



Küsimused ja vastused sõidukijuhtide lähetamise kohta direktiivi (EL) 2020/1057 alusel kaubaveo kontekstis¹

VASTUTUSE VÄLISTAMINE: käesoleva juhendi on koostanud komisjoni talitused ning see ei ole Euroopa Komisjoni jaoks siduv. Liidu õigusaktide siduva tõlgendamise pädevus on ainult Euroopa Liidu Kohtul.

ÜLDKRITEERIUMID selle kindlaksmääramiseks, kas sõidukijuht on direktiivi (EL) 2020/1057 alusel lähetatud või mitte

Direktiiviga (EL) 2020/1057² (edaspidi „direktiiv“) on kehtestatud erinormid seoses direktiiviga 96/71/EÜ³ ja direktiiviga 2014/67/EL,⁴ mis mõlemad käsitlevad töötajate lähetamist seoses teenuste osutamisega. Selles eristatakse vedusid, mille suhtes tuleks kohaldada lähetamisnorme, vedudest, mille suhtes norme kohaldada ei tuleks. Eristamise üldkriteerium on vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga seotuse määr⁵.

Täpsemalt tuleneb direktiivist (EL) 2020/1057, et sõidukijuhti, kes teeb vedusid liikmesriigis, mis ei ole tema tööandja asukohaliikmesriik, käsitatakse **lähetatuna**, kui ta tegeleb järgmiste vedudega:

- 1) **välisriikidevahelised veod**⁶ – veod kahe liikmesriigi või liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel, kusjuures ükski neist ei ole vedu korraldava autoveoettevõtja asukohaliikmesriik⁷;
- 2) **kabotaažveod** – riigisisised veod, mida teeb ajutiselt rendi või tasu eest liikmesriigi territooriumil teises liikmesriigis asutatud autoveoettevõtja⁸.

¹ Käesolev juhend sisaldab küsimusi ja vastuseid sõidukijuhtide lähetamise kohta kaupade autoveo kontekstis. Samal teemal koostatakse eraldi küsimused ja vastused reisijateveoeskirju silmas pidades.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta direktiiv (EL) 2020/1057, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autoveodude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 249, 31.7.2020, lk 49).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/71/EÜ, töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta direktiiv 2014/67/EL, mis käsitleb direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega) jõustamist ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd („IMI määrus“) (ELT L 159, 28.5.2014, lk 11).

⁵ Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 9: *Tasakaalustatud sektoripõhised lähetamise erinormid peaksid põhinema piisaval seosel, mis on sõidukijuhil osutatava teenuse ja vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga. Nende normide täitmise hõlbustamiseks tuleks eristada eri vedude liike sõltuvalt nende seose tasemest vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga.*

⁶ Direktiivi põhjendustes 12 ja 13 kasutatakse sellistele vedudele osutamisel väljendit „rahvusvahelised veod, mis ei ole kahepoolsed“.

⁷ Asukohaliikmesriik on määratletud määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 2 punktis 8.

Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna, kui ta tegeleb järgmisega:

- 1) **kahepoolsed rahvusvahelised** veod⁹ – veolepingu alusel toimuvad veod autoveoettevõtja asukohaliikmesriigist teise liikmesriiki või kolmandasse riiki või teisest liikmesriigist või kolmandast riigist autoveoettevõtja asukohaliikmesriiki;
- 2) **piiratud täiendavad peale- ja/või mahalaadimistoimingud**¹⁰ (st välisriikidevahelised veod, mida on kirjeldatud eespool), mida tehakse kahepoolsete vedude raames liikmesriikides või kolmandates riikides, mida sõidukijuht läbib;
- 3) **transiitveod**¹¹ läbi liikmesriigi territooriumi ilma kaupa peale või maha laadimata;
- 4) **kombineeritud veo maanteeveoetapi alguse või lõpu läbimine**,¹² nagu on määratletud nõukogu direktiivis 92/106/EMÜ,¹³ kui maanteeveoetapp ise kujutab endast kahepoolset rahvusvahelist vedu.

AUTOVEOETTEVÕTJA HALDUSKOHUSTUSED enne lähetamist, lähetamise ajal ja pärast lähetamist

Direktiivi (EL) 2020/1057 artikli 1 lõigetes 11 ja 12 on kindlaks määratud haldusnõuded, mida autoveoettevõtjad peavad täitma, et tõendada sõidukijuhtide lähetamise normide järgimist.

Enne lähetamist peab autoveoettevõtja

- esitama oma lähetuse sihtriigi pädevatele asutustele lähetusdeklaratsiooni
- hiljemalt lähetuse alguses,
- kasutades siseturu infosüsteemiga (IMI) ühendatud mitmekeelset avalikku liidest.

Lähetusdeklaratsioon sisaldab järgmist teavet:

1. autoveoettevõtja andmed (vähemalt ühenduse tegevusloa numbri näol, kui see number on olemas);
2. veokorraldaja või mõne muu sellise kontaktisiku kontaktandmed asukohaliikmesriigis, kes suhtleb pädevate asutustega vastuvõtvast liikmesriigis, kus teenuseid osutatakse, ning kes saadab ja võtab vastu dokumente ja teadaandeid;
3. sõidukijuhi isikuandmed, elukohaaadress ja juhiloa number;
4. sõidukijuhi töölepingu alguskuupäev ja lepingut reguleeriv õigus;
5. lähetuse eeldatav algus- ja lõppkuupäev;
6. mootorsõidukite registreerimismärgid;
7. osutatav transporditeenus (nt kaubavedu, reisijatevedu, rahvusvaheline vedu või kabotaažvedu).

Lähetamise ajal peab autoveoettevõtja

- tagama, et sõidukijuhi käsutuses on järgmised dokumendid:
 - lähetusdeklaratsioon paberkandjal või elektroonilisel kujul;
 - tõendusmaterjal vastuvõtvast liikmesriigis toimuvate vedude kohta, näiteks elektrooniline saateleht (e-CMR);

⁸ Kaubaveoga seotud kabotaažvedude määratlemisel osutatakse direktiivis Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusele (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

⁹ Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 10 ning artikli 1 lõiked 3 ja 4.

¹⁰ Direktiivi (EL) 2020/1057 artikli 1 lõike 3 kolmas lõik.

¹¹ Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 11 ja artikli 1 lõige 5.

¹² Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 12 ja artikli 1 lõige 6.

¹³ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

- sõidumeeriku andmed (eelkõige nende liikmesriikide riigi tähised, kus sõidukijuht on teinud vedusid).

Pärast lähetamist peab autoveoettevõtja

- hiljemalt kaheksa nädalat pärast vastuvõtvalt liikmesriigilt taotluse saamist saatma IMI avaliku liidese kaudu nõutavad dokumendid, nagu
 - sõidumeeriku andmed;
 - saatelehed;
 - dokumendid sõidukijuhi tasustamise kohta lähetuse ajal;
 - tööleping;
 - sõidukijuhi tööga seotud tööajatabelid;
 - maksetõendid sõidukijuhi tasustamise kohta.











Direktiivi sätete järgimise kontrollimiseks ei tohi liikmesriikide ametiasutused kehtestada autoveoettevõtjatele ühtki muud haldusnõuet lisaks neile, mis on kindlaks määratud direktiivis.

VEOSTSENAARIUMID

Järgmistes jagudes selgitatakse ja kirjeldatakse, kuidas lähetamisnorme kohaldatakse eri vedude puhul:

- I. KAHEPOOLSED VEOD
- II. VÄLISRIIKIDEVAHELISED VEOD
- III. KABOTAAŽVEOD
- IV. TRANSIITVEOD
- V. TÜHISÕIDUD

Legend:

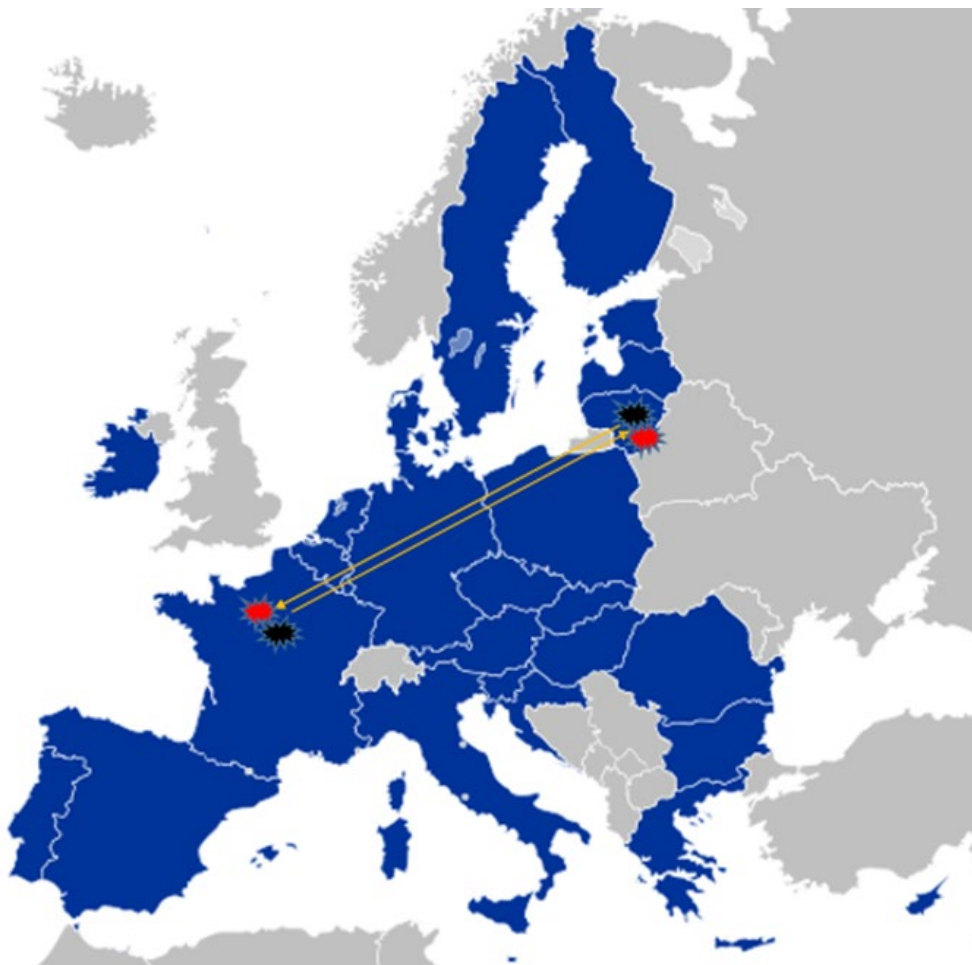
-  Veo algus ja pealelaadimine
-  Mahalaadimine ja veo lõpp
-  Esimene täiendav pealelaadimistoiming
-  Esimene täiendav mahalaadimistoiming
-  Teine täiendav pealelaadimistoiming
-  Teine täiendav mahalaadimistoiming
-  Kahepoolne vedu
-  Täiendav erandiga hõlmatud vedu
-  Erandiga hõlmamata vedu
-  Transiitvedu / tühisõit

I. KAHEPOOLSED VEOD

1. Milliste kahepoolsete rahvusvaheliste vedude puhul tehakse lähetamisnormidest erand?

1. stsenaarium: kaks kahepoolset vedu

Leedus asuvas ettevõttevõttes töötav sõidukijuht sõidab täislastis veokiga Vilniusest (Leedu) Pariisi (Prantsusmaa). Sõidukijuht laadib Pariisis kogu kauba maha. Seejärel laadib sõidukijuht Pariisis peale kauba, et toimetada see tagasi sõites Vilniusse.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks kahepoolset vedu: ühe Leedust (asukohaliikmesriik) Prantsusmaale (vastuvõttev liikmesriik) ja teise Prantsusmaalt tagasi Leetu. Seega ei kohaldatud sõidukijuhi suhtes kogu teekonna jooksul lähetamisnorme.

2. stsenaarium: kahepoolsed vedod kolme mahalaadimisega

Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Vilniuses (Leedu) veoki kaupa täis. Seejärel sõidab sõidukijuht Berliini (Saksamaa) ja laadib maha kolmandiku kaubast ning siis sõidab Antwerpeni (Belgia), et laadida maha veel kolmandik kaubast. Pärast seda sõidab sõidukijuht Lyoni (Prantsusmaa) ja laadib maha ülejäänud kolmandiku kaubast.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi ühe teekonna jooksul kolm kahepoolset vedu. Teekond algas veoki täislaadimisega Leedus (asukohaliikmesriik). Kaup laaditi maha kolmes erinevas riigis (kauba osaline mahalaadimine Saksamaal, Belgias ja Prantsusmaal). Kuna ühe reisi ajal võib teha mitu erandiga hõlmatud kahepoolset vedu (iga veo kohta on eraldi saateleht),¹⁴ ei kohaldata sõidukijuhi suhtes kogu teekonna jooksul lähetamisnorme.

¹⁴ Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 10: *Kui sõidukijuht teeb kahepoolseid vedusid ettevõtja asukohaliikmesriigist („asukohaliikmesriik“) teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumile või tagasi asukohaliikmesriiki, on teenuse iseloom tihedalt seotud selle asukohaliikmesriigiga. On võimalik, et juht teeb mitmeid kahepoolseid vedusid ühe teekonna jooksul.*

3. stsenaarium: kahepoolsed vedod kolme pealelaadimisega

Pärast 2. stsenaariumis kirjeldatud vedude tegemist laadib Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht enne Leetu tagasipöördumist Lyonis (Prantsusmaal) kolmandiku veokist kaupa täis. Seejärel sõidab sõidukijuht Brüsselisse (Belgia) ja täidab veel kolmandiku veokist kaubaga ning siis Varssavisse (Poola), kus ta täidab kaubaga ülejäänud kolmandiku veokist. Pärast seda sõidab sõidukijuht Vilniusse (Leedu), et kogu kaup maha laadida.



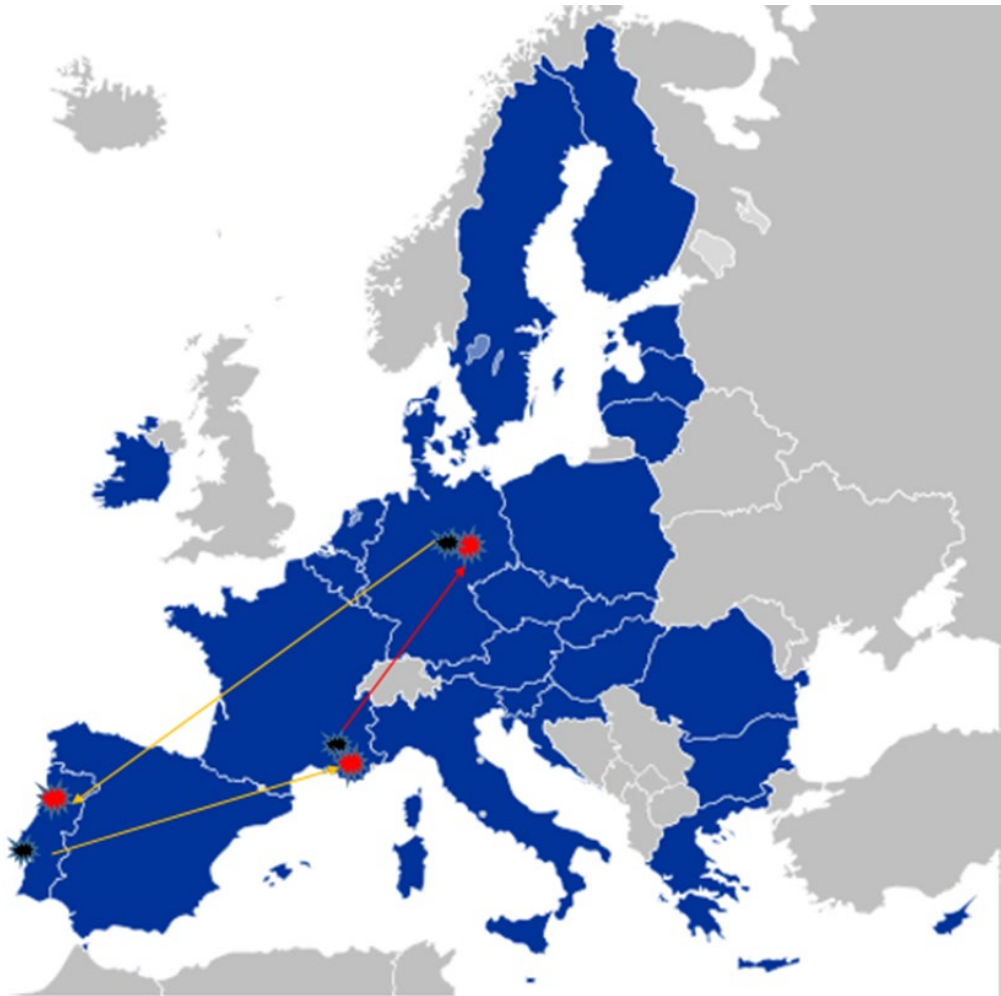
Kokkuvõte: sõidukijuht tegi oma asukohaliikmesriiki naasmisel kolm kahepoolset vedu. Kuna ühe teekonna jooksul võib teha mitu erandiga hõlmatud kahepoolset vedu (iga veo kohta on eraldi saateleht), ei kohaldata sõidukijuhi suhtes kogu teekonna jooksul lähetamisnorme.

II. VÄLISRIIKIDEVAHELISED VEOD

2. Kas välisriikidevahelisi vedusid tegevate sõidukijuhtide suhtes kohaldatakse sõidukijuhtide lähetamise norme?

4. stsenaarium: välisriikidevaheline vedu kahe kahepoolse veo vahel

Portugalis asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht sõidab täislastis veokiga Lissabonist (Portugal) Marseille'sse (Prantsusmaa). Sõidukijuht laadib Marseille's kauba maha. Seejärel laadib sõidukijuht Marseille's veoki kaupa täis ja laadib kauba maha Berliinis (Saksamaa). Berliinis laadib sõidukijuht veoki uuesti kaupa täis ja laadib kauba maha Portos (Portugal).



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks eraldiseisvat kahepoolset vedu ja ühe välisriikidevahelise veo. Esimene kahepoolne vedu algas Portugalis (asukohaliikmesriik) kauba pealelaadimisega ja lõppes Prantsusmaal kauba mahalaadimisega. Teine kahepoolne vedu algas kauba pealelaadimisega Saksamaal ja lõppes kauba mahalaadimisega Portugalis (asukohaliikmesriik). Nende kahe kahepoolse veo ajal ei kohaldata sõidukijuhi suhtes lähetamisnorme. Vedu, mis algas kauba pealelaadimisega Prantsusmaal ja lõppes kauba mahalaadimisega Saksamaal, on välisriikidevaheline vedu, mis ei ole seotud kummagi eespool nimetatud kahepoolse veoga. Seepärast algab sõidukijuhi lähetus Prantsusmaale pärast kahepoolse veo lõppu, kui ta alustab sõitu kohta, kus ta laadib peale välisriikidevahelise veo raames veetava kauba. Lähetus Prantsusmaale lõpeb, kui sõidukijuht lahkub Prantsusmaa territooriumilt. Seejärel, alates sisenemisest Saksamaa territooriumile kuni kauba Saksamaal mahalaadimiseni, käsitatakse sõidukijuhti lähetatuna Saksamaale.

5. stsenaarium: välisriikidevaheline vedu kahepoolse veo ja tühisõidu vahel

Portugalis asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Lissabonis (Portugal) veoki kaupa täis ja sõidab Berliini (Saksamaa), kus kaup maha laaditakse. Sõidukijuht laadib Berliinis (Saksamaa) veoki täis uut kaupa ja laadib selle kauba maha Madridis (Hispaania). Seejärel naaseb sõidukijuht tühja veokiga Madridist (Hispaania) oma asukohaliikmesriiki (Portugal).



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi ühe kahepoolse veo Portugalist Saksamaale, ühe välisriikidevahelise veo Saksamaalt Hispaaniasse ja ühe tühisõidu Hispaaniast tagasi Portugali. Sõidukijuhi lähetus Saksamaale algab pärast kahepoolse veo lõppu, kui ta alustab sõitu kohta, kus ta laadib peale Saksamaalt Hispaaniasse tehtava välisriikidevahelise veo raames veetava kauba. Lähetus Saksamaale lõpeb, kui sõidukijuht lahkub Saksamaa territooriumilt. Seejärel, alates sisenemisest Hispaania territooriumile kuni välisriikidevahelise veo raames Saksamaalt toodud kauba mahalaadimiseni, millega sõidukijuht lõpetab välisriikidevahelise veo, käsitatakse sõidukijuhti lähetatuna Hispaaniasse. Tühja veokiga tagasisõitu läbi Hispaania territooriumi ei loeta lähetuseks. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna Prantsusmaale, mida ta läbib, tehes kahepoolset vedu Portugalist Saksamaale ja välisriikidevahelist vedu Saksamaalt Hispaaniasse.

3. Millised on piiratud täiendavad laadimis- ja/või mahalaadimistoimingud, mille puhul tehakse lähetamisnormidest erand?

Sõidukijuhi suhtes ei kohaldata lähetamisnorme, kui ta teeb kahepoolse veo raames liikmesriigis või kolmandas riigis, mida ta läbib, **ühe** peale- ja/või mahalaadimises seisneva **välisriikidevahelise veotoimingu**, tingimusel, et sõidukijuht ei laadi kaupa peale ja maha samas liikmesriigis.

See võib juhtuda näiteks siis, kui sõidukijuht teeb kahepoolset vedu pooltühja veokiga ning laadib sõiduki koormusvõimsuse täielikuks ära kasutamiseks tee peal kaupa juurde. Sõidukijuht võib sooritada asukohaliikmesriigist vastuvõtvasse liikmesriiki toimuva kahepoolse veo käigus ühe erandiga hõlmatud välisriikidevahelise veotoimingu (täiendav peale- ja/või mahalaadimistoiming). Kui tehakse kaks järjestikust kahepoolset vedu – asukohaliikmesriigist ja tagasi asukohaliikmesriiki –, võib mõlema veo käigus teha ühe erandiga hõlmatud välisriikidevahelise veotoimingu. See on nn **1+1 reegel**.

6. stsenaarium: kaks kahepoolset vedu ja kaks välisriikidevahelist vedu (1+1)

Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Vilniuses (Leedu) pool veokit kaupa täis, et viia see kaup Barcelonasse (Hispaania). Sõidukijuht teeb peatuse Berliinis (Saksamaa) ja laadib ülejäänud poole veokist täis muud kaupa. Seejärel sõidab sõidukijuht Brüsselisse (Belgia) ja laadib maha Berliinis peale laaditud kauba. Pärast seda jätkab sõidukijuht oma teekonda ja laadib Vilniuses (Leedu) peale laaditud kauba maha Barcelonas (Hispaania). Tagasiteel tehtava kahepoolse veo jaoks laadib sõidukijuht kogu veoki Barcelonas (Hispaania) kaupa täis. Sõidukijuht peatub Brüsselis (Belgia), et laadida maha pool kaubast. Seejärel jätkab sõidukijuht teekonda Vilniusse (Leedu), et laadida maha ülejäänud pool kaubast.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks kahepoolset vedu ja mõlema veo käigus ühe täiendava peale- ja/või mahalaadimistoimingu (välisriikidevaheline vedu). Esimene kahepoolne vedu toimus Leedust Hispaaniasse ja selle käigus tehti üks erandiga hõlmatud täiendav toiming (kauba pealelaadimine Saksamaal ja mahalaadimine Belgias). Teine kahepoolne vedu toimus naasmisel Hispaaniast Leetu ja ka selle käigus tehti üks erandiga hõlmatud täiendav toiming (kauba pealelaadimine Hispaanias ja osaline mahalaadimine Belgias). Sõidukijuhi suhtes ei kohaldatud kogu teekonna jooksul lähetamisnorme.

Tuleb märkida, et erandiga hõlmatud üheks täiendavaks toiminguks võib olla

- pealelaadimistoiming,
- mahalaadimistoiming või
- peale- ja mahalaadimistoiming,

mida on nimetatud direktiivi (EL) 2020/1057 artikli 1 lõikes 3.

4. Kas sõidukijuht saab teha asukohaliikmesriiki naastes kahepoolset vedu tehes kaks erandiga hõlmatud täiendavat toimingut, kui asukohaliikmesriigist alguse saanud kahepoolse veo käigus ei tehtud ühtki täiendavat toimingut?

Jah. Kui sõidukijuht ei ole kasutanud võimalust teha üks erandiga hõlmatud täiendav peale- ja/või mahalaadimistoiming (välisriikidevaheline vedu) asukohaliikmesriigist alguse saanud kahepoolse veo käigus ja sellele veole järgneb kahepoolne vedu naasmisel asukohaliikmesriiki, võib naasmisel tehtava kahepoolse veo käigus teha kaks erandiga hõlmatud täiendavat peale- ja/või mahalaadimistoimingut (välisriikidevaheline vedu). See on nn **0+2 reegel**.

7. stsenaarium: üks kahepoolne vedu ja kaks välisriikidevahelist vedu (0+2)

Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Vilniuses (Leedu) veoki kaupa täis ja viib kauba Madridi (Hispaania).

Seejärel laadib sõidukijuht Madridis (Hispaania) veoki kaupa täis. Sõidukijuht teeb peatuse Brüsselis (Belgia), et laadida maha veerand sellest kaubast. Siis sõidab sõidukijuht Berliini (Saksamaa) ja laadib maha veel veerandi kaubast. Seejärel jätkab sõidukijuht teekonda Vilniusse (Leedu), et laadida maha ülejäänud pool kaubast.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks kahepoolset vedu ja naasmisel tehtud kahepoolse veo käigus kaks täiendavat mahalaadimistoimingut (välisriikidevaheline vedu). Esimene kahepoolne vedu toimus Leedust Hispaaniasse ilma täiendavate toiminguteta. Teine kahepoolne vedu toimus naasmisel Hispaaniast Leetu ja selle käigus tehti kaks erandiga hõlmatud täiendavat toimingut (välisriikidevaheline vedu Hispaaniast Belgiasse ja Hispaaniast Saksamaale, mis seisnes kahes täiendavas mahalaadimistoimingus). Sõidukijuhi suhtes ei kohaldatud kogu teekonna jooksul lähetamisnorme.

8. stsenaarium: üks kahepoolne vedu ja kaks välisriikidevahelist vedu (0+2)

Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Vilniuses (Leedu) veoki kaupa täis ja viib kauba Barcelonasse (Hispaania). Sõidukijuht laadib Barcelonas (Hispaania) pool veokit kaupa täis ning seejärel peatub Lyonis (Prantsusmaa) ja täidab kaubaga ülejäänud pool veokist. Pärast seda sõidab sõidukijuht Brüsselisse (Belgia) ja laadib maha Lyonis peale laaditud kauba. Järgmisena sõidab sõidukijuht Berliini (Saksamaa), et laadida pool veokist täis kaupa, mis laaditakse maha Varssavis (Poola). Lõpuks võtab sõidukijuht suuna Vilniusele (Leedu), kus ta laadib maha Barcelonas (Hispaania) peale laaditud kauba.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks kahepoolset vedu ja naasmisel tehtud kahepoolse veo käigus kaks täiendavat toimingut, mis mõlemad koosnesid peale- ja mahalaadimistoimingust (välisriikidevaheline vedu). Esimene kahepoolne vedu toimus Leedust Hispaaniasse ilma täiendavate toiminguteta. Teine kahepoolne vedu toimus naasmisel Hispaaniast Leetu ja selle käigus tehti kaks erandiga hõlmatud täiendavat toimingut (välisriikidevaheline vedu Prantsusmaalt Belgiasse ja Saksamaalt Poola, mis mõlemad seisnesid täiendavas peale- ja mahalaadimistoimingus). Sõidukijuhi suhtes ei kohaldata kogu teekonna jooksul lähetamisnorme.

5. Kui kahepoolse veo käigus tehakse rohkem kui üks täiendav toiming, siis kumb neist toimingutest on hõlmatud erandiga ja kumma suhtes kohaldatakse lähetamisnorme?

Kui kahepoolse veo käigus tehakse mitu välisriikidevahelist vedu, tehakse lähetamisnormidest erand **esimese toimingu** puhul (1+1 reegli rakendamisel) või **kahe esimese toimingu** puhul (0+2 reegli rakendamisel). Seega, kui veoettevõtja teeb kolmanda täiendava toimingu (1+1 või 0+2 stsenaariumi puhul), ei ole selline toiming enam erandiga hõlmatud, mistõttu kohaldatakse selle suhtes lähetamisnorme.

9. stsenaarium: kahepoolne vedu, erandiga hõlmatud välisriikidevaheline vedu ja erandiga hõlmamata välisriikidevaheline vedu

Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Vilniuses (Leedu) pool veokit kaupa täis, et viia see kaup Madridi (Hispaania). Teel Madridi teeb sõidukijuht peatuse Varssavis (Poola), et laadida ülejäänud pool veokist täis kaupa, mis tuleb toimetada Berliini (Saksamaa). Pärast Varssavis peale laaditud kauba Berliinis mahalaadimist täidab sõidukijuht Berliinis (Saksamaa) pool veokist uue kaubaga ja laadib selle kauba maha Brüsselis (Belgia). Seejärel sõidab sõidukijuht Madridi (Hispaania) ja laadib maha Vilniuses (Leedu) peale laaditud kauba.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi ühe kahepoolse veo (Leedust Hispaaniasse) ning tegi selle käigus kaks täiendavat peale- ja mahalaadimistoimingut (välisriikidevaheline vedu). Esimese täiendava toimingu suhtes (kauba pealelaadimine Poolas ja mahalaadimine Saksamaal) lähetamisnorme ei kohaldata, teise täiendava toimingu suhtes (kauba pealelaadimine Saksamaal ja mahalaadimine Belgias) aga küll. Seda põhjusel, et sõidukijuht on juba kasutanud võimalust teha üks erandiga hõlmatud täiendav peale- ja mahalaadimistoiming. Lähetus algab kauba pealelaadimisest Berliinis (Saksamaa) ja lõpeb kauba mahalaadimisega Brüsselis (Belgia), mil sõidukijuht jätkab kahepoolset vedu, mille suhtes lähetamisnorme ei kohaldata. Seega käsitletakse sõidukijuhti lähetatuna Saksamaale alates kauba pealelaadimisest Berliinis kuni lahkumiseni Saksamaa territooriumilt. Seejärel, alates sisenemisest Belgia territooriumile kuni kauba mahalaadimiseni Brüsselis, käsitletakse sõidukijuhti lähetatuna Belgiasse. Kui kaup on Brüsselis maha laaditud, jätkab sõidukijuht kahepoolset vedu, mille suhtes lähetamisnorme ei kohaldata.

III. KABOTAAŽVEOD

10. stsenaarium: kaks kahepoolset vedu ja kabotaažvedu

Portugalis asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Lissabonis (Portugal) veoki kaupa täis ja viib kauba Hamburgi (Saksamaa). Pärast kauba mahalaadimist Hamburgis (Saksamaa) laadib sõidukijuht veoki uuesti kaupa täis ja laadib selle kauba maha Münchenis (Saksamaa). Seejärel Münchenis (Saksamaa) laadib sõidukijuht veoki täis kaupa, mis tuleb toimetada Lissaboni (Portugal).



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks kahepoolset vedu (ühe Portugalist Saksamaale ja teise Saksamaalt tagasi Portugali) ja ühe kabotaažveo Saksamaal. Sõidukijuhti käsitatakse lähetatuna Saksamaale. Lähetus algab pärast kahepoolse veo lõppu (kauba mahalaadimine Hamburgis), kui sõidukijuht alustab sõitu kohta, kus ta laadib peale kauba Saksamaal toimuva kabotaažveo jaoks. Lähetus kestab kogu kabotaažveo vältel ja lõpeb siis, kui kaup on maha laaditud ja kabotaažvedu on lõppenud. Sõidukijuhti ei käsitata Saksamaale lähetatuna selle kabotaažveole järgneva teekonna osa jooksul, mil ta tegutseb asukohaliikmesriiki naasmisel tehtava kahepoolse veo huvides (st sõidab kahepoolse veo raames veetava kauba laadimiskohta, laadib kauba peale ja sõidab sellega läbi Saksamaa territooriumi).

IV. TRANSIITVEOD

6. Mida kujutavad endast transiitveod ja kas nende vedude suhtes kohaldatakse lähetamisnorme?

Transiitvedu iseloomustab asjaolu, et sõidukijuht läbib liikmesriigi territooriumi ilma kaupa peale või maha laadimata. Seega ei võeta näiteks sõidukijuhi kvalifitseerimisel transiidiriigis viibivaks arvesse hügieenilistel põhjustel, tankimiseks või puhkamiseks tehtud peatusi¹⁵. See tähendab, et transiitvedude suhtes ei kohaldata lähetamisnorme.

11. stsenaarium: transiitvedu, kahepoolne vedu, välisriikidevaheline vedu ja transiitvedu

Portugalis asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Lissabonis (Portugal) veoki kaupa täis, et viia kaup Madridi (Hispaania). Madridis (Hispaania) laadib sõidukijuht veoki täis kaupa, mis tuleb toimetada Dortmundi (Saksamaa). Pärast kauba Dortmundi (Saksamaa) kohaletoimetamist naaseb sõidukijuht tühja veokiga Lissaboni (Portugal).



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi ühe kahepoolse veo Portugalist Hispaaniasse, ühe välisriikidevahelise veo Hispaaniast Saksamaale ja ühe tühisõidu Saksamaalt tagasi Portugali. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna Hispaaniasse selle teekonna osa puhul, mille ta läbis kahepoolse veo tegemisel. Sõidukijuhi lähetus Hispaaniasse algab pärast kahepoolse veo lõppu (kauba mahalaadimine Madridis), kui ta alustab sõitu kohta, kus ta laadib peale kauba Hispaaniast Saksamaale tehtava välisriikidevahelise veo jaoks. Lähetus Hispaaniasse lõpeb siis, kui sõidukijuht lahkub Hispaania territooriumilt. Seejärel, alates sisenemisest Saksamaa territooriumile kuni välisriikidevahelise veo lõpetamiseni Saksamaal, käsitatakse sõidukijuhti lähetatuna Saksamaale. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna Saksamaale pärast välisriikidevahelise veo lõppu Portugali naasmiseks tehtava tühisõidu ajal. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna ei Prantsusmaale ega ka Belgiasse, kuna välisriikidevahelise veo tegemisel ta vaid läbib neid riike.

¹⁵ Direktiivi (EL) 2020/1057 põhjendus 11.

V. TÜHISÕIDUD

7. *Kas tühisõit on sama mis transiitvedu?*

Ei. Transiitveo puhul tehakse alati lähetamisnormidest erand, kuid tühisõidu puhul tehakse erand juhul, kui see toimub seoses kahepoolse veoga. Erandit ei tehta, kui tühisõit tehakse seoses lähetamisnormide kohaldamisalasse kuuluva kabotaažveo või sellise rahvusvahelise veoga, mis ei ole kahepoolne (välisriikidevaheline vedu)¹⁶.

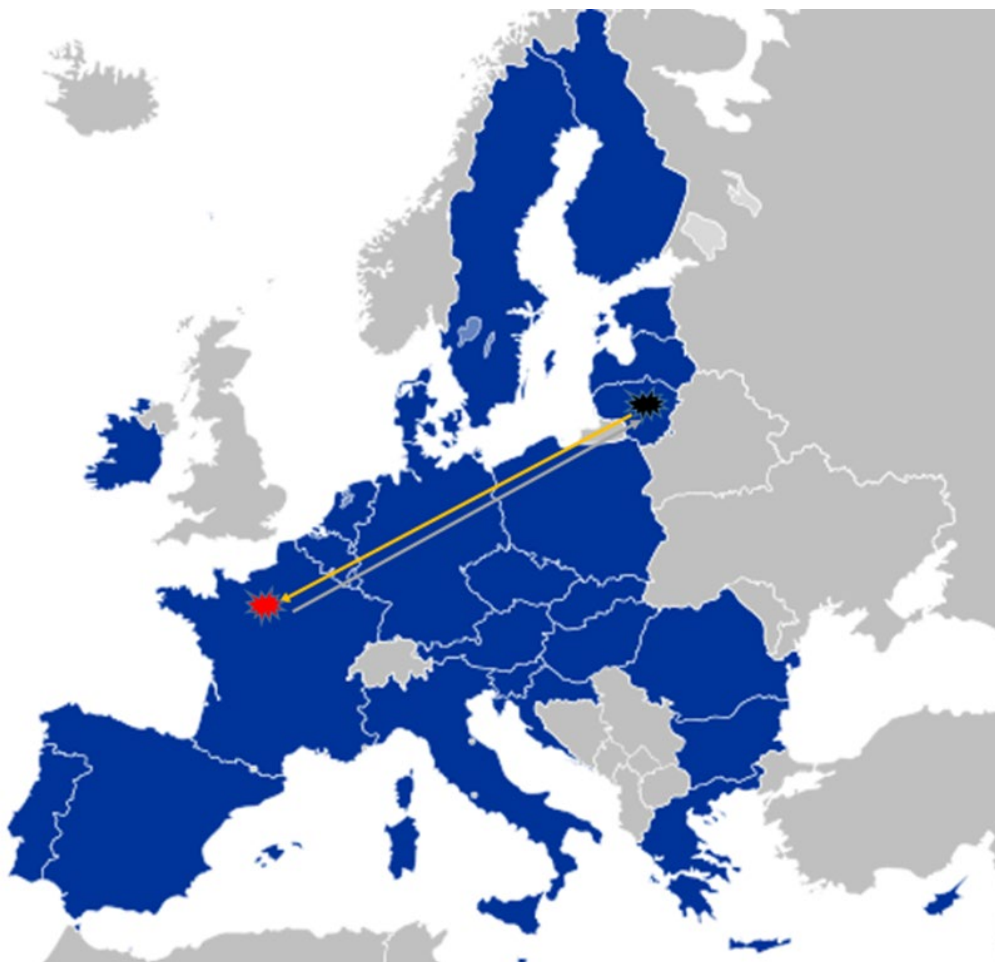
Põhimõtteliselt lõpeb lähetus lähetamisnormide kohaldamisalasse kuuluva veo (nt kabotaažveo või välisriikidevahelise veo) raames veetud kauba mahalaadimisega. Järgneva tühisõidu liigitamine lähetuseks või erandi tegemine lähetamisnormidest sõltub sellest, kas uue veo suhtes, mille jaoks tühisõit tehakse, kohaldatakse lähetamisnorme või mitte. Sellega seoses on oluline märkida, et sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna, kui ta teeb pärast seda, kui ta on lähetamisnormide kohaldamisalasse kuuluva veo raames kauba maha laadinud, tühisõidu selleks, et naasta oma asukohaliikmesriiki.

¹⁶ Määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 2 punktis 2 on sätestatud, et rahvusvaheline vedu on

- a) koormaga vedu sõidukiga, mille lähte- ja sihtkoht on kahes eri liikmesriigis ja mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;
- b) liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi toimuv koormaga vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;
- c) kolmandate riikide vahel toimuv koormaga vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi, või
- d) punktides a, b ja c osutatud veoga seotud tühisõit.

12. stsenaarium: kahepoolne vedu ja tühisõit

Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Vilniuses (Leedu) veoki kaupa täis ja laadib kauba maha Pariisis (Prantsusmaa). Prantsusmaalt tagasi Leetu sõidab veok tühjalt.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi ühe kahepoolse veo Leedust Prantsusmaale, millele järgnes tühisõit Prantsusmaalt tagasi Leetu. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna ei kahepoolse veo ajal Prantsusmaale ega tühisõidu ajal, mille ta tegi pärast asukohaliikmesriigist alguse saanud kahepoolse veo lõppu naasmiseks oma asukohaliikmesriiki.

13. stsenaarium: kaks kahepoolset vedu ja üks tühisõit

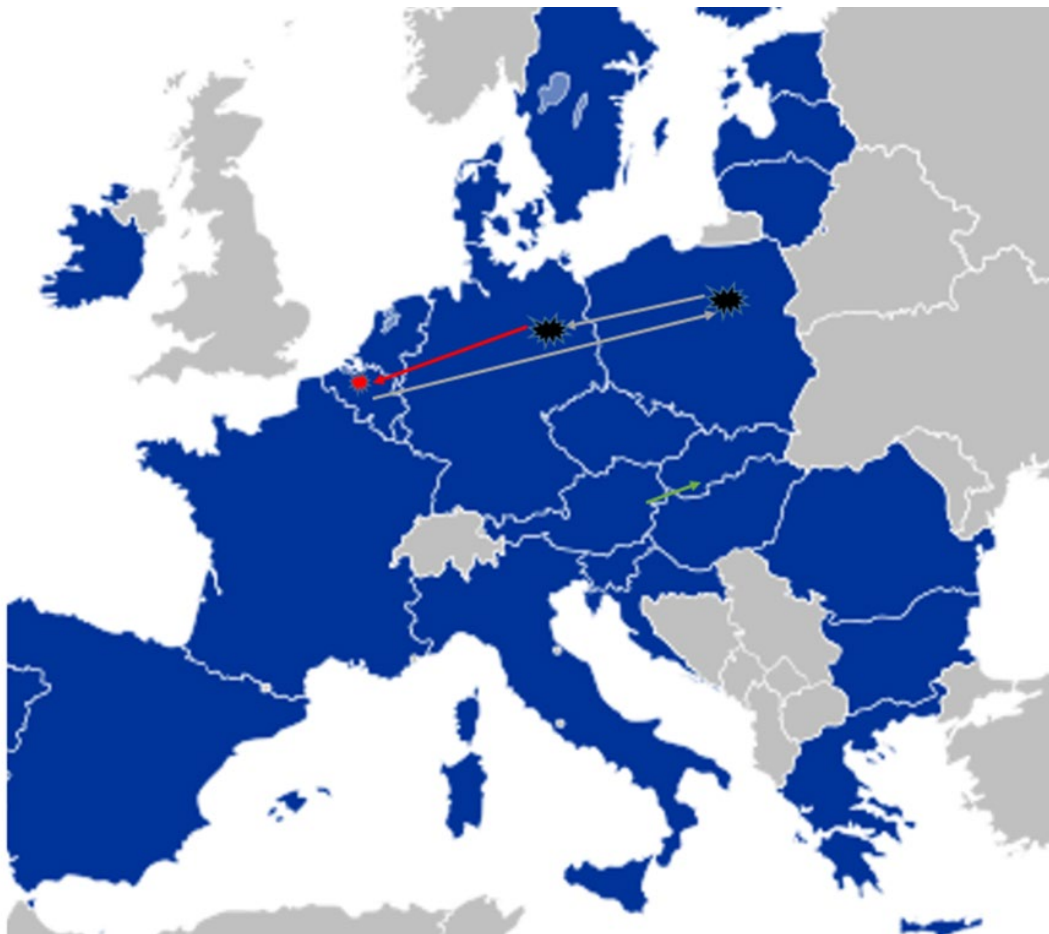
Leedus asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Vilniuses (Leedu) kauba peale ja laadib kauba maha Pariisis (Prantsusmaa). Sõidukijuht sõidab tühja veokiga Pariisist (Prantsusmaa) Antwerpeni (Belgia). Seejärel laadib sõidukijuht Antwerpenis (Belgia) kauba peale ja laadib selle maha Vilniuses (Leedu).



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks kahepoolset vedu ja nende vahel ühe tühisõidu. Esimene kahepoolne vedu toimus Leedust Prantsusmaale, teine Belgiast Leetu. Tühisõitu Prantsusmaalt Belgiasse tuleks pidada seotuks Belgias alanud teise kahepoolse veoga, mistõttu lähetamisnorme ei kohaldata. Seega ei tuleks sõidukijuhti käsitada lähetatuna nende vedude jooksul.

14. stsenaarium: kaks tühisõitu ja üks välisriikidevaheline vedu

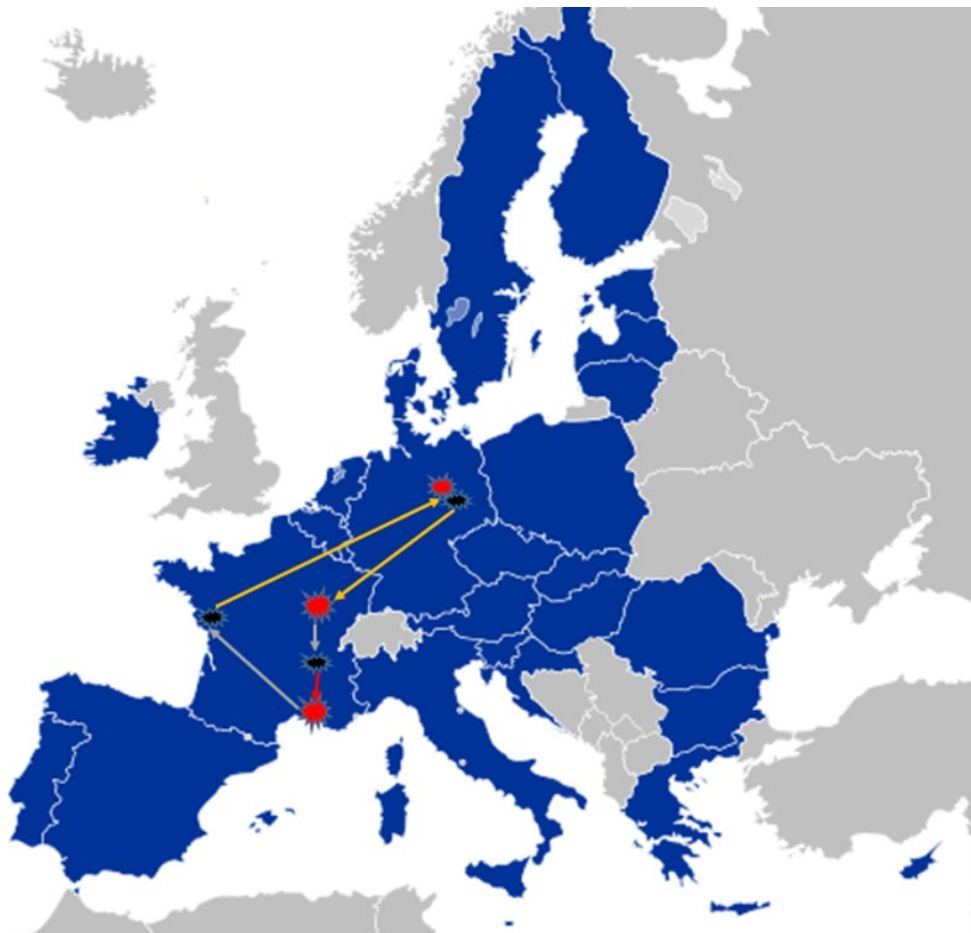
Poolas asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht teeb tühisõidu Varssavist (Poola) Berliini (Saksamaa). Sõidukijuht laadib Berliinis (Saksamaa) veoki kaupa täis ja laadib kauba maha Brüsselis (Belgia). Seejärel sõidab sõidukijuht tühja veokiga Brüsselist (Belgia) Varssavisse (Poola).



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks eraldi tühisõitu ja nende vahel ühe välisriikidevahelise veo. Esimesele tühisõidule Poolast Saksamaale järgnes Saksamaa ja Belgia vahel välisriikidevaheline vedu, mille järel toimus tühisõit Belgiast tagasi Poola. Tühisõit Poolast Saksamaale toimus seoses Saksamaalt alguse saanud välisriikidevahelise veoga. Seepärast käsitatakse sõidukijuhti lähetatuna Saksamaale alates Saksamaa territooriumile sisenemisest kuni Saksamaa territooriumilt lahkumiseni. See lähetusperiood hõlmab tühja veokiga sõitu Saksamaal asuvasse laadimiskohta, kauba pealelaadimist Saksamaal ja kauba vedu läbi Saksamaa territooriumi. Seejärel, alates sisenemisest Belgia territooriumile kuni välisriikidevahelise veo lõpetamiseni Belgias, käsitatakse sõidukijuhti lähetatuna Belgiasse. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna Belgiasse välisriikidevahelise veo lõpule järgneva tühisõidu ajal naasmisel asukohaliikmesriiki. Sõidukijuhti ei käsitata lähetatuna Madalmaadesse Saksamaa ja Belgia vahelise välisriikidevahelise veo ajal, kuna ta vaid läbib Madalmaade territooriumi, ilma et ta seal kaupa peale või maha laadiks.

15. stsenaarium: kaks kahepoolset vedu, üks kabotaažvedu ja kaks tühisõitu

Saksamaal asuvas ettevõttes töötav sõidukijuht laadib Berliinis (Saksamaa) veoki kaupa täis, sõidab Pariisi (Prantsusmaa) ja laadib kogu kauba maha. Siis sõidab sõidukijuht tühja veokiga Lyoni (Prantsusmaa), et laadida peale kaup, mille ta laadib maha Marseille's (Prantsusmaa). Seejärel sõidab sõidukijuht tühja veokiga Marseille'st (Prantsusmaa) Nantes'i (Prantsusmaa). Sõidukijuht laadib Nantes'is (Prantsusmaa) veoki kaupa täis, naaseb Saksamaale ja laadib Berliinis kauba maha.



Kokkuvõte: sõidukijuht tegi kaks kahepoolset vedu (Saksamaalt Prantsusmaale ja Prantsusmaalt Saksamaale), ühe kabotaažveo Prantsusmaal ja kaks tühisõitu Prantsusmaal. Esimene kahepoolne vedu, mis algas Saksamaal, lõppes kauba mahalaadimisega Pariisis. Sõidukijuhi lähetus Prantsusmaale algab pärast selle kahepoolse veo lõppu, kui ta alustab tühisõitu kohta, kus ta laadib peale Prantsusmaal tehtava kabotaažveo raames veetava kauba. Lähetus Prantsusmaale lõpeb, kui lõpeb kabotaažvedu, kuna seejärel sõidab sõidukijuht tühja veokiga peale võtma kaupa, mis tuleb toimetada Prantsusmaalt Saksamaale kahepoolse veo raames. Seega jääb esimene tühisõit Pariisist Lyoni lähetamisnormide kohaldamisalasse, kuna see sõit on seotud Lyoni ja Marseille' vahelise kabotaažveoga. Teise tühisõidu puhul, mis toimus Marseille'st Nantes'i, tehakse lähetamisnormidest erand, kuna see sõit on seotud tagasiteel tehtava kahepoolse veoga Nantes'ist Berliini, milles suhtes lähetamisnorme ei kohaldata.