevaid autojuhte ei loeta lähetatuks.
- Kuid mittekahepoolsete (vastavalt „kolmandate riikide veo”) operatsioonidega tegelevate autojuhtide kohta avaldust ei tehta. Järelduse⁸ kohaselt tähendab see seda, et kahepoolsete operatsioonidega seotud autojuhte loetakse lähetatuks, kui muudatus muutub seaduseks.
- Muudatusettepaneku 837 punktis 2d lisatakse: „Juht ei loeta lähetatuks liikmesriigi territooriumile, mida juht läbib koormat peale- või mahalaadimata[...]”.
- Jällegi tähendab see järeldusena seda, et üsna sagedase kahepoolse sõidu korral, millel on „mitme koorma” laadimine, loetakse sõidukijuht lähetatuks (st juhul, kui selle koorma üks osa koosneb mitmest osakoormast, mis laetakse maha või komplekteeritakse, kui veok oma teel läbib transiitriiki).

Lähetamisreeglite kohaldamine piiriüleles kaubandus-tegevuses on seoses ROME I⁹ määruste kohaldamisega seotud muudatustega laiaulatuslik:

- Põhjenduse 16 muudatusettepanek 123, mis eelnes Euroopa Ülemkogu ettepanekule võtta vastu uus määrus, millega muudetakse EÜ 1071/2009 ja 1072/2009: „Maanteetranspordialaseid õigusakte tuleks tugevdada, et tagada ROME I määruse hea kohaldamine ja jõustamine nii, et töölepingud kajastaksid töötajate tavalist töökohta.”

Kolmandate riikide vedude tsükli viibivad autojuhid veedavad suure osa oma tööajast mitte „tegevuskeskuse” riigis (mis võib olla Ida- ja Edela-Euroopas), vaid kolmandates riikides (nt Saksamaa, Prantsusmaa, Beneluxi riigid, Itaalia, Suurbritannia). See tähendab, et ettevõtted, kes tegelevad tulevikus kolmandate riikide vedudega, peavad võib-olla täitma kõigi külastatud riikide tööõiguse nõuded iga juhi kohta, kuna autojuht veedab seal märkimisväärselt palju aega. Sellised nõuded on:

- tulumaksu ja sotsiaalkindlustusmaksete tasumine vastavatele riigiasutustele;
- välisriikide töötajate palkamisega seotud riiklike värbamis- ja aruandlusnõuete järgimine;
- töötajate koostöö- ja ametiühingulepingute austamine; jne.

Kuna nõudlus piiriüleste maanteetransporditeenuste järele on pidevas muutumises – hooajast hooajani, saatjate tööstuse ja riikide vahel – ning riiklike tööseaduste ja -eeskirjade mitmekesisuse tõttu, nõuab riigist riiki liikuvate sõidukijuhtide nendele vastavus pidevat kohandamist nende töösuhte haldamisel. Loodud administratiivne keerukus oleks tohutu ja seda oleks raske mõista. Kohalike omavalitsuste määruste erineva tõlgendamise tõttu muutuks trahvi saamise ja kohtusse kaebamise riskid ettevõtetele raskesti määratletavaks.

Kolmandate riikide veod muutuvad haldusliku keerukuse ja raskesti määratletavate mittevastavuse riskide tõttu mitteteostatavaks?

Nende ettepanekute poliitilisi ajendeid võib olla mitu: on olemas fiskaalhuvid seoses maksude ja sotsiaalkindlustusfondide õiglase jaotamisega asjaomastesse riikidesse. Ja proteksionistlike riiklike huvidega võib kaasneda ootus, et välismaine konkurent „kolmandate riikide vedude“ operaatoritelt kõrvaldatakse, kuna halduskoormus ja nõuetele mittevastavuse risk muutuvad nii suureks, et kolmandate riikide veod muutuvad võimatuks.

Üksikasjalik aruanne kõrvaldatavate või oluliselt vähendatud kolmandate riikide vedudega seotud tehingute tagajärgede kohta Euroopas, nagu seda on näinud rahvusvahelised maanteetranspordiettevõtted, kes on selle uuringu jaoks intervjuueeritud, järgneb jaotises V.5 allpool.

Faktid ja arvandmed Euroopa piiriülese maanteeveosüsteemi kohta

Et hinnata määruste ja ettepanekute võimaliku mõju, nagu on kokku võetud selle raporti eelmistes osades, on abiks tänase piiriületuse Euroopa maanteetranspordisüsteemi kvantitatiivsete ja geograafiliste faktide lühiülevaade.

Euroopa statistikaasutus Eurostat esitab üksikasjalikud andmed Euroopa maanteetranspordisüsteemi tulemuslikkuse ja ressursside kohta. Lühikokkuvõtte nendest „Faktidest ja arvudest“ on esitatud näites 1.

Hinnanguliselt on igal tööpäeval Euroopas piiri tagant piiri ületavate vedukite/haagiste arv „täistööajaga võrdväärselt“ (FTE, ingl full-time equivalent) umbes 600 000 raskeveokit (kokku umbes 2,6 miljonist Euroopas tegutsevast raskeveokist ja registreeritud 7,5 miljonist veoautost ja vedukist brutomassiga > 3,5 tonni). 600 000 raskeveoki käitamiseks töötab praegu hinnanguliselt 742 000 täistööajaga võrdväärset „rahvusvahelist juhti“¹⁰. Selle koosluse eeldatav aastane kogumaht on umbes 66 miljardit eurot, mis põhineb hinnangulistel keskmistel otsetel käituskuludel, mis ulatuvad umbes 110 tuhande euronni ühiku kohta aastas. Enam kui kaks kolmandikku sellest kooslusest tegutseb praegu madalama hinnaga Euroopa riikidest suhteliselt madalama keskmise palga, diisli ja mõne muu kuluga. Selle koosluse otsetulu on hinnanguliselt 70 miljardit eurot, et võtta arvesse tagasihoidlikke kasumeid ja ettevõtte üldkulusid.

Euroopa raskeveokite piiriületav autopark veab umbes 1,22 miljardit tonni kaupa aastas kogu 26 + 2 riigis, mis on ära toodud näites 1. Kõigi piiriüleste vedude keskmine pikkus on

Euroopa maantee-transport:	Kohalik	Piiriülene	Piiriülene jagatuna tegevuse tüübi järgi			
			Kahepoolne (sisse+välja)	Kolmandate riikide veod	Kabotaaž	
lastitud kaubad kokku (miljonit tonni)	13 978	1219	abs. tonni	794	260	165
kogu kaubavedu (miljonites km)	1 246 810	705 907	% km	67.2%	26.4%	6.4%
keskmine veo pikkus (km)	89	627		579	717	275
eeldatav raskeveokite arv (tuh)	2000	604				
hinnanguline raskeveokite juhtide arv (tuh)	2200	742				
hinnanguline aastane kulu maht (arve €) ca	180	66				

Näide 1: kokkuvõtte „Faktid ja arvud“ 2017. aastal veetavate maanteeveomahtude kohta. Andmed hõlmavad 26 EL-i riiki (välja arvatud Küpros ja Malta), sealhulgas Norra ja Šveits. Allikas: Eurostat ja autori hinnangud¹⁰

627 km, mis vastab 706 miljardile kilomeetrile kogu piiriületava kauba puhul. Euroopa piiriületavate raskeveokite park läbib kokku umbes 50 miljardit kilomeetrit aastas, millest keskmiselt 86% on koormaga, 14% sõidetakse tühjalt¹¹.

Paremal pool olev näide 1 näitab kõigi piiriületavate maanteetranspordi toimingute ligikaudset jaotust kolme tüübi vahel. Euroopa (kodumaine ja rahvusvaheline) kaubaveotööstus on väga killustatud suhteliselt vähesteks suurteks ettevõtjateks, kes käitavad väga palju veoseid.

Kuid enam kui 80% hinnanguliselt 600 tuhandest Euroopa piiri regulaarselt ületavast raskeveokist käitavad keskmise suurusega ja väikesed ettevõtted. Üldine veoautode arv ettevõtte kohta on alla 10.

Läbilõige liikuvate maanteeveoste kogumahu ligikaudse geograafilise jaotuse kohta (2017. aasta seisuga) ja hinnanguliselt tegevuses olevate raskeveokid ja juhid on toodud näites 2.

Riigid	Piiriülene kaubavedu kokku (t-to)	Piiriülene keskmine veo pikkus, sh kabotaaž (km)	Piiriülene koormaga km läbitud koguarv (m-km)	Täistööajale võrdväärselt taandatud piiriülene hinnanguline koormate arv päevas (#)	Hinnanguline piiriülene täistööajale võrdväärselt taandatud veoautod arv	Hinnanguline piiriülene täistööajale võrdväärselt taandatud juhtide arv
	1	2	3	4	5	6
Belgia	61,3	222	782	15 415	11 618	14 290
Bulgaaria	34,7	773	1 530	8 726	22 933	28 208
Tšehhi	41,5	540	1 627	10 430	19 130	23 530
Taani	5,0	580	188	1 268	2 501	3 076
Saksamaa	125,0	332	2 704	31 456	35 469	43 626
Eesti	6,0	765	256	1 498	3 897	4 794
Litvia	7,8	324	164	1 950	2 147	2 641
Kreeka	17,1	750	809	4 313	10 994	13 522
Hispaania	78,7	972	4 295	19 786	65 359	80 392
Prantsusmaa	43,5	272	667	10 936	10 102	12 425
Horvaatia	13,4	569	452	3 377	6 528	8 029
Itaalia	21,3	610	820	5 347	11 095	13 646
Läti	15,8	741	722	3 981	10 031	12 338
Leedu	38,5	933	2 138	9 686	30 708	37 771
Luksemburg	29,1	282	457	7 329	7 014	8 627
Ungari	42,0	661	1 859	10 564	23 722	29 177
Holland	132,7	259	2 397	33 390	29 388	36 147
Austria	26,6	345	531	6 695	7 845	9 649
Poola	285,0	755	13 482	71 696	183 985	226 302
Portugal	24,6	948	1 311	6 191	19 948	24 536
Rumeenia	52,2	789	2 759	13 130	35 189	43 282
Sloveenia	32,2	575	1 101	8 097	15 821	19 460
Slovakkia	48,0	606	2 318	12 066	24 868	30 588
Soome	1,5	871	41	370	1 095	1 347
Rootsi	6,1	543	196	1 525	2 817	3 465
Ühendkuningriik	14,5	453	637	3 656	5 635	6 930
Norra	5,0	533	135	1 249	2 262	2 782
Šveits	9,9	173	128	2 481	1 461	1 797
Kokku EL 26+2	1 218,8	579	44 506	306 609	603 561	742 380
				9 esiletõstatud riigi juhtide arv:		147 139

Näide 2: kokkuvõtte „Faktid ja arvud“ 2017. aastal veetavate maanteeveomahtude kohta. Andmed hõlmavad 26 EL-i riiki (välja arvatud Küpros ja Malta), sealhulgas Norra ja Šveits. Allikas: Eurostat ja autori hinnangud¹⁰

**AUTOJUHIK ON
TÄNAPÄEVAL
TRANSPORDISÜSTE
EMI
LÄBILASKEVÕIMET
MÄÄRAV PEAMINE
KITSASKOHT.**



**ON
OLEMAS
KOLME
TÜÜPI
VEOAUTODE
PIIRI
ÜLETAMISE
GA SEOTUD
TOIMINGUID**

1

„Kahepoolsed“, s.o. rahvusvahelised sõidud, mis algavad ühest riigist („päritoluriik“ ja veoauto kodubaas), kust veetakse kaubad teise riiki („sihtriiki“) ja tagasi.

2

„Kolmandate riikide veod“, st rahvusvahelised veod kahe riigi vahel, mis ei ole veoauto kodubaasi riigid.

3

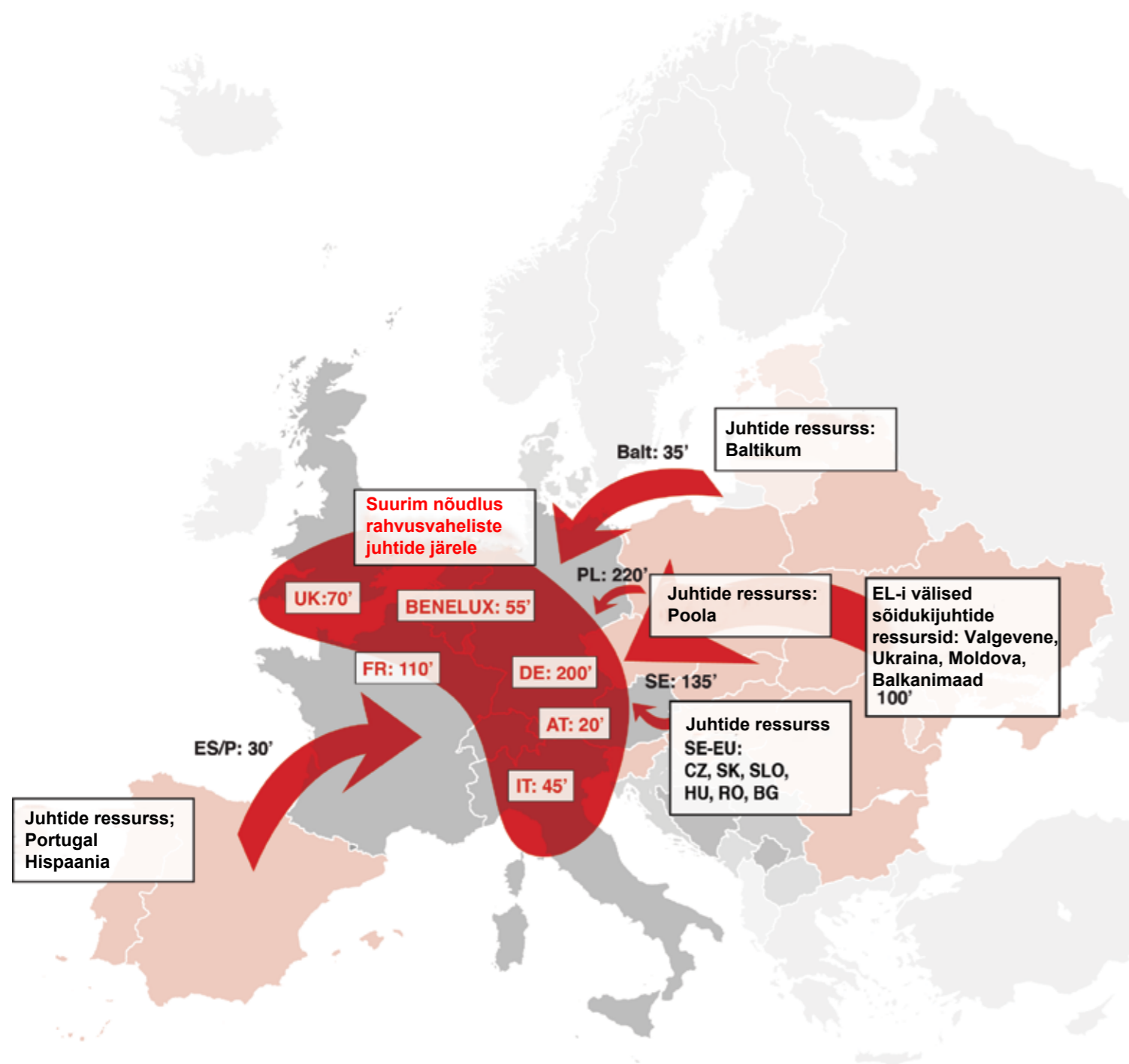
„Kabotaaž“, st sõidud ühe riigi piires, mis ei ole veoki kodubaasi riik.

Umbes 604 000 rahvusvahelise veoauto, vastavalt 742 000 juhi arvu prognoosimisel, nagu nähtub näitest 2 allpool, oli põhiline sisend Euroopa Komisjoni statistikaameti Eurostati esitatud statistika. Autori hinnangutes kasutatud põhiparameetrid on rahvusvahelisel veol registreeritud keskmine koorma kaal 15,9 tonni, koormaga pikkade veoste keskmine pikkus umbes 627 km, juhi ja veoki suhe 1,23 ning keskmine tühja sõidu osakaal 14% kõigist rahvusvahelises transpordis registreeritud kilomeetritest¹².

Autojuhid on tänapäeval transpordisüsteemi läbilaskevõime määramisel peamine kitsaskoht¹³!

Pange tähele, et rahvusvaheliste täistööajale võrdväärsete töötajate hinnangulisest koguarvust 742 000 asub vaid 147 000 (20%) majanduslikult aktiivsemas 9 Kesk- ja Lääne-Euroopa riigis Saksamaal, Prantsusmaal, Beneluxi riikides, Itaalias, Šveitsis ja Austrias (paksus kirjas veerus nr 6!). Kuna seal toimub ligi 70% kogu piiriületuskaubandusest ja transporditegevusest, siis on neis riikides puudu umbes 300 000 piiriületusjuhti ja vastav veoauto mahutavuse puudujääk, mis tuleb korvata autojuhtide ja mahutavuse importimisega.

IV. Esimene leid: euroopalik „lõhe” piiriülese transpordi nõudluse ja veoautojuhtide ressurssside vahel



Näide 3. Graafiline illustatsioon Euroopa „lõhest” veoautojuhtide nõudluse „kriisikohtade” ja veoautojuhtide ressurssside asukoha vahel.

1. Kvantitatiivne ja geograafiline illustatsioon juhtide nõudluse ja pakkumise „lõhe” kohta

Näide 3 illustreerib graafiliselt raskeveokite pikamaaveoautode nõudluse ja pakkumise ligikaudset geograafilist jaotust Euroopas. Kesk-Euroopa riikide Saksamaa, Prantsusmaa, Beneluxi, Itaalia, Šveitsi ja Austria vahel kõige tihedamalt sõidetud rahvusvaheliste liiklusliinide punases „banaanis” näidatud numbrid moodustavad praeguse „tühimiku” ca 520 000 raskeveokijuhti – töökohad riigi piires ja piiriülese kaupade vedamiseks, mida praegu ei saa täita kohalike autojuhtidega (s.o „banaani” sisse jääva 9 riigi passidega juhid). Näite rohelistel aladel näidatud alad ja numbrid illustreerivad „perifeeria” alasid, kust praegu tulevad „importitud” juhiressursid. Euroopa piiriülese transpordi nõudluse kriisikohtade ja veokijuhtide ressurssside kättesaadavuse vahel on suur Euroopa „lõhe”.

KESK-EUROOPA RIIGID PEAVAD TÄNAPÄEVAL IMPORTIMA UMBES 520 000 AUTOJUHTI, NEIST UMBES 310 000 ON ETTE NÄHTUD PIIRIÜLESTEKS VEDUDEKS.

520 tuhandest „importitud” sõidukijuhist on vaja umbes 300 000 piiriüleste veoste vedamiseks „banaaniriikide” sees (vt eespool näidet 2!). Ülejäänud 220 000 sõidukijuhti on vajalikud sisetranspordi jaoks „banaaniriikide” tööjõu täiendamiseks. Demograafilised arengud ja atraktiivsete töökohtade laialdane kättesaadavus „rikastes”, majanduslikult täielikult arenenud „banaaniriikides” muudab ebatõenäoliseks asjaolu, et kohalikud sõidukijuhid suudaksid nende tulevase sõidukijuhtide vajadusi kunagi uuesti täita. Kuna perifeeria riigid edenevad majanduslikult ning Poola ja teiste Ida-Euroopa riikide töötajate jaoks on seal saadaval atraktiivsemad töövõimalused, kiireneb juba üsna nähtav suundumus värvata veelgi kaugemalt idast, eriti endistest Sõltumatute Riikide Ühenduse maadest ehk Valgevenest, Ukrainast ja Moldovast.

2. Kolm peamist viisi lõhe ületamiseks

Kuidas lõhe ületada praeguste juhinõudluse kriisialade vahel „banaanis” ja „perifeerias”? Selle uuringu jaoks tehtud küsitlused näitavad, et on olemas kolm peamist viisi:

- Mõned perifeeria alade juhid palgatakse otse banaaniriikides asuvate ettevõtete poolt. Näiteks 550 000 registreeritud Saksamaa raskeveokijuhist (sh kohalikud) on umbes 100 000 välismaalased, enamasti Ida-Euroopa passiga. Mõned neist on emigreerunud koos peredega, arvatavasti jäädavalt. Selle rühma palju suurema osa jaoks – sõidukijuhid, kes ei soovi loobuda oma perekonna juurtest – tähendab see nende elu jagunemist läänes pikkade tööperioodide ja perioodiliste ajavahemikega pere juures idas, oma päris kodus.
- Praegu ostavad suured vedajad ja ekspediitorid enamiku mahust lepingu, alltöövõtu ja hetketuru kaudu „banaaniriikidesse”, st nad impordivad veomahtu Ida-Euroopa kaubaveoettevõtelt. See on kokkulepe, millel põhineb praegu kümnete tuhandete väiksema, keskmise suurusega ja mõne suure Ida-Euroopa kaubaveoettevõtte veokijuhtide äri: Ida-Euroopa veoautod ja juhid, kes teevad Kesk- ja Lääne-Euroopasse pikemaids „kolmandate riikide vedudega” seotud reise. Eemalolekuperioodid („reisitsükliid”) varieeruvad päevadest, sagedamini nädalatest, mõnikord kuni 3 kuuni. See korraldus on täna kvantitatiivselt domineeriv viis 3. näites näidatud mahu nõudluse ja pakkumise lõhe ületamiseks.
- Lõpuks on võimalus, et „perifeeria” ettevõtted asutavad läänes ettevõtteid ja viivad autojuhid oma kodupiirkonnast äsja asutatud äriettevõtetesse „banaaniriikides”. Just see julgustab kavandatavaid uusi määrusi: mõned suuremad idapoolse ettevõtteid teevad seda juba praegu. Mõned teised valmistuvad seda tegema.

Tähelepanekud piiriülese raske maanteetransporditeenuste nõudluse ja läbilaskevõime pakkumise vahelise kvantitatiivse ja geograafilise lõhe kohta nõuavad rohkem selgitust. Kuidas saavad Euroopa kaubaveotööstuse esindajad lõhega tegelikult hakkama? Millised on nende arvamused uute kavandatud EL-i määruste mõju kohta? Ning mis on nende mured ja soovituselised piiriülese transpordi tulevikuks?

V. Rohkem järeldusi 25 maanteetranspordi valdkonna intervjuust: peamised probleemid, kogemused ja eeldatavad tagajärjed

Selle uuringu jaoks viidi läbi 25 kõrgetasemelist intervjuud Euroopa maanteetranspordi valdkonna juhtidega, nagu on mainitud II jaotises. Selle aruande V ja VI jaotises võetakse kokku nendest õpitu.

1. Iganädalase kabiinist väljas puhkamise probleem

Intervjuude käigus kõige sagedamini tõstatatud küsimuste hulgas oli määruse EÜ 561/2006 (artikkel 8) ja KOM 2017/277 artikli 8 lõike 6 punktis b esitatud muudatustepepaneku mõju: regulaarseid iganädalasi puhkeperioode 45-tunniseid ja pikemaid ei saa enam veoki kabiinis veeta. Juriidiliselt kehtib see määrus alates 2006. aastast. Alates 2016./17. aastast on eriti Prantsusmaal ja Belgias teatatud üha rangemast karistuste ja trahvide määramisest rikkumiste korral, mis viib praegu selleni, et autojuhid väldivad võimaluse korral neid kahte riiki nädalavahetuse puhkeperioodide ajal.

Määruse laiaulatuslik jõustamine on ametivõimude jaoks keeruline, kuna kabiinis puhkavate juhtidega autode kontrollimine maantee ääres parklates on lubatud seaduslike lühikeste (45+ minuti), igapäevase ja lühendatud nädalavahetuse puhkeperioodide puhul. Tõhusaks kontrolliks oleks vaja kontrollida kõiki maanteedel ja mujal parkivaid veoautosid. Juhid tuleb üles äratada ja kontrollida nende andmeid, et eristada neid, kes oma kabiinis ebaseaduslikult puhkavad. Tööstusharu esindajad ei pea seda realistlikuks ega ka tõhusaks. See loob „halli ala“ ebakindlusest ja võimalikust mittevastavusest autojuhtidele, nende dispetšeritele ja ettevõtetele ning ka ametiasutustele.

Kuid iganädalase kabiinist väljas puhkusega on seotud põhjalikumad küsimused, millele on intervjuudes viidatud:

- Puhkusevõimalused regulaarseks iganädalaseks puhkamiseks väljaspool kabiini, mis vastavad reeglile ja muudatusele „piisavate majutusvõimaluste olemasolu koos sobivate magamis- ja hügieeniruumidega“, ei ole tegelikult nõutud arvudes ja kvaliteedis kättesaadavad. Kümne tuhande veoauto jaoks pole sobivaid hotelle ega muid ühilduvaid ettevõtte puhkevõimalusi, mis on vajalikud juhul, kui seda määrust rakendatakse ja jõustatakse kogu Euroopas täielikult.
- Veel üks oluline probleem on lasti turvalisus: autojuhtide kohustused hoida oma veokid ja kaubad visuaalse kontrolli all. Teatud lastiliikide (toit, kemikaalid, muud ohtlikud või suure väärtusega kaubad) puhul on see kohustus lepinguline või seaduslik nõue¹⁷. Enamikus olemasolevates hotellides ei pakuta sellist parkimist ja kabiinist väljas puhkamist, mis võimaldaks juhtidel oma koormat nõuetekohaselt kontrollida.
- Korralike hotellide või ettevõtte magamisruumide asjakohase kvantitatiivselt piisava infrastruktuuri tagamine juhtidele on nii lühikese aja jooksul võimatu. Ja see kehtaks mitu aastat¹⁸, isegi kui investeerimisfondid ja sobiv kinnisvara oleksid olemas.
- Viimane, kuid mitte vähem tähtis: enamik autojuhte ei hinda võimalust veeta iganädalaselt puhkeajaga hotellides või sarnastes majutuskohtades. Seda ei tajuta oma töötingimuste paranemisena. Intervjuudes on

järjekindlalt öeldud, et autojuhid eelistavad oma kabiinides ööbimist. Kabiinides telerid on seadistatud juhtide eelistatud kanalitele. Neil on kliimaseade, kohvi- ja söögitegemise seadmed, mida tavaliselt mujal autojuhtidele võrreldaval mugavustasemel saadaval ei ole. Aeg ja jõupingutus, mis kulub autojuhtidel oma isiklike asjade teisaldamiseks kabiinist välisesse puhkeasutusse, on märkimisväärne ja vähendab nende puhkeajaga. Neil ei ole lubatud seal ise süüa teha. Autojuhid tajuvad kabiini kui ajutist „kodu“, mida väline ruum ei ole¹⁹.

SÕIDUKIJUHTIDE PUHKAMINE HOTELLIDES JA SARNASTES MAJUTUSKOHTADES ON JUHI VAATEVINKLIST EBAMEELDIV KASUTEGUR. ETTEVÕTETE VAATENURGAST ON KABIINIST VÄLJAS PUHKEREGULATSIOONI TÄIELIK RAKENDAMINE SOBIVATE RAJATISTE PUUDUMISE TÕTTU VEEL PALJUDE AASTATE JOOKSUL VÕIMATU.

- Juhtidele väljaspool kabiini majutamise lisakulud ei ole oluline probleem ja piirang. Kõik selle teema kohta küsitlused ettevõtteid töid välja, et kabiinivälise puhkevõimaluste kulud ei ole nende jaoks oluline tegur. Tüüpilisi hotellimajutusi öö kohta on mitme intervjuu käigus hinnatud 70–100 euroni nädalavahetuse puhkeaja kohta, mis peaks toimuma maksimaalselt umbes 15 korral aastas. Võrreldes raskete pikamaaveokite veo kogukuludega üle 100 tuhande euro aastas, mis vastab kogukulude kasvule alla 1,5%.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et iganädalase puhkamise küsimust käsitlevate vestluste tulemused on eranditeta: seda määrust ja selle hiljuti väljapakutud muudatusi ei saa reaalselt rakendada. See on nõuetele mittevastavuse hall ala. See ei täida kavandatud eesmärki parandada juhtide tööolukorda ega vähendada juhtide väsimusest põhjustatud autoõnnetusi. Mõned intervjuueeritavate ettepanekud paremate alternatiivide osas on ära toodud V jaotises.



2. Sotsiaalse dumpingu ja ebaausa konkurentsi süüdistused

Valitud tööstusharu liikmed ja nende äriühenduste esindajad nii Lääne- kui ka Ida-EÜ riikidest väidavad, et asjaomane teine pool on ebaõiglaselt ja tahtlikult „hävitanud“ nende tegevuse aluse, tehes „sotsiaalset dumpingut“, mis on peidetud uute regulatsioonide taha²⁰.

„Dumping“ on taktika soovimatute konkurentide väljaajamiseks, pakkudes kunstlikult madalaid hindu, mida ei saa õigustada eelistega tootlikkuses, innovatsioonis, toodete või teenuste kvaliteedis. Seda ei tohi segi ajada olulise mõttega, mille 18. sajandi kuulsa majandusteadlane Adam Smith esimesena välja kuulutas: „Rahvaste rikkused“ on pärit tööjaotusest ja korralikult töötavast konkurentsis turul. Üksikisikud, ettevõtted ja terved rahvad otsivad ja loovad pidevalt „konkurentsielist“²¹. See viib ülesannete jaotamiseni riikide vahel spetsialiseerumise kaudu ning keskendumiseni neile kompetentsidele ja ressurssidele, mis ühel konkurendil võivad olla või mida ta suudab konkurentidest paremini üles ehitada.

Ida-Euroopal (nagu ka mõnel teisel liidu äärealadel asuval riigil) on tänapäeval konkurentsielis Saksamaa ja teiste Lääne- ja Põhja-Euroopa riikide ees tänu inimestele, kes on valmis

tegeva rahvusvaheliste veosejuhtide rasket tööd. Seda fakti rõhutati paljudes intervjuuveestlustes – seda ei teinud mitte ainult Ida-Euroopa maanteetranspordi ettevõtete juhid, vaid ka enamus intervjueritud lääne ettevõtteid. Intervjuu raames tekkinud aruteludes olid selle kohta kõige veenvamad argumentid järgmised:

- Euroopa maanteetranspordisüsteem ei saaks funktsioneerida ja majandusele vajalikku suutlikkust pakkuda, tuginemata suuresti Euroopa äärealade juhtidele (nagu on kirjeldatud jaotises III.1 ja illustreeritud ülal 3. näites!).
- Noorematele ja majanduslikult endiselt arenevatele Euroopa Liidu liikmetele on veoteenuste eksport kriitiline ja oluline osa nende sisemajanduse koguproduktist (SKP). Näide: näiteks Bulgaaria kaubaveotööstus annab riigi SKP-sse 15% – peamiselt rahvusvaheliste tehingute kaudu. Leedu puhul on see 13%²². Ääremaade Euroopa riikide kaubaveotööstus loob seal rikkust. See aitab teistel arenenumatel majandustel rakendada oma tööjõudu paremini tasustatavates tööstusharudes. Spetsialiseerumine ja tööjaotus majanduslikult tugevamate ja nõrgemate EL-i liikmete vahel aitab väidetavalt järkjärgult saavutada ELi asutajate eesmärki „edendada kogu ühenduses majandustegevuse harmoonilist arengut,



pidevat ja tasakaalustatud laienemist, stabiilsuse suurenemist, elatustaseme kiirenemist töstmist...²³.

- Süüdistus „dumpingu“ eest ei pea vett. Seda väitsid Kagu-Euroopa riikide intervjueritavad. Kasutades näiteks Bulgaaria näidet: Bulgaaria on statistiliselt kõige vaesem riik ELis. Tüüpiliste rahvusvaheliste autojuhtide jaoks ette nähtud praegune (2018/19) brutokulu on 25–28 tuhat eurot aastas ja kasvab kiiresti. Praegu on see umbes 20–30% madalam kui 36–38 tuhat eurot, mida teatati sellistest „banaaniriikidest“, nagu Saksamaa. Kuid võrreldes Bulgaaria keskmise töötaja töötasuga on sõidukijuhtide töötasu viis korda suurem²⁴.
- Ükski Lääne ettevõtte intervjueritav ei esitanud majanduses mingeid „palga dumpingu“ süüdistusi. Õeldi, et kaubavedude valdkonnas on konkurents tihe. Ida-Euroopa piiriülese transpordi võidetud turuosad on märkimisväärsed ega hoiu üldist veohindade taset pideva surve all. Need põhjustavad Euroopa maanteetranspordi üldiselt tagasihoidlikku kasumlikkust²⁵. Kuid see on turukonkurents ja mitte ühegi määratluse kohaselt dumping ega ekspuaterimine.
- Autojuhtide süstemaatilise ekspuaterimise ja väärkohtlemise süüdistus (nn sotsiaalne dumping) on ka paljude intervjueritavate poolt ümber lükatud²⁶. Autojuhtide töökohti otsitakse ja hinnatakse perifeeria riikides, vaatamata kaasnevatele raskustele, eriti kolmandate riikide vedude puhul, kui autojuhid peavad nädalaid kodust eemal olema. Kuid üha suureneva sõidukijuhtide puuduse tingimustes dikteerivad autojuhid isegi perifeeria riikides sageli oma eelistatud töögraafikuid²⁷ ja ettevõtted pakuvad neile valikuid. Mõned autojuhid valivad lühikese, kahe nädalase või väiksema sõidutsükli. Kuid paljud teised

valivad selgesõnaliselt pikemad 3, 4 isegi kuni 12 nädalat pikad tsüklid, vastutasuks pikema kodusviibimise ja suhteliselt väiksema reisistressi ning kodusõiduks kuluva aja eest²⁸.

TÖÖTINGIMUSED ON KARMID JA KONKURENTS ON EUROOPA MAANTEETRANSPOORDI VALDKONNAS TIHE. KESKMIINE KASUMLIKKUS ON TAGASIHOIDLIK. KUID „DUMPINGU“ SÜÜDISTUSED LÜKATAKSE ÜMBER.

Kokkuvõtteks: „sotsiaalse dumpingu“ ja „ebaausa konkurents“ teemadel tehtud intervjuude tulemused on kahesugused. Laialdaselt ollakse nõus, et konkurents on karm. Euroopa äärealadel asuvatel ettevõtetel on endiselt palgakulu eelis, hoides üldist veohindade taset all ja muutes kaubavedude tööstuses raskeks kasumi teenimise. Tunnistatakse, et juhi töö on äärmiselt karm ja nõudlik – võrreldav töökohtadega merenduses, rahvusvahelistes ehitusprojektides, mäetööstuses ja põllumajanduses. Kogu Euroopas on veoautotööstus surve all, et suurendada juhtide töökohtade atraktiivsust, rahuldamaks majanduse nõudlust. Kuid EL-i määrusi ja sellekohaseid ettepanekuid ei peeta teostatavaks. Süsteemse majandusliku ja/või sotsiaalse „dumpingu“ väited lükatakse ümber.

3. Ettepanekud sunnitud juhi ja veoauto kojutulemise kohta

Probleemi, mille tõstasid hiljutised ettepanekud juhtide ja veoautode sunniviisilise tagasinaasmise kohta nelja nädala jooksul riiki, kus asub nende tegevusbaas (määruse (EÜ) nr 1071/2009 muudatuse ettepanekud 128, artikli 5 lõike 1 punkt aa) ja art. 8 (8) b - vaata jagu II.1.2 eespool!) tunnistas enamus intervjueritavaid äriisest ja majanduslikust seisukohast kõige ohtlikumaks. Kommentaaride hulgas oli see, et see oleks „hukatuslik“ ja „ tapaks väiksemaid kaubaveoettevõtteid“, mis asuvad ELi perifeersetes riikides.

Nende murede toetuseks esitatud argumentid olid järgmised:

- Suur osa Ida-Euroopa kaubavedudega tegelevate ettevõtete tulu teenivast kolmandate riikide vedudest toimub Lääne- ja Kesk-Euroopa kõrgelt arenenud ja kõrge sissetulekuga majanduste vahel („banaani sees“, nagu on illustreeritud ülal näites 3!). Sundides ettevõtteid ja nende juhte, kes teevad Kesk-Euroopa ja Lääneriikide vahel mitu nädalat kestvaid retketsükleid, naasma lühema intervalliga „koju“ oma tegevusbaasidesse ja autojuhte oma kodudesse Euroopa ääremaades, suurendab see tühjade kilomeetrite osakaalu. Perifeersetes riikides majandusarengu praeguses etapis pole vajalikke veosekoguseid perifeersetesse riikidesse ja sealt Euroopa keskusesse saadaval, et täita need täiendavad „kojutulemise“ reisisid. Juhi aeg ja võimed lähevad raisku, mida saaks palju tulemuslikumalt rakendada.
- Äriisest küljest suurendab see märkimisväärselt Euroopa piiriülese maanteetranspordi süsteemi üldkulusid. Illustreeriv näide selle täiendava kulu kohta on 2. lisas (kasutades Balti riikides asuvate ettevõtete kolmandate riikide vedude tehinguid). See viitab sellele, et lisanduv kulu on suurusjärgus 5%. Mõned intervjueritavad ennustasid veoautode kojutuleku reegli jõustumisel veelgi suuremat lisakulu – 10%.
- Vastav argument kehtib ka jätkusuutlikkuse ja liiklusohutuse vaatenurgast: kolmandate riikide vedude Euroopa veoautodega tegelevate ettevõtete registreeritud tühjade kilomeetrite osakaal, mis praeguste tingimuste kohaselt on keskmiselt 14% , tõuseb märkimisväärselt. Sellest tulenev veomahu vähenemine tuleb kompenseerida veokipargi suurenemisega. Iga kaotatud mahu protsendipunkt tähendab, et Euroopas on vaja rohkem veoautosid suurusjärgus 6000 ühikut (võrrelge eespool jaotises II.2 esitatud andmeid!). Maanteede ummikud, õnnetuste tõenäosus, viivitused piiril ja sõidukijuhtide puudus suurenevad vastavalt.

JUHI JA VEOAUTO SUNNIVIISILINE KOJUTULEK 4-NÄDALASE INTERVALLIGA: MÄRKIMISVÄÄRNE KULUDE KASV, TOOTLIKKUSE VÄHENEMINE JA SUURENENUD KESKKONNAKOORMUS.

- Veel üks tagajärgede kogum, mida „sunniviisiline kojutulek“ kaasa toob, on ettevõtete ümberpaigutamine Euroopa geograafilistelt äärealadelt Kesk- ja Lääneriikidesse, kuna jõustatakse „veoautode ja autojuhtide kojutuleku“ reeglid.

Neid tagajärgi käsitletakse allpool selle aruande 5. jaotises.

4. Äriiselt mitte suur probleem: uued kabotaaži reeglid ja miinimumpalga küsimus

Ühes aruteludeks ettevalmistatud intervjuujuhendi punktis viidatakse kavandatud muudatuste mõjule ja kabotaaživedude täiendavatele piirangutele (vt eespool jaotist II.1.3!).

- Mõnevõrra üllatav intervjueriija jaoks oli see, et nendel intervjuudel, kus kabotaaži selgesõnaliselt arutati, ei olnud Euroopa Parlamendi kavandatud uue piirangu kohta pakutavad arvamused kriitilised. Kabotaažioperatsioonid, vastupidiselt kolmandate riikide vedudele ja kahepoolsetele operatsioonidele, moodustavad ainult 6,54% kõigist piiriületustranspordi liikumistest (möödetuna kuni km)³⁰. Need on suhteliselt väikesed elemendid reise ja toimingute koosseisus³¹. Kabotaaži lühendatud 3-päevase perioodi ja ettepaneku „mahajahtumise“ perioodi olulist kaubanduslikku mõju ei olnud kõigil juhtudel näha.
- Sarnane vastus ilmnes ka miinimumpalga küsimuses, mis on seotud Euroopa Parlamendi ettepanekuga (muudatus 837 (2c) määrusele EÜ 96/1, lõige 2c – vt jaotist III.1.3 eespool!). Kabotaažireisidele kohaldatakse eranditult lähetatud töötajate direktiivi. See tähendab, et kabotaaži toimimise riigi miinimumpalga reegleid tuleb täita nende autojuhtide seal veedetud tundide eest. Intervjueritavad väitsid, et praegused brutotasude tasemed (töötasu ja päevarahad) isegi Euroopa madalaima sissetulekuga riikides on piisavad, et täita ja ületada Euroopa riikide miinimumpalga taset.



- Mõned intervjuueeritavad tõdesid siiski, et probleem on nendes Ida-Euroopa riikides, kus suure osa sõidukijuhtide brutotulust moodustavad sõidutoetused³².

2019 hääletatud ettepanekute analüüs (vt jaotist III.1.4 eespool!), millest järeldub, et need ettepanekud võivad muuta kolmandate riikide vedod praktiliselt teostamatuks.

5. Lähetatud töötajate ja „Rooma I” muudetud eeskirjade tagajärjed: kolmandate riikide vedod muutuvad teostamatuks. Suuremahuline ettevõtjate ränne ja Euroopa kaubaveotööstuse ümberkorraldamine?

Viimane mure, mis tõstatati kõigis vestlustes, oli mitmete kavandatud uute määruste halduslik keerukus ja maksumus. See kehtib eriti väga keerukate dokumenteerimisnõuete kohta, mida „lähetatud töötajate direktiiv“ nõuab. See lisab märkimisväärseid kulusid kõikidele piiriülese maanteetranspordi toimingutele Euroopas. Paljud väikesed ettevõtjad ei suuda nende nõuetega õigesti hakkama saada. Kuid lähetatud töötajate otsustega on seotud palju olulisem mure: uurimistöö käigus tehti Euroopa Parlamendis 4. aprillil

KOLMANDATE RIIKIDE VEDUDE ALLUTAMINE „LÄHETAMISE” REEGLITELE: KOLMANDATE RIIKIDE VEOD MUUTUVAD TEOSTAMATUKS. LAIAULATUSLIK RÄNNE JA KONTSENTRATSIOON HÄIRIVAD EUROOPA VEOAUTOTÖÖSTUST?

Sellest kavandatavate otsuste laiaulatuslikust tagajärjest, nagu on kokku võetud käesoleva aruande jaotises III.1.4, ei ole ilmselt enamik küsitletutest veel täielikult aru saanud.

- Kolmandate riikide vedude korral tühistaks „Rooma I” töölepingu poolte vabaduse valida riik, mille tööeeskirju tuleks kohaldada. Kolmandate riikide vedod moodustavad enam kui veerandi kõigist piiriületusoperatsioonidest Euroopas (vt näide 1.). Perifeersete riikide rahvusvaheliste kaubavedude ettevõtjate jaoks, kus kolmandate riikide vedod on nende äritegevuse väga oluline osa, võib see tähendada, et nad peavad töölepinguid pidevalt korrigeerima ja määrama nendega seotud tulumaksu ja sotsiaalkindlustuse maksed ümber riikidesse, kus kulutatakse enamik tunde.
- Sellise nõude keerukust peavad kõik intervjuueeritavad täiesti teostamatuks. Lõppkokkuvõttes muudab see kolmandate riikide vedudega seotud äri võimatuks.
- Suuremate, rahaliselt ja juhtimises võimekamate ettevõtete, mis asuvad praegu „perifeeria” riikides ja keda see tõsiselt mõjutaks, vastus on äriränne: nad loovad uusi tegevusbaase suure nõudlusega „banaaniriikides”, kuna seal saavad nad kahepoolse ärina tegutseda ja teenuseid pakkuda kõige aktiivsematel kaubateedel. Mitmed külastatud ettevõtted on seda juba teinud või nad on selleks valmistumas. Väikeste ja keskmise suurusega kaubaveoettevõtete jaoks on seda võimalust raske realiseerida. Nad ei ole enam konkurentsivõimelised.
- Euroopa kaubaveotööstuse koondumisprotsess kiireneb.
- Viimane, kuid mitte vähem tähtis: selliste arengute mõju veoautojuhtide tööelule ja sotsiaalsele olukorrale on üsna ebamäärane: üldiselt eelistavad autojuhid töötada pigem oma koduriigi ettevõtetes kui suurte rahvusvaheliste korporatsioonide heaks. Kui paljud väiksemad tööandjad, kes asuvad oma riikides, lõpetavad tegevuse või peavad ümber kolima, kaotavad autojuhid töökoha või peavad kolima suuremate ettevõtete kaudu Kesk- või Lääne-Euroopasse. See paneb paljud neist uude, sotsiaalselt ebamugavasse olukorda: nad võivad rännata koos oma ettevõtetega (tehes põhimõtteliselt samalaadset tööd sarnase netopalgaga Kesk- ja Lääne-Euroopas asuvatest uutest „migreerunud” tegevusbaasidest). Mõned võivad võtta kaasa oma pered, integreeruda sinna ja leida uued juured. Kuid nende juhtide jaoks, kes ei loobu oma algsetest kodukogukondadest ja juurtest – tõenäoliselt on

see palju suurem grupp – ei parane paindlikkus ja võimalus kodus aega veeta, vaid see hoopis väheneb.

Kaubanduslikust vaatepunktist vaadeldi küsitletud äriühingute esindajate poolt põhjalikult restruktureeritud, ümberpaigutatud Euroopa piiriülese veoautotööstuse võimalikke tagajärgi kahel tasandil:

- Äritasandil eeldatakse, et veoettevõtjate kogukulutused, kes tegutsesid oma juhtide heaks „perifeeria” baasidest, suurenevad kõrgemate sotsiaalkindlustuse ja netopalgade maksimäärade võrra ja lisanduvate halduskulude osas, mida makstakse Kesk- ja Lääne-Euroopa riikides.
- Ükski intervjuueeritutest polnud valmis selle kohta täpseid arve esitama. Lisas 3 a – väga esialgne ja umbkaudne – hindab autor seda mõju. See näitab, et regulaarne iga-aastane piiriülene veokulu tõuseb 7–8%, enne kui võetakse arvesse mis tahes katkestuste kulud ning ühekordne ümberpaigutamine ja ränne.

Mõned intervjuueeritavad näevad neid kulusid ja sellega kaasnevaid katkestusi Euroopa piiriülese veoautode tuleviku vältimatu ja vastuvõetava tagajärjena, mida lõpuks kannavad saatjate tööstused. Mõned teised rõhutasid negatiivset mõju Euroopa Liidu transporditööstuse konkurentsivõimele ning lõpuks Euroopa ettevõtete konkurentsivõimele ja õitsengule „globaliseerunud” maailmas.

- Teine aspekt on sissetulekute, tervishoiu ja muu sotsiaalkindlustusraha õiglase jaotamise ja ümberjaotamise tase ELi liikmesriikide vahel. Suhteliselt rohkem vahendeid läheb Kesk-Euroopa riikide maksu-, tervishoiu- ja sotsiaalkindlustussüsteemidesse. Vähem on saadaval esilekerkivate perifeersete riikide jaoks, kus enamik nende „ümberpaigutatud” juhtide perekondi endiselt elab.

Euroopa Komisjoni mobiilsuspaketiga seotud eeskirjade ja ettepanekutega seotud murel, kogemustel ja eeldatavatel tagajärgedel, mille autor on siiani 25 maanteeameti juhtivate liikmetega tehtud 25 intervjuust kogunud ja kokku võtnud, on palju tahke. Nad näitavad üksmeelt üsna paljudes küsimustes ja erinevusi mõnes teises. Uuringu käesolevas viimases osas visandatakse lühidalt kaks alternatiivset stsenaariumi Euroopa maanteetranspordi süsteemi edasiseks arenguks, mille autor tuletab järeldustest.

VI. Euroopa piiriülese maanteeveosüsteemi tuleviku stsenaariumid

1. Stsenaarium I: Mobiilsuspaketi kiire rakendamise stsenaarium

Kui mobiilsuspaketi viimased sätted ja muudatused rakendatakse ja jõustatakse kiiresti ja põhjalikult, avaldab see tohutut mõju liikluse infrastruktuuri mitmele aspektile, transporditööstuse tulevasele struktuurile ning paljude tööstussektorite ja riikide kuludele ja konkurentsivõimele Euroopas.

Üks hulk tagajärgi on seotud „kabiini puhkeaja“ ja „sunnitud juhi/veoki kojutulemise“ ettepanekutega.

- Kabiini puhkeaja regulatsiooni kvantitatiivset mõju on väga raske hinnata. Autor tegi intervjuusarja põhjal järelduse, et ligikaudu 600 000 rahvusvahelisest veoautost Euroopa maanteedel võib kogu aeg (võrrele näide 1!) veerandi kuni kolmandiku reisitsükkel olla pikem kui 3 nädalat. Arvestades, et 150 000 veokil on iga kolme nädala tagant 45+ tunnine tavaline iganädalane puhkepaus, tuleb alates määruse täieliku jõustumise hetkest igal nädalal majutada +/- 50 000 veoauto juhti nende kabiinidest väljapoole. Kuna enamikule neist ei ole lähiaastatel kindlasti sobivaid parkimis- ja hotellirajatisi saadaval, reageerib kaubavedude sektor tõenäoliselt mitmel viisil.
- Esimene viis: praegune valikuline „kõrvalehoidmine“ Prantsusmaast ja Belgiast, riikidest, kus määrust juba väga rangelt rakendatakse, ei ole enam mõttekas. Intensiivistatakse enim läbitavate riikide veofirmade jõupingutusi, et leida sobivaid hotelle ja sarnaseid rajatisi juhtidele, kes on reisitsükklites, mis on pikemad kui kolm nädalat. (Piiratud) määral võivad need jõupingutused olla edukad, leitavad rajatised asuvad peamiselt veoautoteedest tõenäoliselt kaugemal. See tähendab täiendavat (mittetootlikku)

veoautoliiklust kõrvalteedel, et pääseda sellistesse rajatistesse, ja uut koormust kogukondadele, kus need asuvad.

- Teine viis: kaubavedudega tegelevad ettevõtted püüavad võimaluse korral vähendada oma juhtidele pikemate, enam kui kolmenädalaste reisitsükklite osakaalu. Need jõupingutused langevad kokku mobiilsuspaketi selgesõnalise mandaadiga lasta kõik juhid sagedamini oma kodukohta tagasi pöörduda ettepanekus „Sunnitud veoauto ja juhi kojutulemine“ (arutatud eespool jaotises V.3!). Lähituleviku praktilise küsimusena tähendab see autojuhtide sagedasemat bussiga sõitmist või lendamist koju või jõulisemat veoauto ja juhi naasmist kodubaasidesse. Halvemini tehtud kojusõidud vähendavad veoautode transpordisüsteemi üldist tõhusust ja läbilaskevõimet, mis tingib vajaduse rohkemate veokite, rohkemate autojuhtide järele ning tekitab rohkem ummikuid ja negatiivset keskkonnamõju.
- Mõned intervjuueeritavad väitsid ka, et autojuhid, kellel on kodu Euroopa äärealadel (näiteks Ukrainas, Valgevenes, Balkani riikides, Portugalis), lähevad autojuhtide pakkumise turul kaduma, sest neile pole lühikeste intervallidega tuhande ja enama kilomeetri pikkused kojutulemisreisid realistlikud ega ka sobivad.
- Kolmas vastus suuremate, rahaliselt tugevamate kaubavedudega tegelevatele ettevõtete poolt, mis vastab ka jaotises V.3 arutatud tagajärgedele juhi/veoauto sunniviisilise kojutulemise ettepanekule, on operatsioonikeskuste ja tööhõive ränne majanduslikult vähem arenenud aladelt eemale. „Perifeersetest“ riikidest rikkamatesse Kesk- ja Lääne-Euroopa riikidesse. Kaubaveotööstuse koondumise soovituslik väiksemate ja keskmise suurusega tööstuse liikmete arvult on küsitav.

KIIRE RAKENDAMINE

Veel üks tagajärgede kogum kiire rakenduse stsenaariumi korral on makromajanduslikul tasemel.

1

Kaubavedude kallinemine ja EL-i põhiste veoteenuste eeldatav lühiajaline läbilaskevõime ja paindlikkuse kaotus – kolmandate riikide vedude väiksema teostatavuse tagajärjel – nõrgendab nende konkurentsivõimet oma konkurentide ees väljastpoolt ELi – näiteks Türgi logistikaettevõtted.

2

Töökohtade kaotus Euroopa keskusesse „migreeruvate“ ettevõtete juurest, juhtide sissetulekud, maksutulu jne. mõjutab negatiivselt EL-i kümme aastat kestnud kulukat jõupingutust kogukonna „vanade“ ja „nooremate“ liikmete õitsengu taseme ühtlustamiseks.

3

Selle asemel suurendab kiire rakendamine vähemalt lühiajaliselt Euroopa maanteetranspordisüsteemi võimekuse raskete katkestuste ohtu. Märkimisväärne osa Euroopa maanteetranspordisüsteemi võimekusest kaob, kuna väiksemad ja nõrgemad äärealade veokioperaatorid lõpetavad tegevuse. Süsteemi paindlikkust hooajaliste ja piirkondlike kaubavedude kõikumistega toimetulekul takistavad nn „sunnitud kojutulemise“ eeskirjad ja „kolmandate riikide vedude“ tõhus kaotamine.

4

Väheneb ELi majanduse võime edukalt konkureerida globaalsetel arenidel ja suurendada oma kodanike jõukust.

2. Stsenaarium II: „Tööstuse ekspertide“ stsenaarium

Teine stsenaarium visandatakse eeldusel, et mobiilsuspaketiga seotud poliitiline protsess võimaldab praegusi ettepanekuid täiendavalt kohandada ning transpordi- ja logistikatööstuse liikmete muret võetakse arvesse. See põhineb järgmiste faktide aktsepteerimisel:

- Euroopa „löhe“, mis tähendab piiriülese veomahu suurt nõudlust Kesk- ja Lääne-Euroopas võrreldes veokijuhtide ressursside kättesaadavusega peamiselt Euroopa äärealadel tuleb realistlikul viisil ületada. Seda ei saa reguleerida, sundides „kojutulekut“ ja perifeerseid ettevõtteid ja juhte suures ulatuses rändama ja ümber kolima!
- Enamik juhte tajub hästivarustatud, kaasaegset (võib-olla tulevikus suuremat) veokikabiini mitte kui statsionaarsete magamisrajatiste halvemat asendajat. Võtmeprobleem on infrastruktuuri puudujääk: turvaliste veoautode parkimisrajatiste äärmine puudus peamiste transporditeede lähedal asuvates kohtades (kus on vajalikud vahendid, et juhid saaksid hoolitseda oma vajaduste eest: tualetid, duširuumid, toidukohad ja pesupesemisvõimalus ja mida võib olla suhteliselt lihtne pakkuda ning mis ei nõua väga suuri investeeringuid). Seda puudust tuleb kõige reisitumates riikides lahendada kiirendatud programmide abil, millega

ehitatakse sobivaid ohutuid parkimis- ja teenindusrajatisi.

- Lühikesed „kojutulemise“ tsüklid ei ole paljude autojuhtide jaoks väärtus. See on õiglane tehing juhile vastuvõetava äraoleku pikkuse ja saadud kompensatsiooni vahel, mis muudab kokkuleppe sotsiaalselt vastuvõetavaks. Kui majanduslikult ebasoodsas olukorras olevatest riikidest pärit inimesed otsustavad töökohtade kasuks, mis nõuavad oma kodudest pikka äraolekut, vastutasuks väga hea tasu eest (võrreldes oma riikide kodumaiste võimalustega), ei tohiks seda võimalust välistada. See võimaldab neil sõidukijuhtidel säästa oma pikaajaliste pensioniplaanide, maja ehitamise või kohaliku ettevõtte asutamise nimel hilisemas eluetapis.

See uuring jätab paljud küsimused lahtiseks. Uute autoveoeskirjade sotsiaalse, keskkonnaalase ja majandusliku mõju täielikuks mõistmiseks on vaja rohkem uuringuid. Kuid kui see aitab poliitikutel ja reguleerivatel asutustel esitada „õigeid küsimusi“ ning mõista mõnda veomahu pakkumise ja nõudluse turgude põhifaktidest, teenib see head eesmärki Euroopa maanteetranspordi tööstuse tulevikus.

ON VAJA MUUTUSI

Kiireloomulisemad ettepanekud praeguste poliitiliste mobiilsuspaketi ettepanekute muutmiseks, mille osas autor leidis konsensuse, on järgmised:

1

Eemaldada ettepanek „iganädalane kabiiniväline puhkeaeg“. Asendada see võimsa parkimise infrastruktuuri algatusega.

2

Mitte ohustada suurt osa Euroopa maanteetranspordi läbilaskevõimest ja paindlikkusest, muutes kolmandate riikide veod võimatuks ja seega sundides sel viisil kiiresti ärist välja astuma paljud väiksemad ettevõtjad ääremaade riikidest, kuid võimaldada pikem aeg koolitades veoteenuse pakkujaid ja nende suuri kliente, et võetaks vastu paremini ühtlustatud palgatase, arendataks väikeettevõtete autovedude juhtimise professionaalsust ning täielikult ühtlustada ja lihtsustada tööeeskirjad ELi liikmesriikide vahel.

3

Panna poliitiliste ja seadusandlike jõupingutuste keskpunkt lihtsustamisele ja ühtlustamisele kogu Euroopas, selle asemel et toetada riiklikku proteksionismi, eelistades riiklikke eeskirju.

4

Edendada uusi mudeleid pikamaasõidu marsruutide käitamiseks³⁹.

Nende ettepanekute abil saaks Euroopa maanteetranspordi tööstus jätkata häireteta Euroopa majanduse integratsiooni ja kasvu toetamist ning transpordi- ja logistikasektori järkjärgulist professionaalsemaks muutmist oma klientide, juhtide ja edusammude hüvanguks parema ohutuse, töötajate ja jätkusuutlikkuse eesmärkide poole.”

Lõppmärkused

- Allikas Rahvusvaheline Maanteetranspordi Liit (IRU): "Euroopa Komisjoni mobiilsuspakett", võetud saidilt [www / iru / org](http://www.iru.org), 26.6.2019.
- Muu hulgas IRU: "Euroopa Komisjoni mobiilsuspakett" 2019; Tööandjate ühing Poola transpordi- ja logistikauhendus (TLP): 7.1.2019 esitatud seisukohtade dokument Varssavis, Poolas; Euroopa ekspedeerimise, transpordi, logistika ja tolliteenuste assotsiatsioon (CLECAT): analüüs: 2019. aasta aprilli mobiilsuspakett, Brüssel, Belgia; Bundesverband Logistik ja Entsorgung (BGL) e.V.: 6.6.2019 „Stellungnahme zum Trilog Mobilitätspaket I“, Frankfurt, Saksamaa.
- Vt hiljutist ELi töödokumentit TRAN-DT-632799_EN, 8.1.2019.
- Vt Verkehrsrundschau „Osteuropäische Verkehrsminister kritisieren ...“ 9.6.2017.
- Vaata nt Süddeutsche Zeitung: 12.11.18 artikkel „Katastrophale Arbeitsbedingungen“; Christine Fritschke, Deutsche Presseagentur „Osteuropäische Fahrer“, 23.4.2019; ARTE TV-dokumentatsioon „Wahnsinn LKW“, eetris 7.5.2019; Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) „Kaasaegne orjus tänapäevases Euroopas“ 2012.
- Tim Cook, Apple Corp. tegevjuht, nagu tsiteeris Kara Swisher oma artiklis „Chaos Factory“, New York Times, 19.6.2019.
- Siin ei käsitleta nn kirjakasti asukohti, kus fiktiivne asukoht on loodud just selleks, et kasutada mõnda välisriigis kehtivat regulatsiooni. Pole vaidlust selle üle, et see peaks olema ebaseaduslik.
- Sama järeldust on kohaldatud alates 2016/17. aastast EÜ 561/2006 „kabiinist väljas puhkeaja“ määrase suhtes, nagu on kirjeldatud eespool nimetatud aruande jaotises III.1.3!
- ROOMA I, vastavalt määruses EÜ 593/2008, täpsustatakse, et töölepingute suhtes kohaldatavad seadused võivad lepinguosalisel sõnaselgelt valida (artikkel 3). Kuid kui antud valik tähendaks, et ta „jätaks kaitse, mida ta pakub (asjaomases vastuvõtvast riigis) sätetega, millest ei saa kõrvale kalduda“, siis kohaldatakse selle riigi seadusi, „kus töötaja tavaliselt teeb oma tööd“ (art. 8.2).
- Kvantitatiivsed kaubaveoandmed on Eurostatilt. Hinnang raskeveokite, autojuhtide arvu ja iga-aastaste kulude mahtude kohta on autori oma – põhineb erinevatel allikatel, näiteks Eurostati [road_eqs_lorrox.xls](#). Sellekohased selgitused ja autori hinnangud on taotluse korral kättesaadavad.
- Nende andmete allika ja ELi maanteetranspordiandmete koondkokkuvõtte kohta vt mobiilsuse ja transpordi EC-DG, punkt C.1: „Ülevaade ELi maanteetransporditurust 2015. aastal“, mai 2017.
- Allikas: Eurostati andmebaas, faili [road_go_ia_itt](#), retr. 0707-19 ja autori hinnangud. Vt ka lõppmärkust 10.! Viidatakse täistööajaga võrdväärsetele (FTE) numbritele, sest tegelikkuses teevad paljud veoautod oma riigis kodumaiseid reise ja mõningaid rahvusvahelisi reise. Täistööajale võrdväärsed arvud eeldavad, et kogu rahvusvaheline kaubavedu toimub veoautodel, millega tehakse eranditult rahvusvahelisi vedusid.
- Võrrele Rahvusvahelise Maanteeliidu (IRU) „Juhtide puuduse vähendamine Euroopas“, 20.3.2019. www.iru.org, Genf, Euroopa Parlament, sise poliitika peadirektoraat, tööhõive ja sotsiaalküsimused „Töötajad rahvusvaheliste maanteevedude sektoris“, dokument IP / A / Econ / 2014-7, 2015; BAG (vt allpool 13. märkust!).
- Sellel graafikul esitatud arvud on autori hinnangud, mis põhinevad Eurostati andmetel Euroopa veoautopargi registreerimisriikide ja paljude muude allikate kohta (vt ka lõppmärkust 10!). Kuna sellised andmed on siinkohal piiratud, näitavad arvud „suurusjärku“ - need ei ole täpsed. Hinnangute aluseks olevate kaalutluste selgitus on autorilt nõudmisel saadaval.
- Raskeveokite koguarv Euroopas on umbes 2,6 miljonit, mis nõuab ligi 3 miljonit juhti. (et seda arvesse võtta: üle 3,5 tonnise brutokaaluga veokite koguarv on umbes 7,5 miljonit. Euroopas registreeritud veokite koguarv, kaasa arvatud alla 3,5 tonni kaaluvad kergsõidukid, on umbes 33 miljonit. Paljusid L veokeid < 3,5 tonni kasutatakse isiklike eesmärkidel. Vt Eurostati andmebaasi „[road_eqs_lorrox](#)“!).
- Allikas Bundesamt für Güterverkehr (BAG), „Marktbeobachtung Güterverkehr - Auswertung der Arbeitsbedingungen Güterverkehr und Logistik 2018-I“, september 2018, Köln/Saksamaa.
- Vt nt toidu IFS-sertifikaadi omanike kohustused!
- Selle uuringu eraldi katses hindas teadlane, et just Saksamaal, kus piiriületuse ja transiidi rahvusvaheline veoautode liikumine on kõige aktiivsem, on vaja umbes 70 000 raskeveokite parkimis- ja majutusvõimalust, peamiselt nädalavahetustel. Vt Klaus, Peter „Wöchentliche Fahrer-Ruhezeiten und die EU-Kontroverse...“ DVZ-is, Deutsche Logistikzeitung 15.7.2018.
- Intervjueeritava selle tsitaadi episoodiline näide oli tähelepanek, et autojuhid peatuvad aeg-ajalt hotellides, lasevad firmal selle kviitungite alusel hüvitada, et see ametlikult vastaks nõuetele ja lähevad siis nagunii oma kabiini magama.
- Selliseid vastastikuseid nõudeid esitasid küsitajale selgesõnaliselt Poola, Bulgaaria ja Saksamaa ettevõtted ning ka Poola ja Saksamaa tööstusühenduste esindajad.
- Vt Smith, Adam, The Wealth of Nations, orig. avaldatud 1776, ja hiljuti Peter, Michael E. The Competitive Advantage of Nations, The Free Press, New York, 1990.
- Lähtefirma intervjuud. Leedu puhul on 13% www.euromig.com, „Transpordiäri Leedus“, toodud 19. juunil 2019. Kiirelt arenevas Poolas, mis on praegu Euroopa suurim kaubaveoteenuste pakkuja, on kaubaveo osakaal SKT-s hinnanguliselt 3–4%.
- Euroopa Liit, 25. märtsi 1957. aasta Rooma lepingu artikkel 2.
- Võrrele Eurostati „Selgitatud statistika: tööjõukulu tunnihind“, mis on välja arvatud aprillis 2019. Ungaris on autojuhi keskmine palk kaks korda suurem kui kooliõpetaja keskmine palk.
- Autori mitmesaja Saksamaal asuva transpordi- ja logistikatööstuse eraldi analüüs (avaldatakse lähiajal) tõestab seda. Selles analüüsis esitatud umbes 50 täiskoormaga kaubavedude ettevõtte keskmine EBIT-näitaja näitab tulude pealt teenitud tagasihoidlikku 2,3%.
- Vaatamata sellele, et selliseid juhtumeid on esinenud, nagu paljud küsitletud ütlesid. Tööstusharu peab tegema kõik endast oleneva, et muuta autojuhi raske töö atraktiivsemaks, vähendada kuritarvitusi ja suurendada juhtide töökohtade ligitõmbavust.
- Tsiteeris üks küsitletud Kagu-Euroopa ettevõtte esindajaid.
- Intervjuude põhjal saadi teada, et mida kaugemal Euroopa Liidu äärealadel on autojuhtide pere ja kodu, seda enam eelistavad nad pikemaid töötsükleid.
- Vaadake märkuses 11 viidatud EÜ allikat. Tühja sõidu osakaal on palju suurem - kuni 50% - spetsiaalse varustuse (nt tankerid, silod, uued autod ja loomaveohaagised) operaatorite jaoks.
- Vähemalt üks intervjueeritav kahtles, kas see arv on õige. Tema hinnangul võib vahemik olla kuni 20% suurem. See tuleneb kabotaaživedudest, millest ei teatata õigesti.
- Kabotaaži kuni km mahud moodustavad ainult umbes 6,4% piiriületusmahtudest, nagu on näidatud 1. näites.
- Üksikasju leiate Prantsuse Comité National Routier (CNR) Pariisi 2016. aasta novembri uuringust „Rahvusvaheliste veoautojuhtide tööhõive ja palgatingimuste võrdlev uuring Euroopas“.
- Näiteks „vahetus“ tüüpi toimingud ja jagamine ühendvedudel.

Lisa I. Läbi viidud intervjuud

Intervjueeritud ettevõtte	Maa	Intervjueeritava positsioon	umbes käitavate raskeveokite arv	+ allhanke korras	esmane piiriületus tegevuse tüüp
Maanteetranspordi vedajad					
Arcese Trasporti S.P.A.	Itaalia	Tegevdirektor	1000		ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Boekestijn Transport Sp. z o.o.	Poola/Holland	Peadirektor	350		ELi kolmandate riikide veod
Dartom Sp. z o.o.	Poola	Tegevjuht	190		ELi kolmandate riikide veod
Discordia, Internat. Trspt	Bulgaaria	President ja tegevdirektor	650		ELi kolmandate riikide veod
Duvenbeck Holding GmbH	Saksamaa	Juhtiv partner	1500	500	ELi kahepoolne
Elflein Spedition & Transport GmbH	Saksamaa	President ja tegevdirektor	500		ELi kohalik ja rahvusvaheline kahepoolne
Eurospeed Cargo Trspt	Bulgaaria	Asepresident	140		ELi kolmandate riikide veod
Finsterwalder, Transport & Logistik	Saksamaa	Peadirektor	250	250	ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Gartner KG	Austria	Asepresident	1500	500	ELi kolmandate riikide veod
Grupo PrimaFrio	Hispaania	Tegevdirektor	2000		ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Heinloth Transport GmbH & CO. KG	Saksamaa	Omanik & juhtiv partner	80	250	ELi kolmandate riikide veod
Kreiss SIA	Läti	Tegevasepresident	1500		ELi kolmandate riikide veod
L.I.T. Speditions GmbH	Saksamaa	Tegevdirektor	500	300	ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Link international Transport Sp. z o.o.	Poola	Tegevdirektor	600		ELi kolmandate riikide veod
LKW Walter int. Transportorganisation AG	Austria	Direktor		8000	ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Quehenberger Logistik GmbH	Austria	Tegevdirektor	400	1500	ELi kolmandate riikide veod
Raben Transport Sp. z o.o.	Poola	Tegevjuht	200	800	ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Targor-Truck Sp. z o.o.	Poola	Esimees	300		ELi kolmandate riikide veod
Vos Logistics	Poola	Tegevdirektor	800		ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Waberer's International	Ungari	Tegevdirektor	4000		ELi kolmandate riikide veod
Woodex	Poola	Tegevjuht	10		ELi kolmandate riikide veod
Kergtranspordi pakkujad & ekspediitorid					
DSV Road Holding A/S	Taani	Tegevdirektor		10000	ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Nagel-Group Deutschland SE & Co.	Saksamaa	Tegevdirektor	300	1000	ELi kahepoolne ja kolmandate riikide veod
Transa DB Schenker	Saksamaa	Tegevdirektor		3000	ELi kohalik ja kahepoolne

Lisa 2:

„Sunnitud veoautode kojutuleku” maksumuse illustreeriv prognoos: Baltikumi juhtum

1. Praegu võib eeldada, et vähemalt 25–30% enam kui 70 tuhandest pikamaajuhist, vastavalt 60 000 Baltikumist opereerivast veokist tegeleb kolmandate riikide vedude ja kabotaaživedudega „banaani” riikides, Põhja- ja Lääne-Euroopas. See tähendab 20–30 000 veoautot, mis eeldatakse olevat üle 3-nädalastel reisitsüklitel (vt 1. näidet ja 22. lõpumärkust ülal!).
2. Paljude nende jaoks suureneb „kojutuleku” reise arv praegusest 6-lt kuni 8-lt aastas (eeldusel, et kolmandate riikide vedude tsüklid on 6–8-nädalased), vähemalt 12-kordseks - mis tähendab kojutuleku reise suurenemist 50% võrra.
3. Leedu autojuhtide piiriüleste reise keskmine kaugus Kesk- ja Lääne-Euroopa laadimiskohtadest on umbes 800 km. Iga täiendav „kojutuleku” edasi-tagasi sõit lisab keskmiselt 1600 km pikkuse vahemaa, mille maksumus on umbes 1600 eurot. Statistiliselt on need lisasõidud enamasti tühjad, ilma tuluta, sest Baltikumist või Baltikumi on veoseid palju vähem kui Balti veoautotsüklite võimsus enne sunnitud kojutuleku kasutuselevõttu.
4. Eeldatakse, et lisakulud 8000 eurot veoki kohta (1600 eurot reisi kohta, 5 täiendavat kojutuleku tsüklit aastas) rakenduvad 15 000-le „kolmandate riikide vedude” veoautole (vt eeldus esimeses lõigus), see moodustab 120 miljonit eurot aastas.
5. Kui see 120 miljonit eurot aastas on seotud Baltikumi kolmandate riikide vedusid teostava rahvusvahelise veoautopargi igaaastase kogukuluga 25 000 ühikut - mis on 2,5 miljardit eurot -, siis suureneb kasv umbes 5%. See ei hõlma sekundaarseid tagajärgi, näiteks keskkonnakulud ning mõju juhtide pakkumise ja nõudluse tasakaalule.
6. 5% -ne hinnang on suurem, kui arvestatakse Euroopa perifeeriast kaugemal asuvate veokiparkidega (nt Bulgaaria, keskmine rahvusvahelise reisi vahemaa 900 km, Portugal 900 km, Rumeenia 1100 km).

Lisa 3:

Kolmandate riikide vedude teostatavuse kulude illustratiivne prognoos

1. Hinnanguliselt on Euroopas ääremaade kodubaasidest kolmandate riikide vedusid tegevaid veoautosid umbes 80–100 000, mida juhib ca 100 000 kuni 123 000 juhti. See arv tuleneb hinnanguliselt 310 000 ääremaade sõidukijuhist, kes regulaarselt tegutsevad suure transpordinõudlusega „banaani” riikides (vt aruande jaotist IV.1 - Euroopa läbilaskevõime nõudluse ja pakkumise „lõhe” selgitus) ja statistiline tõsiasi, et 26,5% kogu Euroopa piiriületavast veost moodustavad kolmandate riikide vedod (vt 1. näide!).
2. Autojuhi igaaastaste brutokulude praegune erinevus kõrgepalgaliste Kesk-Euroopa riikide ja madalamapalgaliste Ida- ja Edela-Euroopa riikide vahel on hinnanguliselt 10 000 eurot aastas, vastavalt ca 35%. Kui eeldatakse, et 112 000 „odava hinnaga” juhi kulud (vt eespool punkt 1!) tõstetakse „kõrgete kuludega” juhtide tasemele, sest nendele sõidukijuhtidele peab maksma Kesk-Euroopa kõrgemate tasemete kohaselt pärast lähetatud töötajate eeskirjade ja „Rooma I” kohaldamist, siis on see absoluutne lisakulu 1,1 miljardit eurot aastas ainult palkadele. (Siin eeldatav 10 000 euro suurune lõhe on sõidukijuhi eeldatavate praeguste keskmiste aastakulude erinevus, milleks on 37 000 euro suurune kõrge maksumusega riikides võrreldes 27 000 euro suurusega madala maksumusega maades (intervjuu teave. Vt jaotist V.2!)).
3. 310 000 veoki hinnanguline aastane tegevuskulu (umbes võrdne tuluga) praegusel kulutasandil madalamate kuludega riikides, mida selles arvutustes arvestatakse, on umbes 30 miljardit eurot.
4. Kulude suurenemine eeldatava kolmandate riikide vedude kaotamise ja selle veokimahu migreerumine Kesk- ja Lääne-Euroopa piirkondadesse, sealhulgas kõrgemad diisli-, rajatis- ja halduskulud seal, on suurusjärgus 2–2,5 miljardit eurot aastas ehk 7–8%. See ei hõlma üleminekuprotsessiga seotud kulusid ja kahjusid.



**Prof. Peter Klaus,
D.B.A./Bostoni ülikool, dipl. tegevjuht, Ma.
(transport) MIT / Cambridge / Ma.**

20 aastat oli ärilogistika õppetooli esimees Erlangen-Nürnbergi Friedrich-Aleksandri ülikoolis, Saksamaal. Ta oli Nürnbergi tarneahelate teenuste Fraunhoferi grupi kaasasutaja ja juht. Alates ametlikust pensionile jäämisest 2009. aastal on ta jätkuvalt tegev Fraunhoferi konsultandina, TUM Asia logistika külalisprofessorina, Technische Universität Müncheneri Singapuri filiaalis ning mitme kutseliidu ja ettevõtte juhatuse liikmena.

Tööelu esimese poole veetis ta oma pere transpordiettevõttes Saksamaal, kus ta asus omandama logistikajuhi kutseõpet ja sai 1970. aastatel tegevjuhiks. Pärast ettevõtte müüki 1978. aastal veetis ta rohkem kui neli aastat USA-s, et omandada magistrikraad MIT-is ja doktorikraad Bostoni ülikoolis.

Professor Klausi uurimistöö, publikatsioonide ja konsultatsioonitöö põhiteemad on Euroopa, USA ja Aasia transpordi- ja laiemal logistikatööstusega seotud turu-uuringute valdkonnad, samuti logistikateenuste pakujate juhtimise ja strateegiaga seotud küsimused.

peter.klaus@fau.de