EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Liidu autoveoturu olukorra kohta

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Liidu autoveoturu olukorra kohta

1. SISSEJUHATUS

Rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitleva määruse (EÜ) nr 1072/2009[1] artikli 17 lõikes 3 sätestatakse järgmist:

„Komisjon koostab 2013. aasta lõpuks aruande ühenduse autoveoturu kohta. Kõnealune aruanne sisaldab turuolukorra analüüsi, sealhulgas hinnangut kontrollide tõhususele, ja analüüsi töötingimuste arengu kohta kutsealal ning ka hinnangut sellele, kas eeskirjade ühtlustamine, muu hulgas jõustamise ja maanteekasutusmaksude ning sotsiaal- ja ohutusealase regulatsiooni valdkonnas, on edenenud sellisel määral, et võiks kavandada riigisiseste autoveoturgude edasist avamist, sealhulgas kabotaaži osas.”

Käesolev aruanne on vastus sellele palvele. Aruandes võetakse kokku mitmes uuringus[2] esitatud tõendusmaterjal ning kasutatakse Eurostati kogutud autokaubavedude statistikat[3] ja samuti liikmesriikidelt autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide jõustamise kohta[4] kogutud teavet. Samuti tuginetakse ELi autoveoturu arengut käsitleva kõrgetasemelise rühma 19. juuni 2012. aasta aruandele[5]. Aruandes võetakse ka arvesse tulemusi, mis saadi ulatuslikul konsulteerimisel sidusrühmadega enne ja pärast kõrgetasemelise rühma aruande koostamist. Aruanne tuleneb komisjoni määratletud vajadusest määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 muutmise järele õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse analüüsimise raames[6].

2. AUTOVEOTURU ARENG

2.1. Autovedu

Maanteekaubavedu on ELis peamine maismaatranspordiliik, moodustades üle 70 % kogu maismaatranspordist, nagu on näidatud joonisel 1. Autovedude osakaal kogu maismaatranspordis on püsinud viimase kümne aasta jooksul suhteliselt stabiilsena.

---

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1072/2009, 21. oktoober 2009, rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta, ELT L 300, 14.11.2009, lk 72–87.

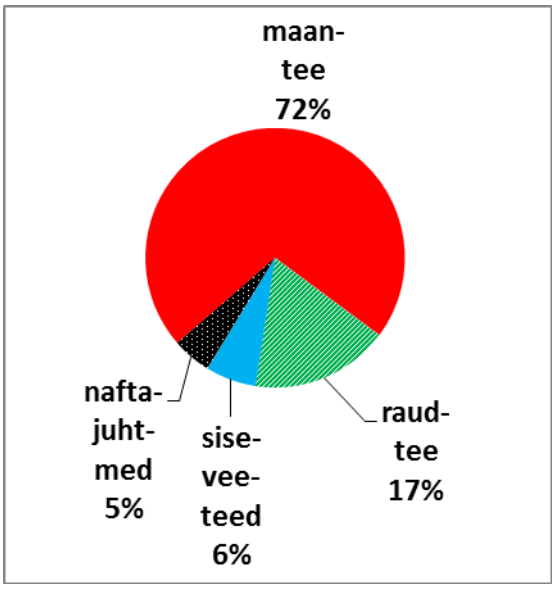
2 Eeskätt „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union”, AECOM, 2013; „Development and Implementation of Road Cabotage”, Euroopa Parlament, 2013; „Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012”, OECD, 2013; „Maanteetranspordi vedajate sotsiaalsed ja töötingimused”, Euroopa Parlament, 2013.

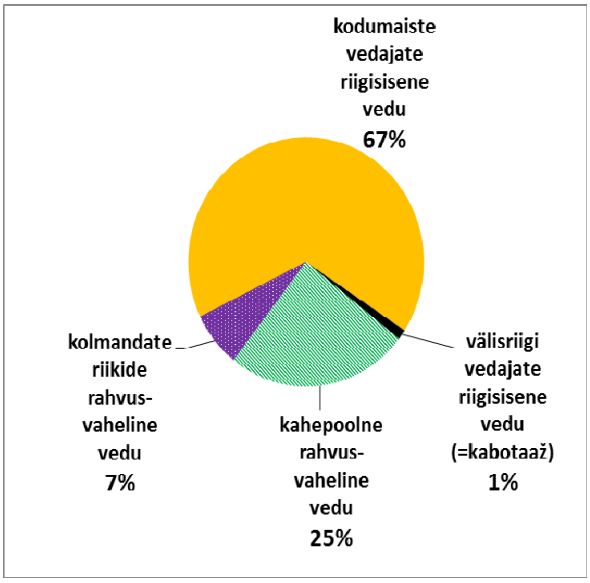
3 Tulenevalt andmete kättesaadavusest käsitletakse käesolevas aruandes ELi autoveoturu arengusuundi vaid kuni 2012. aastani. Seepärast viidatakse aruandes läbivalt 27-liikmelisele ELile.

4 St sõidukijuhtide sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode käsitlev määrus (EÜ) nr 561/2006, kõnealuste normide jõustamise miinimumnõudeid käsitlev direktiiv 2006/22/EÜ, sõidumeerikuid käsitlev määrus (EMÜ) nr 3821/85 ja liikuva tegevusega hõivatud töötajate tööaega käsitlev direktiiv 2002/15/EÜ.

5 Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market, prof Baylissi juhtimisel, juuni 2012.

6 „Saavutused ja edasised sammud õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse alal”, COM(2013) 685 (final).





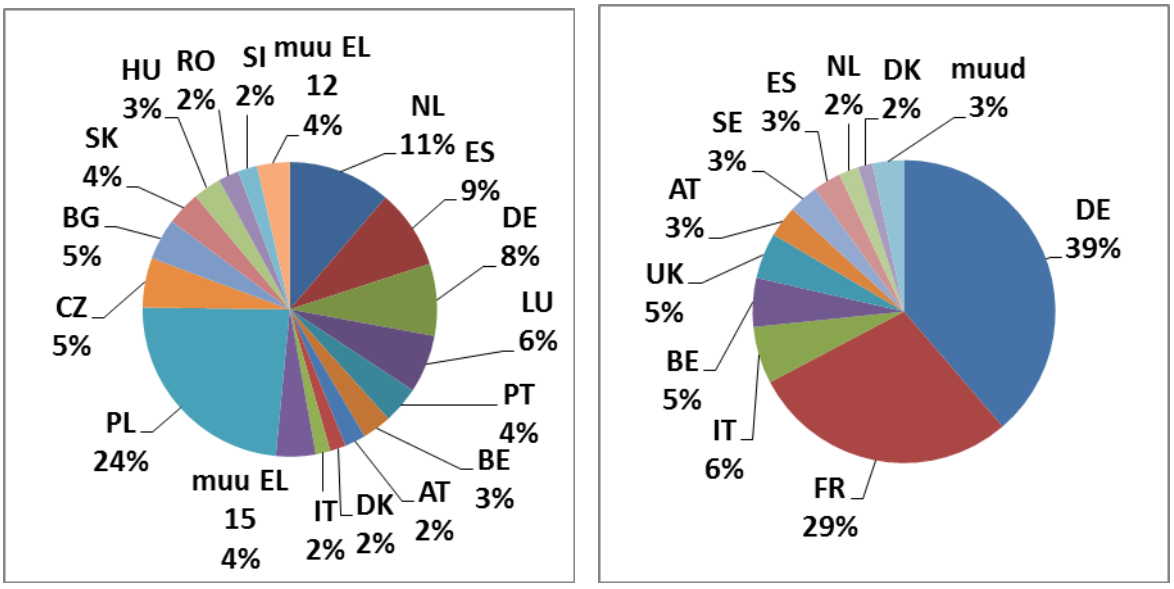
Joonised 1 ja 2. Eri transpordiliikide osatähtsus maismaakaubaveos 27-liikmelises ELis 2012. aastal (vasakul). Maanteekaubavedu 27-liikmelises ELis 2012. aastal transporditüübi järgi (paremal). Allikas: Eurostat, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat.

2012. aastal oli maanteevedude maht 27-liikmelises ELis peaaegu 1 700 miljardit tonnkilomeetrit, mis on 4 % vähem kui 2004. aastal ja ligikaudu 13 % vähem kui tippaastaks kujunenud 2007. aastal.

Samas riigis registreeritud sõidukite riigisisesed veoteenused moodustavad ligikaudu kaks kolmandikku kogu autoveost. Teises liikmesriigis registreeritud sõidukite riigisisesed veoteenused (mis on kabotaaž) moodustavad kogu autoveost vaid veidi enam kui 1 %. Rahvusvaheliste veoteenuste osakaal on kasvanud viimase kümne aasta jooksul 30 %-lt kogu maanteekaubaveost 2004. aastal 33 %-le 2012. aastal. See on märk üha integreeritumast ühtsest turust ELis. Neli viiendikku kõigist rahvusvahelistest vedudest teostavad sõidukid, mis on registreeritud selles liikmesriigis, kus toimus peale- või mahalaadimine. Viiendiku vedudest teostavad kolmandas riigis registreeritud sõidukid (st kolmandate riikide veod). 2004. aastal oli see ligikaudu kaheksandik. Kolmandate riikide vedude osakaal kogu maanteekaubaveost on suurenenud 4 %-lt 2004. aastal 7 %-le 2012. aastal (vt ka joonis 2 eespool).

Kolmandate riikide veod on autoveoturu kõige kiiremini kasvav osa, olles kasvanud ajavahemikus 2004–2012 enam kui 80 %. Sellele toob kasu asjaolu, et rahvusvahelised veod on ELi sees täielikult liberaliseeritud. Ka kabotaaž on kasvanud (ligikaudu 50 %), kuid on ikka veel suhteliselt madalal tasemel. Määruse (EÜ) nr 1072/2009 määratluse kohaselt on kabotaažveod „rendi või tasu eest tehtavad riigisisesed veod, mida teostatakse vastuvõtvas liikmesriigis”. See on piiratud kolme kabotaažveoga seitsme päeva jooksul pärast rahvusvahelist vedu. Kabotaažvedude hoogne kasv tuleneb osaliselt sellest, et 2009. ja 2012. aastal kaotati vastavalt 2004. ja 2007. aastal ELiga ühinenud enamiku riikide vedajatele kehtestatud ajutised eripiirangud.

Nagu on näidatud joonistel 3 ja 4, teostavad (absoluutarvudes) enamiku kabotaažvedudest (51 %) EL 15 riikide[7] vedajad ning seda enamasti sõiduki registreerimise liikmesriigi naaberliikmesriigis. Kõige olulisemad kabotaažiturud on ELi keskmes asuvad suured transporditurud (Saksamaa, Prantsusmaa). Kümnest kõige suuremast kabotaažvedusid vastuvõtvast liikmesriigist seitsmes tehakse suurem osa kabotaažvedudest EL 15 riikides registreeritud sõidukitega. EL 12 riikide vedajad on sunnitud tegema suhteliselt rohkem vedusid väljaspool koduriigi turgu, kuna nende autoveoturud on üsna väikesed. Prantsusmaal üksi teostatakse rohkem riigisiseseid maanteekaubavedusid kui kõigis 2004. ja 2007. aastal ELiga ühinenud 12 liikmesriigis kokku.



Joonised 3 ja 4. Kabotaažveod ELis 2012. aastal sõiduki päritolu (vasakul) ja vastuvõtva riigi (paremal) alusel. Allikas: Eurostat, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat.

Umbes 15 % kõigist autovedudest 2012. aastal moodustasid oma kulul toimunud veod ja ülejäänud 85 % moodustasid rendi või tasu eest toimunud veod. Rendi ja tasu eest toimuvad veod on ELi autovedude sektoris tehtavad ja ettevõtlusstatistika kohaselt määratletud veod, samas kui oma kulul toimuvad veod tehakse teistes majandusvaldkondades oma tarbeks. Oma kulul toimuvate vedude osakaal on suurem riigisiseses kui rahvusvahelises transpordis.

Reeglina ei ole oma kulul toimuvad veod kättesaadavad kabotaaži või kolmandate riikide veoga tegelevatele ettevõtjatele. Siinkohal on asjakohased vaid rendi ja tasu eest toimuvad veod. Seega võetakse kabotaaži määras arvesse vaid rendi ja tasu eest toimuvate vedude turuosa. Eurostati andmetest nähtub, et 2012. aastal moodustasid välisriikide sõidukid keskmiselt 2,5 % kogu riigisisesest rendi ja tasu eest toimuvate vedude turust EL 27 riikides, samas kui ülejäänud 97,5 % vedudest teostasid kodumaised sõidukid.

[7] „EL 15" viitab ELi liikmesriikidele enne 1. maid 2004, „EL 12" hõlmab 2004. ja 2007. aastal ELiga ühinenud liikmesriike.

Kuigi on arvatud, et Eurostati andmetes alahinnatakse kabotaaži tegelikku taset, ei nähtu jõustamist käsitlevatest liikmesriikide aruannetest tuvastamata kabotaaži kõrget taset (vt punkt 4.2). Lisaks on Eurostati statistika kõige ulatuslikum ja võrreldavam kättesaadav andmebaas, sest need andmed saadakse riiklike statistikaametite kogutud ametlikest andmetest ning edastatakse Eurostatile kokkulepitud standardite kohaselt.

2.2. Ettevõtte struktuur ja tööhõive

ELi autoveoturg hõlmab ligikaudu 600 000 valdavalt väikeettevõtjat, kelle keskmine suurus on neli töötajat ettevõtja kohta. See arv on püsinud viimastel aastatel stabiilsena. 80 %-l ettevõtjatest on vähem kui 10 ja 99 %-l vähem kui 50 töötajat. 2011. aastal andis autovedude sektor tööd ligikaudu 3 miljonile inimesele. Siinkohal tuleks märkida, et nimetatud arvud hõlmavad vaid rendi ja tasu eest toimuvate autovedudega tegelevaid ettevõtjaid ja inimesi ega sisalda oma kulul toimuvaid vedusid. Pikaajaline suundumus näitab, et selliste vedude korraldamisel on üha suurem roll ekspediitoritel ehk täisteenuse osutajatel (st isik või ettevõtja, kes tegeleb saadetiste korraldamisega kolmanda poole jaoks).

Majanduslanguse ajal on kasumimarginaalid vähenenud nii logistikasektoris kui ka autovedude sektoris. Vähemkasumlike vedude puhul on järjest rohkem kasutatud alltöövõtjana väikeettevõtjaid, suurendades logistikaahela ühenduste arvu[8]. Paljusid veoettevõtjaid peetakse nende finantsseisundist lähtuvalt haavatavaks (Banque de France'i andmetel kuni kolmandik Prantsusmaa autoveo-ettevõtjatest[9]).

Sellegipoolest tähendavad suhteliselt madalad turuletuleku tõkked veoettevõtjana alustamisel seda, et turult lahkuvad ettevõtjad tulevad regulaarselt turule tagasi või asendatakse uute ettevõtjatega. Hoolimata ebasoodsast majanduskeskkonnast on näiteks Hispaanias väljastatud ELi litsentside arv ajavahemikus 2010–2012 kasvanud (ligi 26 000 litsentsilt 2010. aasta lõpus enam kui 27 000 litsentsini 2012. aasta lõpus). See näitab, et tegemist on vastupidava sektoriga, mis näib kohanevat kiiresti muutuste ja majanduslike arengutega.

Teatud sidusrühmad[10] on väitnud, et madalama kulubaasiga liikmesriikide vedajad, kes tegutsevad kabotaaži kaudu riigisisestel turgudel, on põhjustanud konkurentsi, mis on viinud töökohtade kaotuseni. Sektori tööhõive kohta olemas olevad andmed seda väidet ei toeta. Autovedude sektori tööhõive on aastatel 2005–2011 suurenenud mõningate langustega aastatel 2009–2010. Kuigi töökohtade kaotamine liikmesriikide tasandil vajab täiendavat uurimist, viitavad esimesed järeldused sellele, et need töökohtade vähenemised on seotud majanduskriisi ja autojuhtide kõrge keskmise vanusega. 2011. aastal jõudsid EL 27 autovedude sektori tööhõive näitajad uuesti kriisieelsele tasemele. Seega ei nähtu ühestki objektiivsest tõendusmaterjalist, et kabotaažveod, mis moodustavad riigisisestest vedudest väga väikese protsendi, on avaldanud märkimisväärset mõju veoautojuhtide töökohtadele.

---

8 „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2013.

9 „Panorama économique et financier du transport routier en France", Banque de France, 2012.

10 Nt Euroopa Transpordi Föderatsioon (ETF), Taani transpordi- ja logistika ühendus (DTL) ja Prantsusmaa maanteetranspordi riiklik liit (FNTR).

2.3. Tootlikkuse olukord

2.3.1. Tööviljakus

Nagu on näidatud tabelis 1, on maismaatranspordisektoris tööviljakus madalam kui kogu majanduses üldiselt ning madalaim kõigi transpordiliikide hulgas. Lisaks on see ainus transpordiliik, kus tööviljakus langeb. Tootlikkuse taseme kohta maanteevedude sektoris on vaja üksikasjalikumat teavet. Lisaks on vaja lisauuringuid, et määrata kindlaks konkurentsi mõju tööviljakuse tasemele autovedude sektoris. Eri sektorites läbi viidud uuringutest nähtub, et majanduses üldiselt on rahvusvahelisele konkurentsile avatud turusegmentides (praegusel juhul rahvusvaheline transport) tööviljakus suurem kui rahvusvahelisele konkurentsile suuremalt jaolt suletud segmentides (praegusel juhul riigisisene transport). Neis sektorites, mis ei ole avatud rahvusvahelisele konkurentsile, võib tootlikkuse tase olla kuni 15 % võrra madalam[11]. Seepärast võib eeldada, et riigisiseste autoveoturgude avamine rahvusvahelisele konkurentsile toob sarnase tootlikkuse kasvu.

Majanduskriisi järel registreeriti tootlikkuse vähenemine enamikus liikmesriikides. See vastab ELi majanduses sel perioodil toimunud muutustele. Majanduslanguse ajal väheneb majandustoodang kiiremini kui tööhõive, tuues kaasa tootlikkuse vähenemise. ELi majanduses tervikuna registreeriti perioodil 2008–2011 väga väike tootlikkuse kasv – 0,6 %[12]. Jätkuvalt esinevad olulised erinevused liikmesriikide tööviljakuse tasemes, mis järgnevad erinevustele nende liikmesriikide hinnatasemes.

		Maismaatransport	**Veetransport**	**Lennutransport**	**Ladustamine, tugitegevused**	**Transpordisektor**	**Kogumajandus**
Tööviljakus, 2010	**Eurot töötaja kohta**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Tööviljakuse keskmine aastane kasv, 2001/2010	**Protsentides**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Tabel 1. Transpordisektori ja kogumajanduse tööviljakus. Allikas: Eurostati rahvamajanduse arvepidamise ja ettevõtluse struktuurstatistika.

2.3.2. Sõidukite tootlikkus

Erinevuste tõttu transpordivoogudes ja logistikas kasutatavates tavades, on mõningane tühisõit autoveo vältimatu osa. Arvestades tühisõidu soovimatut mõju kütusetarbimisele, CO_2-heitele ja kuludele, tuleks seda vähendada niipalju kui võimalik. Tühisõitude määr on aastate jooksul veidi vähenenud tänu aeglaselt suurenevale tõhususele vedude korraldamisel. Sellegipoolest hõlmas 2012. aastal tühja sõidukit peaaegu veerand (23,2 %) raskete

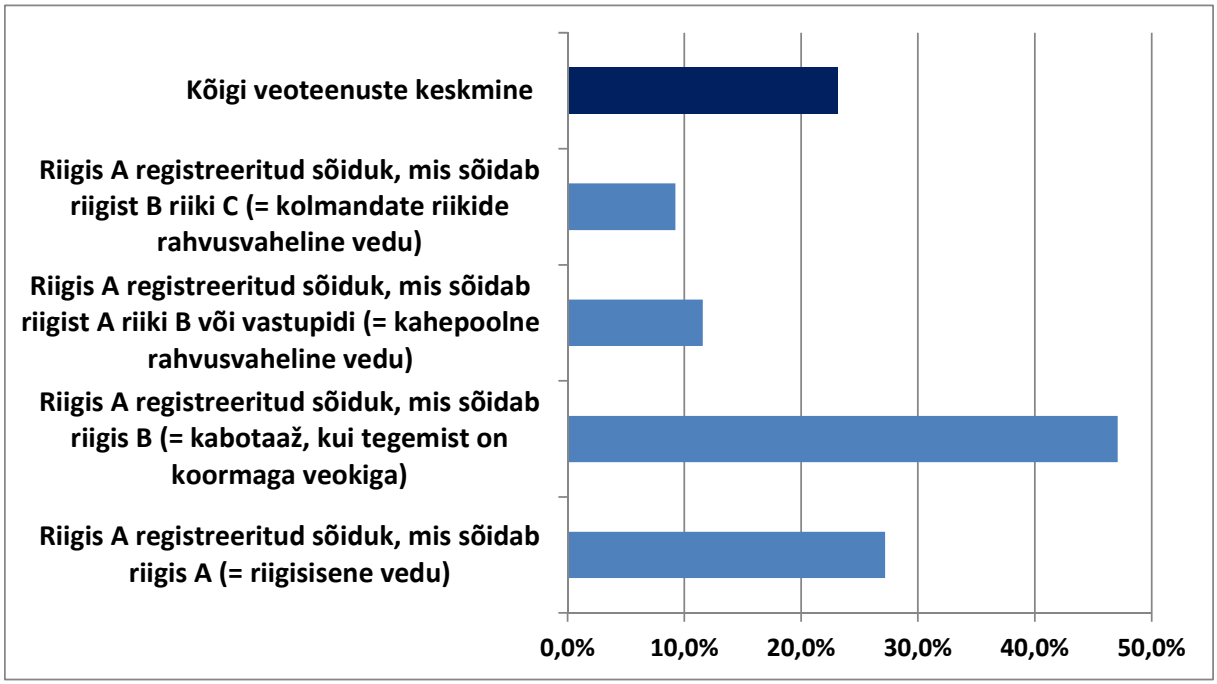
[11] „Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?", Produktivitets Komissionen, 2013.

[12] „Employment and Social Developments in Europe 2012", Euroopa Komisjon.

kaubaveokite kõigist sõidukikilomeetritest ELis[13]. Kuigi usaldusväärseid statistilisi andmeid teiste veokite koorma suuruse kohta ei ole, võib eeldada, et pooliku koormaga veokid on samuti tavalised.

Tühisõidu määr on jätkuvalt kõrge riigisiseste vedude puhul. Riigisiseseid vedusid tegevate kodumaiste vedajate tühisõidu määr on veidi üle 25 %. Ent teises liikmesriigis registreeritud välisriigi veoautode riigisiseste sõitude puhul on tühisõidu määr peaaegu 50 %. Erisõidukid (nagu külmutusveokiga veetavad külmutatud kaubad, tankeritega veetavad vedelikud, prügikogumissõidukiga veetav prügi) on sageli pooliku koormaga või tühjad, kuna tagasisõiduks erisaadetise leidmine on keeruline. Kabotaažveod hõlmavad tavaliselt siiski üldkaubavedu kardinhaagiste või konteineritega. Seepärast ei ole tõenäoline, et tühisõidu kõrge määr tuleneks raskustest tagasikoorma leidmisel, mis on üldvedude puhul hõlpsamini kättesaadavad. Seega näib, et veoettevõtjate tegevust piiravad kabotaažvedudele kehtivad piirangud ning et nad ei ole võimelised veoteenuseid tõhusalt korraldama.

Analüüsist tühisõidu määra kohta eri turusegmentides nähtub, et konkurentsile avatud segmentides, nagu rahvusvaheline transport (kolmandate riikide ja kahepoolsed rahvusvahelised veod), on tühisõidu määr palju madalam[14] kui ikka veel tegevuspiirangutega turusegmentides, nagu on näidatud joonisel 5.



Joonis 5. Tühimassiga sõidukikilomeetrite osakaal sõidukikilomeetrite koguarvust transpordiliigi järgi 2012. aastal. Põhineb 21st EL 27 liikmesriigist 2012. aastal saadud

[13] Käesolevas peatükis kasutatakse Eurostati kogutud andmeid, kuigi veokite koormustegurite mõõdud võivad erineda sõltuvalt veetava koorma liigist. Koormustegurid on piiratud ka väliste teguritega, nagu veokite maksimummassid ja mõõtmed. Vt ka „Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren", Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

[14] „Cabotage en CO_2-reductie. Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO_2 door cabotage", Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2010.

andmetel (BE, IT, CY, MT, RO ja UK kohta andmed puuduvad). Allikas: Eurostat, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat.

Turu avamise positiivset mõju koorma suurustele näitab ka 2004. ja 2007. aastal ELiga ühinenud liikmesriikidest pärit vedajatele kehtestatud juurdepääsupiirangute kaotamise mõju. Kui nende suhtes kohaldatud kabotaažipiirangud 2009. ja 2012. aastal kaotati, langes nende tühimassiga sõidukikilomeetrite osakaal kabotaažis märkimisväärselt (vt joonis 6 allpool). Samas ei näi määrus (EÜ) nr 1072/2009 olevat avaldanud positiivset mõju üldistele tühisõidu määradele kabotaaži puhul. Enne määruse (EÜ) nr 1072/2009 vastuvõtmist kehtisid mitmes liikmesriigis paindlikumad sätted[15]. Pärast määruse (EÜ) nr 1072/2009 kabotaaži käsitlevate sätete jõustumist mais 2010 vähenes üldine tühisõitude määr välisriigis toimuvate sõitude ajal varasemast märkimisväärselt aeglasemalt ning on jätkuvalt peaaegu kaks korda kõrgem kui kodumaiste veokite tühisõidu määr riigisiseses transpordis. Kuigi arvesse tuleb võtta ka muid muutusi, nagu majanduskriis, võib see tähendada, et praegused kabotaažvedude piirangud piiravad vedajate võimalusi suurendada oma tõhusust. Seepärast võib põhjendatult eeldada, et turu edasise avamisega alandatakse riigisiseste vedude tühisõitude määra. Hinnates võimalusi vähendada tühisõitude määra tuleks siiski arvesse võtta tuletatud nõudluse riski, mis võib tekkida, kui suurem pakkumine põhjustab autovedude hindade märkismiväärse languse[16]. Sellisel juhul võib mõju, sh võimalus, et veod suunatakse ümber, olla tugevam nende liikmesriikide autovedude sektoris, kus on suuremad kulud. Samas tuleks märkida, et autovedude hindade langus oleks kasulik veoteenuste kasutajatele ja tarbijatele[17].

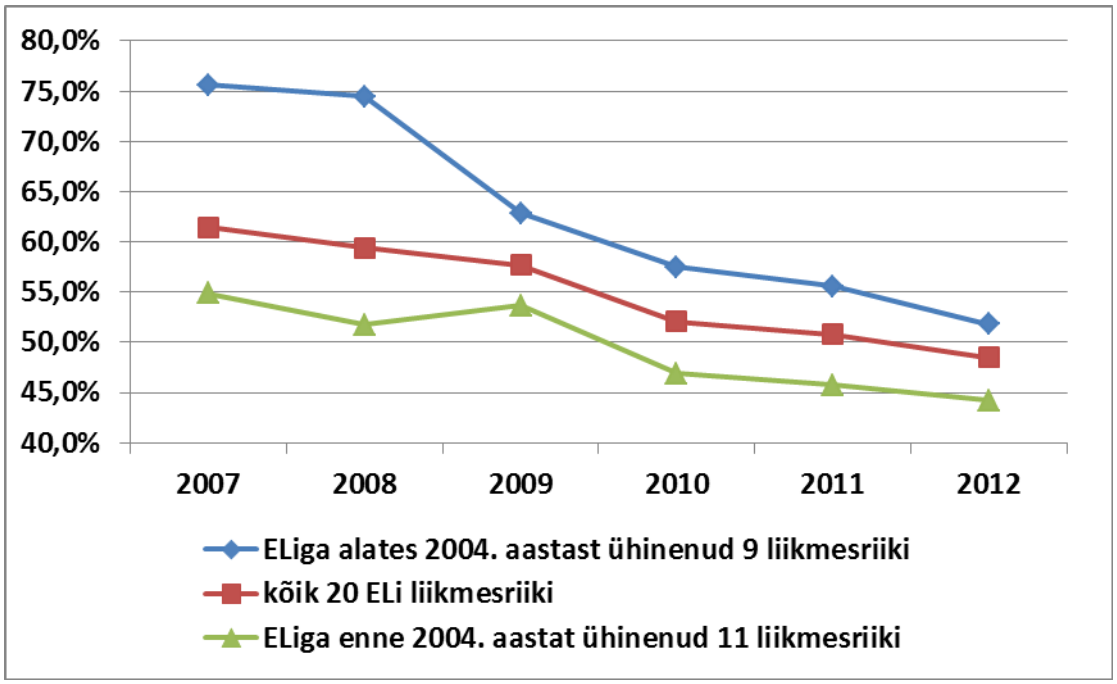
Heitkoguste vähendamisele ja sõidukite kütusesäästlikkuse suurendamisele võivad kaasa aidata ka muud tegurid, sh kütuse tarbimise ja heitkoguste mõõtmise meetodite arendamine, mida käsitletakse komisjoni tulevases teatises raskeveoste kütuse tarbimise ja heitkoguste vähendamise strateegia kohta.

---

15 Itaalia lubas vedajatel teha kabotaažvedusid oma territooriumil kuni 15 päeva kuus, sealhulgas mitte rohkem kui viis järjestikust päeva. Ühendkuningriik võttis vastu otsuse tõlgendada kabotaaži kui ajutist tegevust, mille kohaselt peab vedaja suutma tõendada, et nende veok on riigi territooriumilt lahkunud vähemalt ühe korra kuus. Kreeka kehtestas 1998. aastal kabotaaži piiranguks kaks kuud aastas. 2000. aastal saadeti selle asemel ringkiri, millega kaotati kabotaaži igasugune ajapiirang ning selle asemel võeti aluseks kabotaaži määratlus, mille kohaselt on kabotaaž tegevus, mis ei ole alaline, sage, korrapärane ega pidev. Lisaks teatud muudele tingimustele peavad veokid Kreeka territooriumilt lahkuma vähemalt ühe korra kuus. Prantsusmaa tegi 2002. aastal katse seada kabotaažvedude piiriks nädal korraga, kuid komisjon lükkas selle tagasi kui ebaproportsionaalse piirangu.

16 Teabeleht nr 4/1, ASSIST - Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe.

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.



Joonis 6. Tühimassiga sõidukikilomeetrite osakaalu muutumine välisriikides tehtud sõitudes aastatel 2007–2012 liikmesriikide rühma järgi, kus sõiduk on registreeritud. Põhineb 20st EL 27 liikmesriigist 2012. aastal saadud andmetel (BE, IT, CY, LU, MT, RO ja UK kohta andmed puuduvad). Allikas: Eurostat, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat.

3. KULUSTRUKTUURIDE ARENG AUTOVEDUDE SEKTORIS

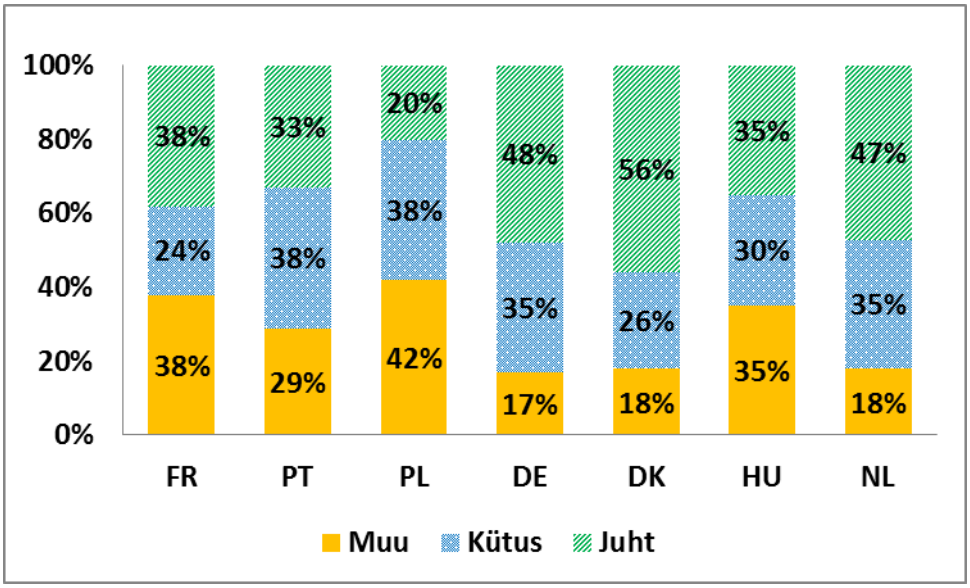
3.1. Kulutegurite: ülevaade

Kulutasemed on üks võtmetegur konkurentsivõime kindlaksmääramisel autovedude sektoris. Teised tegurid on spetsialiseerumine ja teenuse kvaliteet. Kuigi osa nimetatud kuludest on tihedalt seotud asukohaliikmesriigiga (eelkõige sõiduki registreerimis- ja hoolduskulud, ettevõtja maksustamine, kapitalikulu), on muud kulud muutuvad ja sõltuvad tegevuskohaks olevast liikmesriigist (tee- või kütusemaksud). Tulenevalt vahemaal põhinevate tasude olemasolust ja liikmesriikide õigusaktidest, mis võivad teatud juhtudel viia töötasude ühtlustamiseni tegevuskohaks oleva liikmesriigi miinimumstandarditega,[18] võib kõnealusesse kategooriasse arvata teatud määral ka tööjõukulud. Koos kütusega on tööjõud üks kahest peamisest kulutegurist autovedude sektoris. Selleks et määrata kindlaks turgude võimaliku edasise avamise mõju autovedude sektori struktuurile, on kasulik võrrelda selle tööstusharu kulude struktuuri kogu ELis. Kulustruktuuride ja -tasemete ühtlustamine ei ole ELi poliitikameetmete eesmärk ega kuulu ELi pädevusse. Sellegipoolest on väidetud, et turu avamisel võivad olla soovimatud tagajärjed, kui konkurentsisurve viib sotsiaalsete normide,

[18] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 96/71/EÜ, 16. detsember 1996, töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega, EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1–6; Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 593/2008, 17. juuni 2008, lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta („Rooma I"), ELT L 177, 4.7.2008, lk 6–16.

nagu sõidu- ja puhkeaja eiramiseni, mis kujutaks omakorda ohtu liiklusohutusele. Selline areng läheks vastuollu ELi transpordipoliitika eesmärkidega.

Kulustruktuurid muutuvad kogu autovedude sektoris üha sarnasemaks. Kahe peamise kuluteguri (tööjõu- ja kütusekulud) suhteline osakaal on kogu ELis jõudnud võrreldavale tasemele. Kui 2004. aastal moodustasid tööjõukulud 10 % – 30 % kogukuludest selsamal aastal ELiga ühinenud liikmesriikides, on nende kulud sellest ajast saadik suurenenud ning moodustavad 20 % – 40 % kuludest nimetatud liikmesriikides. Absoluutarvudes jäävad tööjõukulud 2004. ja 2007. aastal ühinenud liikmesriikides madalamaks kui EL 15 liikmesriikides, kuid see vahe väheneb pidevalt. Kütusega seotud kulud varieeruvad, moodustades 24 % – 38 % kogukuludest.



Joonis 7. Valitud liikmesriikide veoettevõtjate kulude jaotus. Allikas: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM 2013.

Lisaks on ühtlustumine jätkunud teistes autoveo-ettevõtjate tegevuskuludele mõju avaldavates ELi pädevusse kuuluvates valdkondades, nagu teemaksud. Neist arengusuundadest antakse üksikasjalik ülevaade käesoleva dokumendi 6. peatükis.

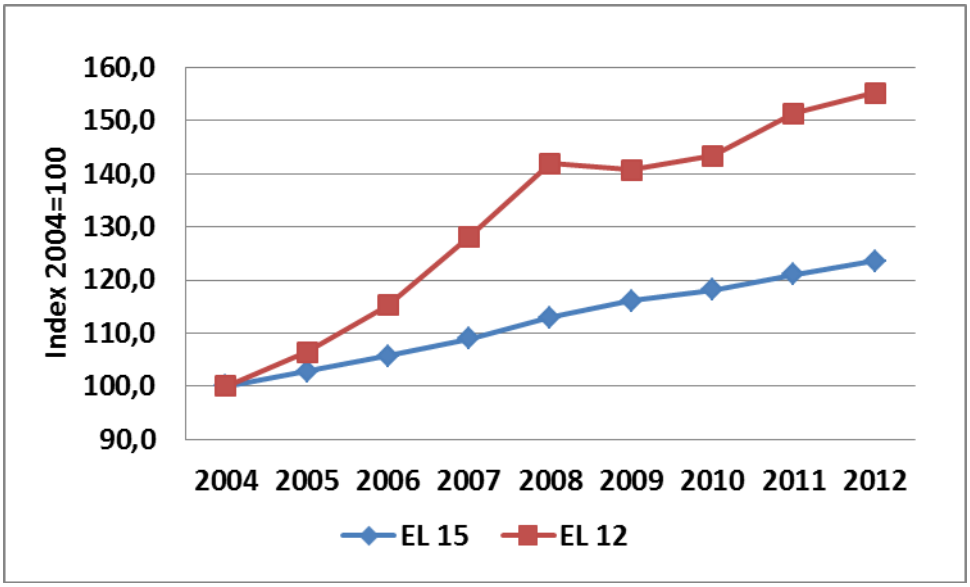
3.2. Tööjõukulude arengusuunad

Autovedude sektoris jaguneb tasu tavaliselt eri kulukomponentideks. Kuupalgad on kindlaks määratud miinimumpalkadest või kollektiivlepingutest lähtuvalt[19]. Keskmine palgamäär erineb transporditüübiti (riigisisene või rahvusvaheline) ja rahvusvahelise transpordi puhul on määrad kõrgemad kui riigisisese transpordi puhul. Lisaks neile erinevustele lisanduvad kindlaks määratud palgamäärale tavaliselt muud tasuvormid, millest kõige levinumad on

[19] Juulis 2013 oli ELi 28 liikmesriigist 21 liikmesriigis (kõigis, v.a Taani, Saksamaa, Itaalia, Küpros, Austria, Soome ja Rootsi) riiklikud õigusaktid, millega sätestatakse miinimumpalk seaduse või riikliku sektortitevahelise kokkuleppega. Liikmesriikides, kus ei ole kehtestatud miinimumpalka, kehtivad kollektiivlepingud, ent neid võidakse kohaldada vaid teatud ettevõtjatele (nt neile, kes on kaubanduskodade liikmed) ja nad võivad olla liikmesriigi eri piirkondades erinevad.

päevaraha ja vahemaal põhinevad lisatasud[20]. Tööjõukulude suure osakaalu tõttu veoettevõtjate tegevuskulude struktuuris võivad palgamäärade erinevused mõjutada sektori äritavasid. Ettevõtjad võivad end registreerida väiksemate tööjõukuludega liikmesriikides. Kui see toimub kooskõlas määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud asutamise eeskirjadega, siis võib teises liikmesriigis registreerimise tava anda panuse piiriüleste investeeringute voogudesse ja tugevdada ELi transporditurru integratsiooni. Ent teises liikmesriigis registreerimise teatud juhtumid (nt kui tegevus toimub vaid ühes liikmesriigis, mis ei ole see liikmesriik, kus toimus registreerimine) võivad olla märk tahtlikust maksude ja tööjõukulude vältimisest.

Kuigi iga turgu tuleks hinnata põhjalikumalt, on märke selle kohta, et palkade erinevused on vähenemas punktini, kus väheneb ebaseadusliku käitumise risk[21]. Sellest hoolimata tuleb jätkata nõuete täitmise tagamist. Kuigi endiselt esineb erinevusi, tõusevad tööjõukulude absoluutmäärad kiiremini liikmesriikides, kes ühinesid ELiga aastatel 2004 ja 2007. Kõiki tasu komponente arvesse võttes näib, et Rumeenia autojuhtide palgad rahvusvahelises transpordis hakkavad jõudma Hispaania veoettevõtjatega sarnasele tasemele (4–5 eurot tunnis)[22]. Need arengusuunad on kooskõlas keskmise palga määrade ühtlustumisega ELis, nagu näidatud joonisel 8. Selle tulemusena on autovedude sektori palgamäärade erinevused võrreldavad keskmiste palkade erinevustega kogu ELis ja majanduses tervikuna. Alljärgnev graafik näitab EL 12 töötajate palkade suhtelist tõusu võrreldes EL 15 töötajate palkadega.



Joonis 8. Ettevõtlusmajanduse tööjõukulude indeksi kujunemine EL 15 ja EL 12 liikmesriikides alates 2004. aastast. Allikas: Eurostat, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat.

[20] Määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaselt on vahemaal põhinevad tasud ebaseaduslikud, kui nad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust.

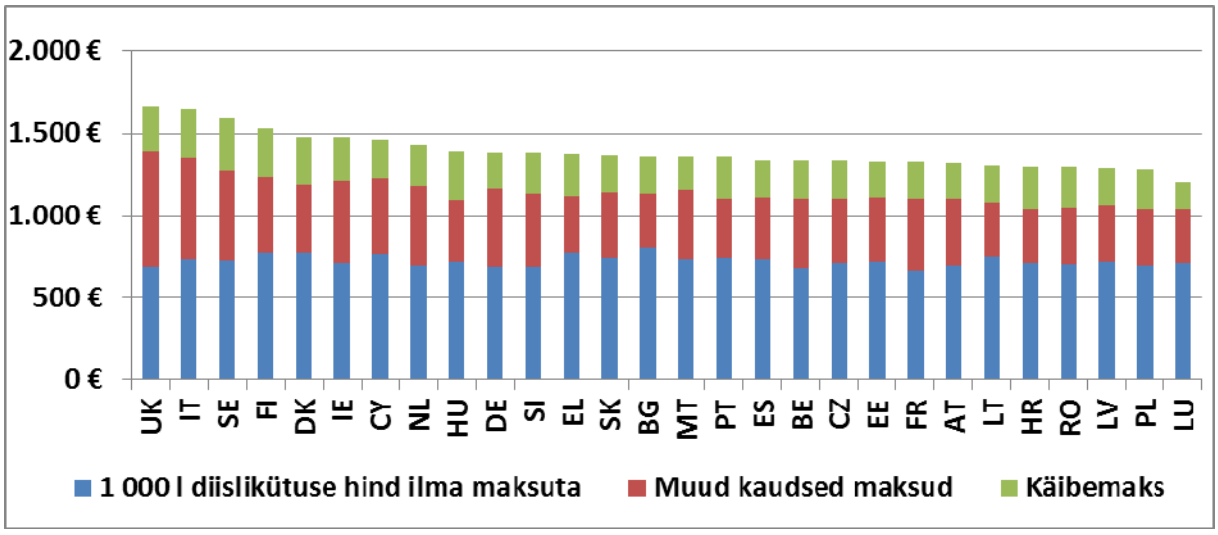
[21] „Auch zu Hause wird gut verdient – Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv", Deutsche Verkehrszeitung, 28. jaanuar 2014.

[22] „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2013.

Nagu eespool näidatud, on palgamäärade erinevused autovedude sektoris sarnased palkade keskmiste erinevustega liikmesriikide vahel kogu majanduses. Siiski tuleks tähelepanu pöörata sellele, et autovedude liikuva laadi tõttu võib neil erinevustel olla kõnealuse sektori konkurentsile suurem mõju. Vastupidiselt teiste sektoritega saab transporditeenuseid osutada ajutiselt teistes liikmesriikides, säilitades samas osaliselt elukohaliikmesriigi palgatingimused. Siiski võib ELi kehtiv õigus mõnel juhul suurendada nende mitteresidendist töötajate kaitset, kes osutavad ajutiselt teenuseid teistes liikmesriikides. Direktiivi 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta[23] kohaldatakse autojuhtidele juhul, kui nad kuuluva direktiivi reguleerimisalasse. Määruses (EÜ) nr 593/2008 lepinguliste võlasuhete kohta[24] sätestatakse üldised kriteeriumid lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse määratlemiseks. Teatud juhtudel võib jätta kõrvale seaduse, mida lepingule tavapäraselt kohaldataks, ja asendada selle rahvusvahelise eraõiguse kohaste kohustuslike eeskirjadega, mida kohaldatakse kohas, kus töötaja harilikult töötab (artikkel 8).

3.3. Kütusekulu muutused

Kogu ELis on kütusekulud järginud toornafta hinna muutusi rahvusvahelisel turul ja suuri erinevusi ei ole. Osaliselt tuleneb see Euroopa Liidu energiatoodete ja elektrienergia maksustamisel aset leidvast järkjärgulisest ühtlustamisest, mida reguleerivad nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ sätted (energia maksustamise direktiiv)[25]. Kütuseaktsiisi struktuur on ühtlustatud, muu hulgas sätestatakse direktiivis mootorikütusena kasutatavate energiatoodete madalaim maksustamismäär. Siiski võivad liikmesriigid ise vabalt kehtestada endale sobival viisil oma riiklikud maksumäärad. Riiklikud maksumäärad erinevad liikmesriigiti. Madalaimad kütusekulud on Luksemburgis, kõrgeimad Ühendkuningriigis.



[23] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 96/71/EÜ, 16. detsember 1996, töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega, EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1.

[24] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 593/2008, 17. juuni 2008, lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta („Rooma I"), ELT L 177, 4.7.2008, lk 6.

[25] Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, 27. oktoober 2003, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik, ELT L 283, 31.10. 2003, lk 51.

Joonis 9. Tavapärane diislikütuse hind 1 000 liitri kohta liikmesriigiti (jaanuar 2014). Allikas: energiaturu vaatluskeskuse väljaanne „Oil Bulletin", 2014, Euroopa Komisjon, energeetika peadirektoraat

3.4. Muud kulutegurid

Lisaks kahele peamisele nimetatud kulutegurile tekib autoveo-ettevõtjatele muid kulusid, nt

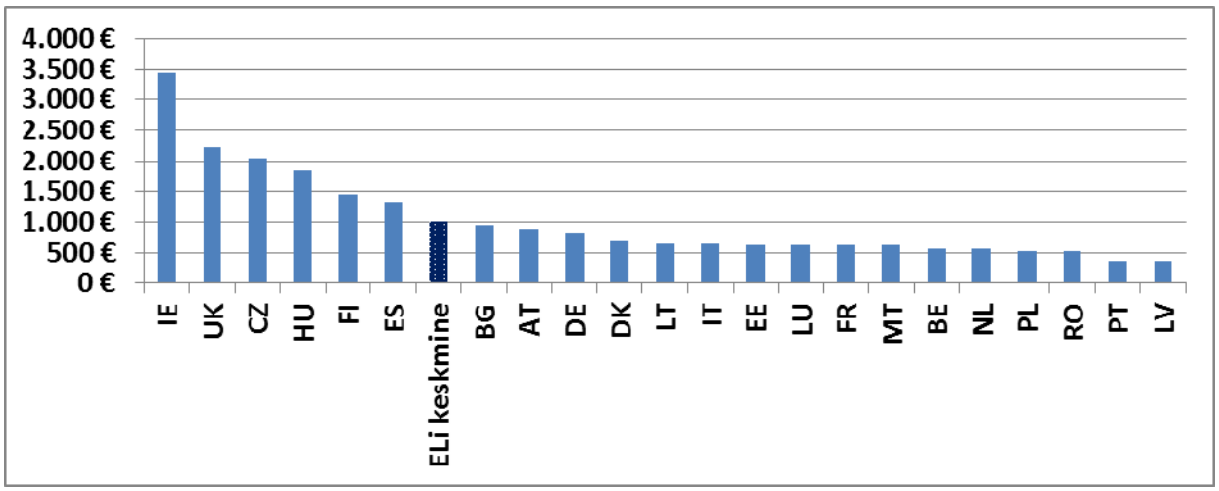
– ühekordsed tasud ettevõtja asutamisel (sh sõidukite ostmine ja registreerimine);

– sõidukite omamise või liikumisega seotud perioodilised maksud;

– sõidukite kasutamisest tulenevad maksud (tulumaks, ajal või vahemaal põhinevad teemaksud).

Nende tasude suhteline määr võib mõjutada ettevõtja ärikäitumist. Tasude määrade märkimisväärsed erinevused võivad soodustada tegevuse teise riiki viimise ebaseaduslikke juhtumeid, mis omakorda panevad ebasoodsamasse olukorda seadust järgivad ettevõtjad. Kuigi maksude ja tasude määr on jätkuvalt erinev, on märke sellest, et sõiduki kohta makstavad netomaksud on kogu ELis jõudmas sarnasele tasemele.

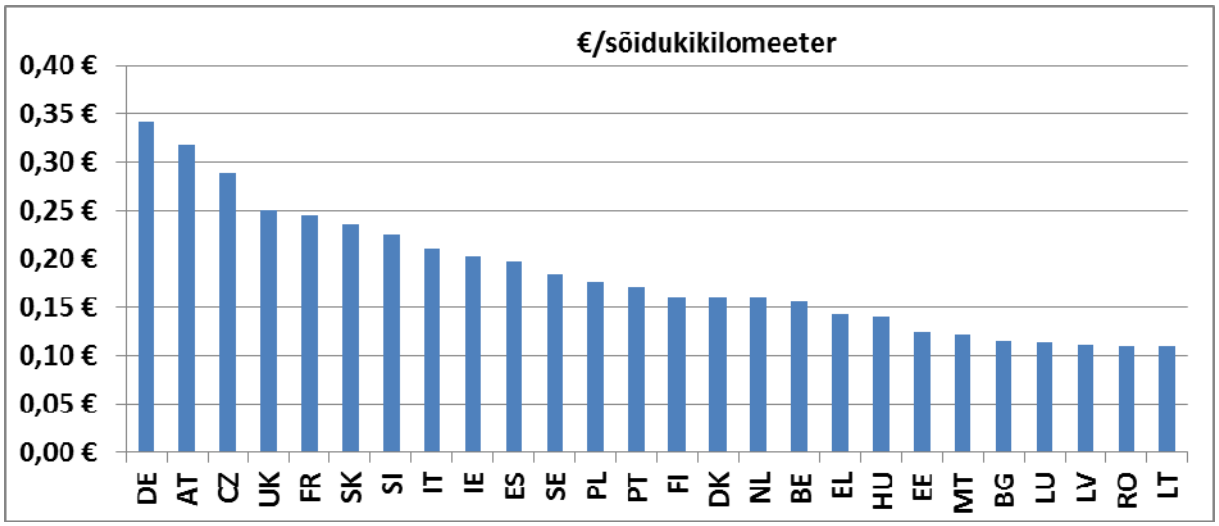
Erinevused püsivad ettevõtja asutamisel ja sõiduki registreerimisel võetavate maksude, samuti liikumisega seotud tasude määrades. Asutamistasud varieeruvad umbes 40-eurosest ühekordsest tasust Tšehhi Vabariigis kuni üle 1 000-eurose ühekordse tasuni Bulgaarias[26]. Samuti erinevad liikmesriigiti sõidukimaksud (registreerimis- või omandimaksud). Maksumäärade erinevus ei ühti tööjõukulude puhul täheldatava lahknevusega EL 15 ja EL 12 vahel. Näiteks sõiduki aastamaksud varieeruvad vahemikus 1 kuni 10, nagu näidatud joonisel 10. Kümne kõige suuremate sõiduki aastamaksudega liikmesriigi hulgas on kolm EL 12 liikmesriiki (Tšehhi Vabariik, Ungari ja Bulgaaria).



Joonis 10. Sõiduki aastamaks (eurodes) poolhaagisega standardtraktori eest (2012). Allikas: ACEA Tax Guide 2012.

[26] „Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union", AECOM, 2013.

Iga kulukomponendi erinevusi üksikasjalikult analüüsimata on huvitav märkida, et vaatamata neile erinevustele ei näi riigisiseste teemaksude keskmine määr liikmesriigiti väga palju erinevat. Vastavalt joonisel 10 toodud OECD kalkulatsioonidele on ühe sõidukikilomeetri kohta makstavate maksude keskmine netosumma 0,18 eurot ja see erineb liikmesriigiti üsna vähe. ELi kõige kõrgemaid makse võetakse Saksamaal (0,34 eurot/sõidukikilomeetri kohta) ja madalamaid Bulgaarias, Luksemburgis, Lätis, Leedus ja Rumeenias (0,11 eurot/sõidukikilomeetri kohta)



Joonis 11. Sõidukikilomeetri kohta makstavad netotasud (riigisisesed autoveod, 2012). Allikas: „Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012", OECD, 2013.

Osaliselt võib selle põhjus olla see, et liikmesriigid kasutavad järjest rohkem territooriumipõhiseid teekasutusmakse (olgu need siis teemaksukleebised või teel kogutavad maksud). Pärast raskete kaubaveokite maksustamist käsitleva direktiivi 1999/62/EÜ[27] vastuvõtmist ja järgnenud läbivaatamist on järjest enam liikmesriike kehtestanud teekasutusmaksude süsteemid. Arvestades kulustruktuuride lähenemist, seisavad ELi veoettevõtjad järjest enam väljakutse ees suurendada oma tõhusust ja parandada teenuste kvaliteeti. See edasiminek tooks kasu autovedude sektori klientidele, eeskätt ekspediitoritele ja jaekaubandussektorile, ja nende kaudu suureneks tervikuna ELi majanduse tõhusus ja konkurentsivõime.

4. AUTOVEOTURULE JUURDEPÄÄSU KÄSITLEVATE SÄTETE JÕUSTAMINE

Määruste (EÜ) nr 1071/2009[28] ja (EÜ) nr 1072/2009 eesmärk on tagada ettevõtjatele õiglane juurdepääs rahvusvahelisele autoveoturule, mh nähes järelevalveasutuste jaoks ette täiendavad

[27] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest, muudetud direktiiviga 2006/38/EÜ ja direktiiviga 2011/76/EL.

[28] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1071/2009, 21. oktoober 2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ, ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.

kriteeriumid nende täitmise kontrollimiseks. Nende määruste nõuetekohane jõustamine on vajalik tagamaks, et autoveoturul tegutsevad ettevõtjad oleksid usaldusväärsed ja konkureeriksid võrdsetel alustel. Siiski on nende määruste teatud sätete jõustamine jätkuvalt problemaatiline. Veoettevõtjate ja järelevalveasutuste jaoks valmistavad raskusi eeskätt kaks aspekti: stabiilse ja tõhusa toimimise sätted määruses (EÜ) nr 1071/2009 ja kabotaaži puudutavad sättes määruses (EÜ) nr 1072/2009.

4.1. Määruse (EÜ) nr 1071/2009 jõustamine

Määruses (EÜ) nr 1071/2009 autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta liideti kokku mitu õigusakti eesmärgiga lihtsustada ja täiendada nende jõustamist. Lisaks kehtestati selles lisanõuded, eeskätt veoettevõtjate stabiilse ja tõhusa toimimise kriteerium, sätted ühenduse tegevusloa ühtse vormi kohta, erinõuded veokorraldajatele ja liikmesriikide koostöö suurendamise kohta jõustamise alal (eeskätt veoettevõtjate kohta peetavate riiklike registrite omavahelise ühendamise kaudu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU) abil).

Need muudatused on aidanud kaasa täiendavale ühtlustamisele, eriti ühenduse tegevuslubade vormi osas. Siiski on vaja tööd jätkata, et viia selle määruse rakendamine lõpule, eeskätt Euroopa autoveo-ettevõtjate registri täieliku ühendamise kaudu. Täpsed aruanded näitavad ka, et teatud liikmesriikides on ikka veel varifirmasid (st ettevõtjad, kes on asutatud teatud liikmesriigis maksueesmärkidel, kuid kus nad ei tee oma haldustoiminguid ega tegele äritegevusega, rikkudes määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklit 5). Seesugused tavad ei ole kooskõlas seadusandja kavatsusega. Neid tavasid dokumenteeritakse aeg-ajalt,[29] ent nende ebaseaduslikkuse tõttu on siiski on raske tuvastada nende suurusjärku.

Need varifirmad eksisteerivad jätkuvalt seepärast, et asjaomastes liikmesriikides on jõustamisele eraldatavad ressursid ja omistatav prioriteetsus erinevad. See võib tekitada raskusi teistele liikmesriikidele, kes teavitavad sellistest ettevõtjatest registreerimisliikmesriike, ent ei saa loota teise poole tugevale toetusele. Lisaks jäävad nõrgaks sätted, millega reguleeritakse stabiilse toimimise nõude jõustamist[30]. Seepärast näib selles valdkonnas vajalik tõhusam piiriülene koostöö ja asjaomaste sätete rangem jõustamine.

4.2. Määrus (EÜ) nr 1072/2009: rakendamisega soetud küsimused ja riikide arengusuunad

Järelevalveasutuste ja samuti veoettevõtjate andemete kohaselt erinevad määruse (EÜ) nr 1072/2009 jõustamiseks kasutatavad meetodid. Need erinevused võivad pärssida veoettevõtjaid tegelemast ettevõtlusega ELi-sisestel turgudel teistes liikmesriikides. Vaatamata püüdlustele täpsustada määruse (EÜ) nr 1072/2009 tingimusi,[31] on erinevused

---

29 „The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities." Projekti TRANSPO lõpparuanne, märts 2012, www.tagliacarne.it/download/229.html.

30 Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 12 lõikes 2 sätestatakse: „Kuni 31. detsembrini 2014 kontrollivad liikmesriigid vähemalt iga viie aasta tagant, kas kõnealused ettevõtjad vastavad [autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise nõuetele]".

31 „The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers." Euroopa Komisjon, 2011, http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf.

teatud sätete rakendamisel püsima jäänud. Näiteks Soome käsitab mitme mahalaadimisega vedusid (mille käigus teeb veoettevõtja ühest ja samast koormast mahalaadimisi mitmes sihtkohas, nt sama ettevõtja filiaalid) mitme veoteenusena, samas teised loevad mitme mahalaadimisega veod üheks veoteenuseks. Taani ja Soome järelevalveasutused nõuavad, et veoettevõtjad esitaksid kontrollimise korral kabotaaživedude kohta tõendid saatedokumentide vormis kohapeal. Teised annavad veoettevõtjatele aega kõnealuse teabe kogumiseks, kui see ei ole kohe kättesaadav, nt juhul kui saatelehte ei kanta koormaga kaasas.

Lisaks võib teatud liikmesriikide puhul täheldada suundumust piirata reguleerivate vahendite ja jõustamistavade kaudu veoettevõtjate jaoks rahvusvahelise transpordi ja kabotaaživedudega tegelemise tingimusi. Näiteks võib tuua järelevalveasutusepoolse diskrimineerimise sõidukite puhul, mis kuuluvad kohalike ettevõtjate teises liikmesriigis asutatud filiaalidele, või piiravate sätete kohaldamise kaubaliikidele, mida veavad peamiselt mitteresidendist vedajad. Asutuste sallitavad eraalgatused süvendavad teisest liikmesriigist pärit autojuhtide stigmatiseerimist. Ühes liikmesriigis on kohalike autojuhtide hulgas teatavat populaarsust kogumas nutitelefoni rakendus välismaiste registreerimisnumbritega veoautode tuvastamiseks ja jälgimiseks. Pikas perspektiivis võivad sellised regulatiivsed ja eraalgatused õõnestada siseturu õigustikku transpordivaldkonnas ja eeskätt tõhususe suurenemist, mis tuleneks turu avamisest piiriülesele transpordile.

Võttes arvesse, et kabotaažisätete rikkumise kohta on väga vähe dokumenteeritud tõendeid, on selliste tavade asjakohasus veelgi küsitavam. Kuigi ebaseaduslike kabotaaživedude üle (st kabotaaživeod, mis ületavad määruse (EÜ) nr 1072/2009 kohaselt kolme võimalikku vedu või mis ei toimu rahvusvahelise veo järel või mis toimuvad enam kui seitsme päeva jooksul pärast rahvusvahelist vedu) on väljendatud muret, ei ole järelevalveasutused neid väiteid suutnud kinnitada. Liikmesriikides, kus kabotaaživedusid on ulatuslikult kontrollitud, on rikkumiste määr olnud madal (Taanis 1,7 % kõigist kontrollitud sõidukitest[32]). Muid rikkumisi, nt sõiduaja mittejärgimine, mis mõjutab nii veoettevõtjatevahelist konkurentsi kui ka ohutust, tuvastasid järelevalveasutused sagedamini.

Kokkuvõttes mõistetakse, tõlgendatakse ja kohaldatakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009 ja nr 1072/2009 eri liikmesriikides erinevalt. Selle tagajärjel seisavad ettevõtjad silmitsi kuluka ja segadust tekitava ebaühtlase raamistikuga, mille 2009. aasta pakett pidi tegelikult kaotama.

4.3. Määruste läbivaatamine õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi raames

2012. aasta detsembri teatises ELi õigusloome kvaliteedi kohta[33] käivitas komisjon õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi, mille eesmärk on muuta ELi õigusaktid selgemaks ja vähendada regulatiivset koormust. Teatisele järgnenud analüüsimisel määratleti prioriteedina määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 läbivaatamine. Määruste

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, täiendav teave: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm.

[33] ELi õigusloome kvaliteet (COM(2012) 746).

lihtsustamine võimaldaks kontrolliametnikel neid tõhusamalt ja ühtsemalt rakendada, tagades veoettevõtjatele määruste sidusa tõlgenduse ja prognoositava tegevuskeskkonna. Läbivaatamise eesmärk oleks ühelt poolt täpsustada määruste problemaatilisi termineid, eeskätt stabiilse ja tõhusa toimimise määratlust määruses (EÜ) nr 1071/2009 ja kabotaaži määratlust määruses (EÜ) nr 1072/2009. Lisaks tuleks täiendavalt tugevdada liikmesriikide koostöö võimalusi määruse (EÜ) nr 1071/2009 jõustamisel. Kokkuvõttes võiks läbivaatamine parandada määruste jõustamist. Täiendavate normatiivsete sätete lisamine kontrollide sageduse ja viiside kohta võiks aidata tegeleda määruste jõustamisel esinevate lahknevustega. Samuti võiks jõustamist muuta tõhusamaks, kasutades paremini ära uusi tehnilisi kontrollivõimalusi, nagu uue põlvkonna digitaalsed sõidumeerikud.

5. AUTOVEDUDE SEKTORI SOTSIAALNE MÕÕDE

ELi õigusaktidega kehtestatakse nii üldine kui ka valdkondlik raamistik, mille eesmärk on tagada liiklusohutus, asjakohased töötingimused ja moonutamata konkurents autovedude sektoris. See raamistik hõlmab määrust (EÜ) nr 561/2006 sõiduaegade ja puhkeperioodide kohta[34] ja direktiivi 2002/15/EÜ liikuva tegevusega hõivatud töötajate tööaja kohta[35]. Nende eeskirjade nõuetekohase jõustamise tagamiseks täiendavad neid kontrollimise miinimumnõuded (direktiiv 2006/22/EÜ[36]) ja üksikasjalikud õiguslikud ja tehnilised sätted autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (määrus (EMÜ) nr 3821/85[37]). Nende eeskirjade ebapiisav täitmine võib kaasa tuua negatiivsed tagajärjed, nt autovedude sektori töötajate töötingimuste halvenemise, suuremad riskid liiklusohutusele ja teistele liiklejatele ning ebasoodsa olukorra eeskirju täitvate ettevõtjate jaoks.

Tehakse pidevaid jõupingutusi selleks, et täiendavalt parandada kõnealuste sätete jõustamist. Siia kuuluvad komisjoni koostatud juhised ja selgitavad märkused, mis on liikmesriikidele ja sidusrühmadele kättesaadavad[38]. Ent juhised ei ole siduvad dokumendid. Seetõttu ei saa kohaldada sanktsioone liikmesriikidele, kes neid ei järgi. Juhiste väljatöötamine on keeruline (juhis sõiduaja ja puhkeperioodide kalkuleerimiseks 24-tunnise perioodi vältel on olnud arutlusel üle nelja aasta ja selle tekst ei ole veel lõplik). Tulemused juhiseid reaalselt kohaldatavates liikmesriikides, kellega oli juhiseid asjaomases komitees arutatud, olid samuti märkimisväärsete erinevustega.

---

34 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15. märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

35 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, 11. märts 2002, autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta, EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

36 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, 15. märts 2006, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ, ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

37 Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85, 20. detsember 1985, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm.

Jõupingutusi jätkatakse koostöös sidusrühmadega. Lõpule on viidud projekt TRACE,[39] millega loodi ühine koolituskava teel kontrolle tegevatele inspektoritele. 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus[40] määratleti prioriteedina kvaliteetsete töökohtade ja töötingimuste edendamine.

5.1. Töötingimused

Töötingimused autovedude sektoris on karmid, nagu nähtub kõnealuse sektori vähesest atraktiivsusest. Selle põhjuseks on autovedude liikuv laad ja pikad lähtekohast eemaloleku perioodid. Euroopa Tööohutuse ja Töötervishoiu Agentuuri määratletud teised riskitegurid on asjaolu, et autojuhid töötavad sageli üksinda, täpne tähtaegadest kinnipidamine ja klientide nõudmised, millega kaasneb suur tööpinge, töötamine teiste asukohtades, kaugjälgimissüsteemide ja keeruka tehnoloogia suurenev kasutamine, töökoha konstruktsioon, rajatiste ja teenuste (hügieeni-, toidu- ja meditsiiniteenused) juurdepääsetavus, nakkushaiguste oht, vägivald ja rünnakud, pikaajaline istumine ja kokkupuude vibratsiooniga, õnnetusriskid peale- ja mahalaadimisel ning liiklusohutusega seotud riskid, mis kaasnevad maanteeliikluses osalemisega[41]. Samas aruandes tuuakse samuti esile, et kõnealuse sektori ebatüüpiliste tööaegadega võivad kaasneda negatiivsed tervisemõjud. Siiski on ülemaailmselt raskeveokite osalusega õnnetuste arv vähenenud, sest sõidu- ja puhkeaega reguleerivaid sätteid on parandatud[42].

Täppisajastatud tarnete tavade suurenemine, mis on arenenud tänu logistikasektori uutele tehnilistele võimalustele, tähendab seda, et veokijuhid sattuvad surve alla tarnete kättetoimetamise tähtajast kinnipidamisel. Surve autovedude sektoris töötajatele tundub olevat suurenenud praeguse majanduskriisi vältel ning sidusrühmad on arvamusel, et see on seotud erinevate ebaseaduslike tegevustega, nagu näiteks sõiduaegade ületamine, liiklusohutust ohustav tulemuspõhine palk või näilise füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsemine[43]. Sidusrühmade määratletud peamised sotsiaalküsimused, mis nõuavad tulevikus seadusandlikke meetmeid, on esitatud tabelis 2.

Küsimus	**Tähtsus**
Sotsiaalset dumpingut loovad ebaseaduslikud/ebaõiglased tööhõive skeemid (sealhulgas nn varifirmad)	*****
Jõustamise ja kontrolli puudumine	*****
Sotsiaalse ühtlustamise saavutamisest EL 27 liikmesriikides ollakse veel väga kaugel	****
Ebaseaduslik kabotaaž	****

39 http://www.traceproject.eu.

40 Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”, KOM(2011) 144 (lõplik).

41 „OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview”, Euroopa Tööohutuse ja Töötervishoiu Agentuur, 2011.

42 „Ülevaade ja hinnang sotsiaalõigusnormide jõustamise kohta kutseliste maanteevedude sektoris”, Euroopa Parlament, 2012.

43 „Maanteetranspordi vedajate sotsiaalsed ja töötingimused”, Euroopa Parlament, 2013.

Puhke- ja eriruumide kvaliteet	***
Sõidu- ja puhkeaeg	**

Tabel 2. Sidusrühmade määratletud küsimused, mis puudutavad sotsiaal- ja töötingimusi maanteetranspordi sektoris ning nõuavad tulevikus seadusandlikke meetmeid. Allikas: „Maanteetranspordi vedajate sotsiaalsed ja töötingimused", Euroopa Parlament, 2013.

Tabelis 2 sidusrühmade väljatoodud küsimused on tihedalt seotud määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja nr 1072/2009 rakendamisega, kuigi jõustamine kuulub liikmesriikide pädevusse. Kõnealuste sätete ebarahuldav jõustamine tuleneb siduvate sätete puudumisest kontrollimise arvu ja sageduse kohta eelnimetatud kahes määruses. Selliste sätete puudumine raskendab samuti komisjoni tööd kõnealuste määruste rakendamise järelevalvel. Seetõttu on tarvis olukorda parandada, kehtestades jõustamist käsitlevad siduvad eeskirjad.

Sõidu- ja puhkeaeg jääb murettekitavaks valdkonnaks. Hiljutistest hinnangutest selgub, et vastavus asjaomastele õigusaktidele on paranenud,[44] samas püsivad jätkuvalt erinevused liikmesriikide jõustamistavades[45]. Maanteel või ettevõtja valdustes läbi viidud kontrollide osakaal varieerub jätkuvalt, samuti kontrollitud tööpäevade osakaal. Sellest nähtuvad erinevused nii liikmesriikide poolt jõustamiseks eraldatud vahendites kui ka transporditurgude erinevused (kui valdustes toimuvad kontrollid on tõhusad nendes liikmesriikides, kus ülekaalus on suured ettevõtjad, siis maanteel toimuvad kontrollid võivad osutuda palju tõhusamateks sellistel turgudel, kus domineerivad väiksed ettevõtjad).

Hiljutistest uuringutest näib samuti selguvat, et sotsiaalkindlustuskonkurentsiga seotud riskid on piiratud tänu tööviljakusele kohandatud tööjõukulude tasandamisele ning arvukate tööstandardite ühtlustamisele. Lisaks sellele ei näi madalama kulubaasiga liikmesriikides sotsiaal- ja töövaldkonna õigusaktide jõustamise tase olevat puudulikum. Seega puuduvad tõendid selle kohta, et tööõiguse eiramine annaks neile konkurentsieelise[46]. Eeltoodut arvesse võttes on tarvis teha jõupingutusi eri valdkondades, et parandada sektoritevaheliste sotsiaalvaldkonna õigusaktide jõustamist maanteetranspordi sektoris.

5.2. Muutuste ennetamine

Autovedude sektorit mõjutavad terve rida pikaajalisi muutusi, alustades näiteks praegusest juhtide nappusest. Autovedude sektori töötajad kuuluvad vananevasse elanikerühma, nt Saksamaal on järgmise 10–15 aasta jooksul oodata enam kui 250 000 autojuhi pensionileminekut[47]. Nimetatud asjaolu, millele lisandub kvalifitseeritud autojuhtide nappus,

---

44 Aruanne teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist käsitleva määruse (EÜ) nr 561/2006 ning autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korraldust käsitleva direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise kohta ajavahemikus 2009–2010, SWD(2012) 270 (final).

45 „Ülevaade ja hinnang sotsiaalõigusnormide jõustamise kohta kutseliste maanteevedude sektoris", Euroopa Parlament, 2012.

46 „Social Competition in the EU: Myths and Realities", ühendus Notre Europe – Jacques Delors'i Instituut, 2013.

47 „ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt", Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Stuttgart 2012.

tuvastati juba enne majanduskriisi ning see mõjutab märkimisväärselt autoveo-ettevõtjate värbamisvõimalusi. Sellise nappuse tulemused annavad juba tunda eri liikmesriikides, nt Lätis, kus võetakse tööle kolmandatest riikidest pärit autojuhte, esialgu küll väikeses ulatuses.

Euroopa Tööohutuse ja Töötervishoiu Agentuur rõhutab transporditöötajate töö sisu muutuvat iseloomu. Tehnoloogia suurenenud kasutamisel on rahvusvahelises transpordis oluline osa. Pardaarvutid, uue põlvkonna digitaalsed sõidumeerikud ja teised telemaatikaseadmed etendavad üha suuremat rolli liikluse korraldamisel ja kohaldatavate õigusaktide järgimise kontrollimisel. Muud tehnilised täiustused (uued käivitussüsteemid, automaatsed kiirteesüsteemid) muudavad samuti autojuhtide töö sisu. Arvestades seda ja juhtide tõusvat keskmist vanust, tekivad autojuhtidel uued koolitusvajadused. Kuna elukestvat õpet tuleks vaadelda prioriteedina, peaks vastavalt kohandama ka juhiloa taotlejate õppekava.

Komisjon kavatseb jätkata dialoogi liikmesriikide ja sidusrühmadega, et nimetatud muutusi ennetada. Sotsiaalse valdkondliku dialoogi komitee on vahend, mis aitab selliste tekkivate probleemidega proaktiivselt tegeleda. Teretulnud on ka sotsiaalpartnerite panused seoses sotsiaalseadustiku vastuvõtmisega maanteeveosektori liikuvate töötajate jaoks, nagu on välja toodud 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu algatuses 8. Nagu rõhutati komisjoni teatises „Üleilmastumise ajastu terviklik tööstuspoliitika. Jätkusuutlikkus ja konkurentsivõime kesksele kohale”,[48] on tööturu väljakutsetega tegelemine sotsiaaldialoogi raames konkurentsivõimelise ja tõhusa tööstuspoliitika keskne tegur. Autojuhtide nappuse kontekstis tuleks samuti toetada meetmeid sõidukite kasutamise parandamiseks (nt saadetiste konsolideerimise lihtsustamine, jaotuse planeerimine). Kõnealuse nappusega tegelemist võib tõenäoliselt lihtsustada ka turu avamine, mis aitaks kaasa sõidukite tõhusamale kasutamisele.

6. MUUD REGULATIIVSED ARENGUSUUNAD

Vastavalt määruse (EÜ) nr 1072/2009 vastuvõtmisele on ELi seadusandja astunud samme autovedude siseturu edasise ühtlustamise suunas, võttes vastu järgnevalt kirjeldatud täiendavaid seadusandlikke meetmeid. Turu avamise kontekstis annavad kõnealused arengusuunad panuse ELi veoettevõtjaid puudutavate turutingimuste ühtlustamisse.

6.1. Teede maksustamine

Direktiivi 1999/62/EÜ, mida muudeti direktiiviga 2006/38/EÜ, muudeti veel kord direktiiviga 2011/76/EÜ. Kõnealuse direktiiviga luuakse liikmesriikidele ühine raamistik vahemaapõhiste teemaksude ja ajapõhiste kasutusmaksude (teemaksukleebised) kehtestamiseks rasketele kaubaveokitele (üle 3,5 tonni) teatavate infrastruktuuride kasutamise eest. 2011. aasta muudatusega lisati direktiivi sätted, mille kaudu tuleb paremini arvesse võtta põhimõtet „saastaja maksab”, nt liikmesriikide võimalused maksustada veoettevõtjaid sõltuvalt nende veokite mõjust õhukvaliteedile ja müratasemele. Kuigi keegi ei ole senini alustanud väliskulude arvessevõtmist, kasutab nüüd üha suurem arv liikmesriike infrastruktuuri maksustamise vorme:

[48] KOM(2010) 614 (lõplik).

- Teemaksukleebiste süsteemid toimivad Bulgaarias, Rumeenias, Ungaris ja Leedus, kus veokitele kehtivad riiklikud teemaksukleebiste süsteemid. Ühendkuningriik kavatseb teemaksukleebised kasutusele võtta 1. aprillil 2014. Rootsi, Taani, Madalmaad, Belgia ja Luksemburg kasutavad ühist teemaksukleebist (*eurovignette*).

- Teemaksukleebiste süsteem on väljatöötamisel Lätis.

- Kogu võrku hõlmavad elektroonilised teemaksu kogumise süsteemid toimivad Saksamaal, Austrias, Tšehhi Vabariigis, Ungaris, Slovakkias, Poolas ja Portugalis.

- Kogu võrku hõlmavad elektroonilised teemaksu kogumise süsteemid on väljatöötamisel Taanis, Belgias ja Prantsusmaal. Prantsusmaa kavatseb maksud kehtestada vaid olemasolevatele riigi omandis olevatele maksustamata kiirteedele ja riigimaanteedele, seega jääb alles praegune teemaksude süsteem füüsiliste tõketega kiirteekontsessioonide puhul.

- Teemaksud füüsiliste tõketega hõlmavad Iirimaad, Prantsusmaad, Hispaaniat, Itaaliat, Sloveeniat ja Kreekat. Kuigi veel mõnes riigis kehtivad käsitsi kogutavate teemaksude süsteemid väiksele arvule maanteedele, ei ole nende ulatus märkimisväärne. Poola ja Portugali teemaksude süsteemi kuuluvad ka füüsiliste tõketega teed, kuid nad loetakse selliste riikide kategooriasse, kellel juba toimivad kogu võrku hõlmavad elektroonilised teemaksu kogumise süsteemid, sest need on kõnealustes riikides esmase tähtsusega süsteemid.

- Teemakse ei rakendata Lätis, Soomes, Eestis, Maltal ja Küprosel.

Lisaks sellele tehakse edusamme Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse (European Electronic Toll Service, EETS) väljatöötamisel. Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse koostalitusvõime tehniline kirjeldus on esitatud direktiivis 2004/52/EÜ[49]. Komisjoni otsus 2009/750/EÜ,[50] milles esitatakse Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratlus, jõustus 2009. aasta oktoobris. Nüüd koondatakse jõupingutused piirkondlike elektrooniliste maksukogumisteenuste ümber, mis oleks samm edasi üleeuroopalise süsteemi suunas.

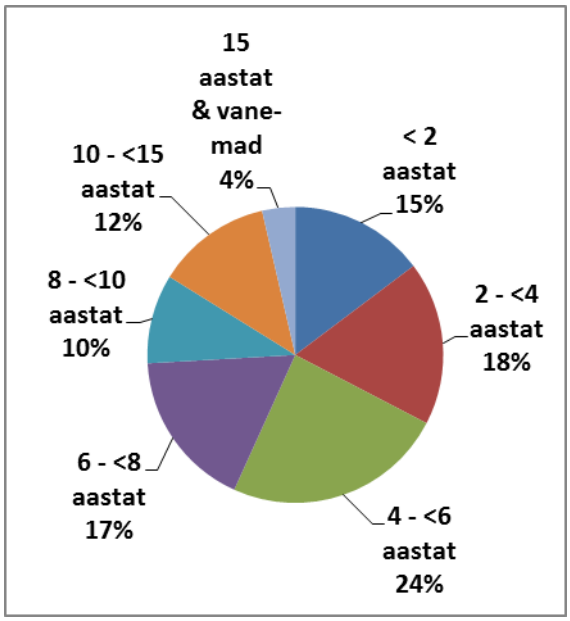
6.2. Sõidukite tehnilised näitajad

Euroopa Liidu autoveo-ettevõtjate kasutatavad sõidukitele rakendatavad kriteeriumid on oluliselt muutunud pärast määruse (EÜ) nr 1072/2009 vastuvõtmist. 2013. aasta jaanuaris jõustunud EURO VI heitenorm (mis järgnes EURO V heitenormi jõustumisele 2008. aastal) on kaasa toonud sõidukiparkide kiirema uuendamise nii EL 15 kui ka EL 12 riikides, kus

[49] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/52/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta, ELT L 166, 30.4.2004, lk 124.

[50] Komisjoni otsus 2009/750/EÜ, 6. oktoober 2009, Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse määratluse ja tehniliste elementide kohta, ELT L 268, 13.10.2009, lk 11–29.

kasutatavate sõidukite keskmine vanus on kõrgem[51]. Üldiselt kasutatakse uuemaid sõidukeid enam rahvusvahelistes kui riigisisestes autovedudes, osaliselt seetõttu, et sellistele veokitele kehtivad madalamad teemaksud ja nende kütusetarbimine on väiksem, kuid ka seoses vajadusega need sõidukid reeglipäraselt välja vahetada, sest nad jõuavad kiiresti suure läbisõiduni.



Joonis 12. EL 27 riikide autoveo-ettevõtjate kasutatavate raskete kaubaveokite vanuseline jaotus 2012. aastal (osakaal kogusõidukikilomeetritest protsentides). Allikas: Eurostat, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat.

Lisaks EURO normide vastuvõtmisele ühtlustatakse sõidukite tehnilisi näitajaid ka raskeveokitele ja nende haagistele kehtivate ühtlustatud Euroopa tüübikinnitusnõuetega, mis jõustusid 2012. aastal[52].

6.3. Liiklusohutus

Ohutusega seonduvad andmed (sh raskeid kaubaveokeid puudutavad andmed) on ELis järjest paranemas ning need ei näita mingit negatiivset mõju, mis oleks seotud autoveoturule juurdepääsu käsitlevate uute sätete vastuvõtmisega 2009. aastal. Alltoodud tabelis on näha, et raskete kaubaveokitega seotud surmaga lõppenud õnnetused on vähenenud peaaegu kõigis asjaomastes liikmesriikides.

---

51 Keskmiselt on pool EL 15 riikide autoveo-ettevõtjate kõikidest sõidukikilomeetritest sõidetud üle 5 aasta vanuste sõidukitega. EL 12 riikides on vastav osakaal peaaegu kolmandik (32 %) sõidukikilomeetritest. Rahvusvaheliseks transpordiks kasutatav sõidukipark on tavaliselt palju uuem kui riigisiseseks transpordiks kasutatav sõidukipark. Rahvusvaheliseks transpordiks kasutatavate sõidukite puhul ei ole liikmesriigiti suuri erinevusi sõidukite keskmise vanuse osas.

52 Komisjoni määrus (EL) nr 1230/2012, 12. detsember 2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 seoses mootorsõidukite ja nende haagiste masside ja mõõtmete tüübikinnitusnõuetega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, ELT L 353, 21.12.2012, lk 31–79.

	2008			2009			2010			2010. ja 2008. aasta erinevus (rasked kaubaveokid)
	Rasked kaubaveokid	Kokku	Rasketе kaubaveokite osakaal %	Rasked kaubaveokid	Kokku	Rasketе kaubaveokite osakaal %	Rasked kaubaveokid	Kokku	Rasketе kaubaveokite osakaal %	
Belgia	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9.0 %
Tšehhi Vabariik	169	1076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3.6 %
Taani	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41.9 %
Saksamaa	625	4477	14 %	536	4152	13 %	534	3648	15 %	-14.6 %
Iirimaa	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70.4 %
Kreeka	138	1553	9 %	113	1456	8 %	127	1258	10 %	-8.0 %
Hispaania	452	3099	15 %	353	2714	13 %	333	2479	13 %	-26.3 %
Prantsusmaa	596	4275	14 %	502	4273	12 %	552	3992	14 %	-7.4 %
Itaalia	977	4725	21 %	785	4237	19 %	835	4090	20 %	-14.5 %
Luksemburg	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350.0 %
Madalmaad	107	677	16 %	95	644	15 %				
Austria	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9.3 %
Poola	1155	5437	21 %	952	4572	21 %	947	3908	24 %	-18.0 %
Portugal	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15.2 %
Rumeenia	292	3061	10 %	252	2796	9 %	191	2377	8 %	-34.6 %
Sloveenia	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0.0 %
Soome	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13.2 %
Rootsi	72	397	18 %	45	358	13 %				
Ühendkun	380	2645	14 %	287	2337	12 %	282	1965	14 %	-25.8 %

ingriik										

Tabel 3. Surmaga lõppenud liiklusõnnetused raskete kaubaveokite osalusel liikmesriikides (2008–2010). Allikas: „Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses", Euroopa liiklusohutuse seirekeskus[53].

Selline tagasiminek on osaliselt seotud kaubaveo mahu vähenemisega, mis leidis aset ajavahemikus 2008–2010 (-7 %). Siiski on tõenäoliselt ka muud tegurid, nt sõidukite tehnilised parandused liikluseeskirjade parema jõustamise eesmärgil, vähendanud raskete kaubaveokitega seotud õnnetuste arvu. Kõnealuses kontekstis tuleks mainida algatust, mille raames võeti vastu sätted parema koostöö kohta eri liiklusnõuete rikkumise eest antavate karistuste täitmisel[54]. Kuna üleminekuaeg lõppes 7. novembril 2013, on oodata, et selle täielikku mõju on tunda lähikuudel.

Eeldatavalt jätkub praegune suundumus, kuna hetkel on seadusandlikus protsessis mitmed ettepanekud, mis pärast nende vastuvõtmist annavad panuse olemasolevate sõidukite paremasse hooldusesse[55] ja aitavad turule tuua sõidukeid, mis on turvalisemad vähem kaitstud liiklejate jaoks[56].

6.4. Kütuse maksustamine

Energiatooteid, sh müügil olevat kütust, käsitletakse ülalnimetatud direktiivis 2003/96/EÜ energiatoodete ja elektrienergia maksustamise kohta. Muu hulgas määratletakse direktiivis kütuse aktsiisimaksu miinimummäärad. Komisjon koostas ettepaneku kõnealuse direktiivi läbivaatamise kohta 13. aprillil 2011[57]. Kui see vastu võetakse, võib ettepanek energia maksustamise meetmeid kohandada nii, et arvesse võtetakse kütuste ja teiste energiatoodete keskkonnamõju, luues seeläbi autoveo-ettevõtjatele täiendavad stiimulid keskkonnahoidlikumate sõidukite kasutamiseks.

7. JÄRELDUSED

7.1. Turuolukord

53 Osa liikmesriike ei esitanud võrreldavaid andmeid ja seetõttu ei ole nad tabelis esindatud. Need liikmesriigid on Bulgaaria, Ungari, Eesti, Läti, Leedu, Slovakkia, Malta ja Küpros. Rootsi ja Madalmaad ei esitanud andmeid 2010. aasta kohta.

54 Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/82/EL, 25. oktoober 2011, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta, ELT 288, 5.11.2011, lk 1–15.

55 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korrapärast tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (COM(2012) 380 (final)).

56 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (COM(2013) 195 (final)).

57 Ettepanek: nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/96/EÜ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik) (KOM(2011) 169/3).

Autoveoturgu mõjutavad peamised elemendid pärast määruse (EÜ) nr 1072/2009 vastuvõtmist seisnevad sellistes ulatuslikes suundumustes nagu majanduskriis ja ELi järjestikused laienemised. Kuigi näis, et sektor on alates 2011. aastast majanduskriisist aeglaselt taastumas, on transpordimaht ülejäänud majanduse arengust tulenevalt taas vähenenud. Teised olulised suundumused, mis olid aktuaalsed enne majanduskriisi, mängivad endiselt märkimisväärset osa transpordiliikluse määratlemisel, nt ekspediitorite ja kolmandatest isikutest logistikateenuse osutajate suurenev roll saadetiste konsolideerimisel ja lepingulistes suhetes veoettevõtjatega.

2009. aasta „maanteepaketi" vastuvõtmine andis autoveo-ettevõtjatele ja järelevalveasutustele ühised standardid ja kriteeriumid juurdepääsuks autovedude tegevusalale ja rahvusvahelisele autoveoturule. Siiski on keeruline rakendada määruse (EÜ) nr 1072/2009 teatud sätteid, eriti neid, mis käsitlevad autoveo-ettevõtjate stabiilset toimimist ja kabotaaži. Lisaks on riiklike seadustike ebaühtlus, millest 2009. aastal uuesti sõnastamisega püüti lahti saada, tagasi tungimas, ning see mõjutab negatiivselt autoveo siseturgu.

Kõnealust sektorit ootavad ka tulevikus mitmed väljakutsed. Nendega toimetulekuks tuleb parandada sektori tõhusust. Autojuhtide nappust leevendab majanduskriis, kuid see jääb endiselt mureküsimuseks, eriti spetsialiseerunud autojuhtide osas. Tulevikus tekib seeläbi uus nõudlus autojuhtide ja kvalifikatsioonide järele, sh vananeva tööjõu hulgas. Lisaks sellele jäävad töötingimused autovedude sektoris karmiks ning lepingulisi suhteid jääb iseloomustama füüsilisest isikust ettevõtjate suur osakaal. Olemasolevate autojuhtide arvu vähenemise tõttu on ettevõtjad sunnitud suurel määral vähendama tühisõite, et oma personali paremini kasutada. Autovedude sektori tõhusam toimimine aitaks suurendada kogu ELi majanduse konkurentsvõimet.

7.2. Turunäitajate ühtlustumine

Nagu ka teistes majandusharudes, on ELi liikmesriikidel autovedude sektoris erinevad kulustruktuurid. Kuigi on ebatõenäoline, et kuluerinevused kaovad täielikult, on kõnealune lõhe järjekindlalt ahenenud. Rahvusvahelise transpordiga seotud autoveo-ettevõtjad seisavad silmitsi selliste kuludega nagu teemaksud ja kütusekulud, mida kohaldatakse kasutajatele registreerimisliikmesriigist sõltumata. Lisaks on juhtide osalemine rahvusvahelises transpordis, kus tasustamine on traditsiooniliselt kõrgem, viinud palgataseme tõusuni just nendes liikmesriikides, kes ühinesid ELiga 2004. ja 2007. aastal. Kulude järkjärguline ühtlustumine sunnib autoveo-ettevõtjaid konkureerima teenuste tõhususe ja kvaliteedi osas, millest saavad kasu veoteenuste kasutajad kogu ELi majanduses. Siiski ei ole kulude tasakaalustamine ELi pädevuses ega ka ühtse turu eesmärk.

Lisaks sellele on aset leidnud õiguslik areng, millega kaasneb raamtingimuste edasine ühtlustumine autovedude sektoris. Siia kuuluvad teemaksusüsteemide arvukam kasutuselevõtt, täiendav tehniline ühtlustamine ja mootorsõidukite suurem ohutus ning ELi liikmesriikide aktiivsem koostöö liiklusrikkumistega tegelemisel. Need arengusuunad

vähendavad liiklusohutusriske, mida võib tekitada konkurentsisurve suurenemine, eriti turu edasise avanemise puhul.

Autoveoturule juurdepääsu puudutavate sätete jõustamist, mis on liikmesriikides endiselt erinev, on võimalik veelgi ühtlustada. Paistab, et eelkõige määruse (EÜ) nr 1072/2009 kabotaaži puudutavaid sätteid ning määruse (EÜ) nr 1071/2009 stabiilset ja tõhusat toimimist puudutavaid sätteid ei rakendata ühtsel kujul. See takistab autoveo-ettevõtjate tegutsemist võrdsetes tingimustes ning tekitab raskusi kõnealuste sätete rakendamise eest vastutavatele järelevalveasutustele. Selliste puudujääkidega tegelemine aitab piirata ebaseaduslikku tava registreerida ettevõtja teises riigis, mis avaldab negatiivset mõju konkurentsile ja töötingimustele.

7.3. Edasised sammud

Eelpool kirjeldatust selgub, et tuleks kaaluda edasist reformi ELi autoveoturule juurdepääsu puudutavate sätete selgitamiseks. Tasakaalustatud reform, mis sisaldab sätteid turule juurdepääsu eeskirjade ühtse rakendamise tagamiseks, tooks selgust õigusnormidesse, mida liikmesriigid ja antud tööstusharu erinevalt mõistavad ja rakendavad. Selgemad eeskirjad moodustaksid aluse tugevamale eeskirjade järgimise tavale ning piiraksid pettusevõimalusi (nii maksude kui ka sotsiaalvallas). See on vältimatu tingimus jõustamise ühtlustamise parandamiseks, mida Euroopa ühtselt transpordipiirkonnalt oodatakse. Määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 kavandatud läbivaatamine õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi alusel kujutab endast esimest sammu selles suunas.

Asjakohaste nõuete täitmise tagamise meetmete alusel oleks tarvis järk-järgult läbi vaadata mõningad iganenud piirangud, mis ikka veel kehtivad turule juurdepääsul. Kabotaažvedudele kehtivad tingimused piiravad ELi autoveo-ettevõtjatele juurdepääsetavaid turgusid, kuna riigisisesed turud moodustavad umbes kaks kolmandikku kõigi autovedude mahust. Nende piirangute järkjärguline kaotamine võib aidata vähendada praegustest keerulistest ja ebaselgetest eeskirjadest tulenevat bürokraatiat. Lisaks võimaldaks see transpordipakkumise ja -nõudluse tõhusamat tasakaalustamist. Uuringutest on selgunud, et kabotaažile kehtivate piirangute leevendamine võib muuta maanteetranspordi sektori majanduslikult otstarbekamaks ja ressursitõhusamaks, sest see võib viia tühisõitude vähenemiseni ja etendada rolli sektori majandusliku tõhususe ja kütusesäästlikkuse suurendamisel. Ka teised algatused, nt peatselt avaldatav teatis raskeveokite kütusetarbimise ja CO_2-heitkoguste vähendamise strateegia kohta, annavad oma panuse.

Majandusliku ja sotsiaalse mõõtme kooskõla tagamiseks on tarvis luua meetmed autojuhtide elukutse atraktiivsuse taastamiseks ja töökeskkonna parandamiseks. Siia kuuluvad jõustamist, kontrolli ning maksu- ja sotsiaalpettust käsitlevad meetmed, samuti parenenud koolitustase ja oskused. Sellest saaks kasu majandus tervikuna ning see parandaks kõnealuse elukutse atraktiivsust. Tööstusele kvalifitseeritud ja kättesaadava tööjõu pakkumine aitaks samuti vastata eelseisvale juhtide nappusele. Lisaks tuleks jätkata ELi sotsiaalnormide, sh sõidu- ja puhkeaega puudutavate sätete jõustamise parandamist maanteetranspordi sektoris.

Kui käesolevas aruandes mainitud praegused ja kavandatavad vahendid ja meetmed sisaldavad isikuandmete töötlemist, tuleb seda teha kooskõlas direktiiviga 95/46/EÜ isikuandmete kaitse kohta[58] ja vastavalt selle rakendamist käsitlevatele riiklikele sätetele.

President Barroso märkis oma 11. septembri 2013. aasta kõnes Euroopa Liidu olukorra kohta järgmist: *„Meil on hästitoimiv ühtne kaubaturg ja me näeme selle majanduslikke eeliseid. Sama mudelit peame laiendama ka teistele valdkondadele: liikuvus, teabevahetus, energeetika, rahandus ja e-kaubandus on vaid mõned näited. Tarvis on kõrvaldada tõkked, mis takistavad dünaamiliste ettevõtjate ja inimeste tegevust. Meil on vaja lõpule viia Euroopa ühendamine."*

[58] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 95/46/EÜ, 24. oktoober 1995, üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta, EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.