

ERAA TEATAJA

Jaanuar – veebruar 2024

Kas Autovedajate Aastakonverents viis vedajate valupunktid seadusandjaile lähemale?



Tiit Parik, ERAA president

Esmakordselt osales ERAA Autoettevõtete Liidu ja ELEA kõrval Äripäeva ning Logistikaudiste partnerina nende korraldatud tänavuse Autovedajate Aastakonverentsi programmi ettevalmistamisel. Tulemusena leidis foorumil asjatundlikku käsitlemist pea täielik pakett teemadest, mis meie maanteetranspordi sektorile läinud aastal enim muret tegid ning mis jätkuvalt tänaseni lahendust ei ole leidnud. Nii on minu lühike tagasivaade suures osas Autovedajate Aastakonverentsi peegeldus.

Nii nagu vabariigi majanduses tervikuna, on ka autoveonduses keerulised ajad – sõltuvalt sellest, millisele suunale vedajad on olnud oma tegevuses keskendunud, võisid nende veomahud aastaga kahaneda isegi kolmandiku võrra või veel enam. Eriti peavad ellujäämiseks omi veoringe uutega asendama need, kelle senine spetsiifika oli suuremal määral seotud idanaabriga. Lisaks üldistele majanduslikele tegureile ähvardab sektori edasist konkurentsivõimet kahandada maksumaastikul toimuv – muutunud teekasutustasu määrad, mereveol rakenduvad uued keskkonnatasud ning kütuseaktsiisi eelseisev tõus selle aasta mais.

KUIDAS LEIDA AUTOJUHTE?

- Vaatamata veomahtude vähenemisele on puudus heade, kvalifitseeritud autojuhtide järele endiselt terav, kuna nende kaadri vanuselisest koosseisust tingituna jääb aasta-aastalt üha rohkem juhte pensionile. Õnneks on hakatud ka valitsuse tasandil rohkem rääkima välistööjõu vabama kaasamisega seotud teemadel. Kvoodid on ranged, kuid erisuste saavutamise nimel rahvusvaheliste vedude juhtidele on ERAA pidanud kõigi erakondade esindajatega lootustandvaid kõnelusi, mida järjekindlalt ka jätkame. On ju nende juhtide töö spetsiifika siseveol töötavate omast sedavõrd erinev, et kvoodi suurendamisega mingit immigratsiooniohtu ei kaasneks.
- Seoses võõrtööjõuga tekitab tööandjaile probleeme ka Välismaalaste seadusega ajutise tööloa pikendamise tingimuseks seatav riigikeele oskus. Et meie vedajate juures töötavad kolmandatest riikidest pärit juhid aga oma



Eesti maanteetranspordi sektori madalseisu peamisi tegureid avas oma Autovedajate Aastakonverentsi ettekandes Swedbanki peaökonomist Tõnu Mertsina, märkides et langust on vedanud kindlalt just selle rahvusvaheline pool, kus mahud ja veosekäive vähenesid eriti järsult aastail 2015...2017, kuid kahanevad jätkuvalt tänaseni. Ta nentis, et viimasel kolmel aastal on järjekindlalt vähenenud kaubaveoteenuste osakaal nii riigi SKP-s, kui üldises teenuste impordis ja – eriti tuntavalt – ekspordis. Tema analüüsi järgi on täna ebapiisava nõudluse tõttu sunnitud oma majandustegevust piirama kuni 90% Eestis registreeritud maanteetranspordi ettevõttest, kusjuures kõige enam loovutatakse turuosa Leedu, Läti ja Poola vedajaile.

Foto: Raul Mee / Äripäev

töö eripära tõttu eesti keelekeskkonnas praktiliselt ei viibi ning kuna nii keele kasutamise vajadus, kui ka selle õppimise võimalus neil puuduvad, siis on ERAA edastanud Siseministeriumile [pöördumise muudatuseelnõu algatamiseks](#) eesmärgiga lisada Välismaalaste seadusesse erisus, mis antud kategooria töötajad tööloa pikendamisel keelenõudest vabastaks. Kuna kirjeldatud probleem puudutab ühiskonda laiemalt, siis tuleb dialoogi seadusandjaga jätkata kuni eesmärgi saavutamiseni.

- Muidugi ei saa me rajada lootusi vaid imporditud autojuhtidele, vaid kavatseme propageerida televisiooni ja sotsiaalmeedia vahendusel elukutset ka kohalike noorte seas. Kavatsust realiseerimaks taotles ERAA 2023.aasta lõpus reklaamikampaania läbiviimise ja videofilmide valmistamise tarvis vahendeid Rahvusvaheliselt Maanteetranspordi Liidult (IRU), kes seni veel otsust ei ole langetanud. Teemat kureerib ERAA nõukogu liige Lenno Põder.
- Seoses Venemaa sõjalise agressiooniga Ukrainas seda toetavate riikide kodanikele Eesti Vabariik ajutisi tööluube ei väljasta ega kehtivaid ka ei pikenda. Erand on tehtud vaid Valgevene kodanikele, ent seda vaid IT-sektori töötajate osas. ERAA peab läbirääkimisi Siseministeriumi ning Politsei- ja Piirivalveametiga, saavutamaks erisuse laienemist ka rahvusvaheliste vedude autojuhtidele. Vastasel korral on vedajad sunnitud rentima sedasama tööjõudu mõne niisuguse riigi – näiteks Läti või Leedu – tööjõu rendifirmadelt, kus Valgevenest pärit autojuhtide kasutamine lubatud on, makstes seejuures kopsakat vahendustasu ning jättes oma riigi ilma tööjõumaksudest.
- Juba pikemat aega ei ole meie vedajate poolt autojuhtidele lähetamisel makstavate päevarahade määrad konkurentsivõimelised teistes ELi riikides kehtivate määradega. ERAA on oma argumenteeritud ettepanekud Rahan- dusministeriumile esitanud ning ootab riigipoolset seisukohavõttu. Läbirääkimiste käik on meile sisendanud, et ka selles küsimuses on riik dialoogiks valmis.

VEDAJATE TEGEVUS HAKKAB OLEMA PIDEVALT LUUBI ALL

Arvutusliku punktisummana väljenduv [vedaja riskitase](#) on järelevalve tulemustel põhinev hinnang tema poolt

eelneval perioodil korraldatud autovedudele. Praegu on riskihindamise süsteemid liikmesriigiti väga erinevad ega taga järelevalve teostamisel vedajate võrdset kohtlemist. Lisaks puudub ka sellekohane andmevahetus riikide vahel. Edaspidi hakatakse riskitaset aga arvutama kõikjal ühtse valemi järgi, mis võtab arvesse kõigi viimase kahe aasta jooksul toimunud ning sellekohasesse riiklikku infosüsteemi kantud kontrollide tulemusi. Eestis on selleks süsteemiks Liiklusjärelvalve Infosüsteem (LJVIS), kus hakkab toimuma ka iga vedaja riskitaseme tegelik arvutamine. Tähtjaks, millal iga liikmesriik peab olema valmis ERRU-süsteemi kaudu tehtava päringuga oma riigi vedaja kohta riskitaseme andmed edastama, on 24. oktoober 2024. Vastavalt EL-s kehtivale kontrolli põhimõttele on kõrge riskitasemega vedajat põhjendatud kontrollida sagedamini ja rangemalt. Seega võib erineva raskusastme rikkumiste rohkusest sõltuv riskitase mõjutada olulisel määral – kuni tegevusloa peatamise või tühistamiseni välja – vedaja kogu edasist käekäiku. Kuna suur osa autoveoalastest rikkumistest on tingitud kas reeglite mittetundmisest või nende valest tõlgendamisest, siis näeb ERAA siin jätkuvalt enda rolli nii süstemaatilises koolituspäevade korraldamises, kui seadusemuudatustest teavitamises veebikeskkonna vahendusel.

Kui vaadelda eelpool kirjeldatud süsteemi ausa konkurentsi aspektist, siis selle tagamiseks seisab meie seadusloojate ees lai tööpõld... kui Eesti vedajad pälvivad mõnes naaberriigis karme karistusi isegi üsna tühiste eksimuste korral, siis meie kontrollijail puudub seadusest tulenev võimalus välisvedaja trahvimiseks näiteks isegi iganädalase puhkeajaga seotud nõuete ignoreerimise eest.

SÄÄSTAKS KESKKONDA ESMALT LIHTSATE VAHENDITEGA

Transpordiga seonduvad keskkonnateemad on väga tundlikud. Absoluutset ja ühest tõe on neis küsimustes ilmselt pea võimatu leida, ent valitsusringkondade hoiak tundub olevat sageli kuidagi passiivne, kui mitte vastumeelne, ka lihtsate ja realistlike meetmete suhtes, mille kaudu heitmete hulka saaks piirata – pean silmas eelkõige HVO laialdasemale kasutamisele suunavat aktsiisierisust ja senistest pikemate autorongide teedele lubamist. Viimasele võiks kogu Euroopa Liidu tasandil juba täna mõelda ka seetõttu, et IRU prognoosi kohaselt on vaid nelja aastapärasel kõigi liikmesriikide peale kokku puudu üle 700 tuhande autojuhi.



Autoveondussektori ootuste ja väljavaadete üle arutlesid Äripäeva konverentsil ERAA president Tiit Parik, Eesti Logistikaettevõtete Liidu tegevjuht Herkki Kitsing ja Autoettevõtete Liidu juhatuse liige Andrus Laul.

Foto: Raul Mee / Äripäev

Autovedajate Aastakonverentsil toimunud vedajate esindusorganisatsioonide esindajate arutelul jäi kõlama hinnang, et senine koostöö seadusandjatega kõige ladusam ja viljakam ei ole olnud. Konverentsi lõpetanud poliitikute diskussioon hajutas mingil määral siiski vedajate pessimismi, andes mõista et valdkonna kitsaskohtadega ollakse võrdlemisi hästi kursis, kuid ka seda, et kompromissi saavutamine erinevate jõudude ja osapoolte vahel ning otsuseni jõudmine on erasektori jaoks harjumatult vaevarikas ja aeglane.

Kui teekasutustasu tõstmist ei läinud meil korda vaatamata kõigile esitatud argumentidele väärata, siis aktsiisierisuse kehtestamine HVO tüüpi bioloogilisele diislikütusele tundub olevat senise dialoogi põhjal tõenäoline juba lähiajal. Valmisolekut selleks – küll ilma kuupäevaliste lubadusteta – kinnitasid koalitsioonipoliitikud ka aastakonverentsil.

Veodokumentide väljastamisega seotud halduslepingust ja riigihankest



Ermo Perolainen, ERAA peasekretär

ERAA on erinevate veodokumentide väljastamisel kvaliteetset teenust osutades riigiga sõlmitud halduslepingut seni nõuetekohaselt ja kohusetundlikult täitnud. Viimati sõlmitud 5-aastase halduslepingu kehtivus lõppes möödunud aasta 31.detsembril. Mullu novembris korraldas riik uue hanke, millele ERAA ka oma pakkumise esitas. Otsuse tegemine lükkus aga erinevate asjaolude tõttu uude, 2024. aastasse, mistõttu senist halduslepingut ERAA-ga ka pikendati.

Selle aasta 6. veebruaril tunnistas hankijaks olev Riigi Tugiteenuste Keskus paraku hanke kehtetuks ning näeb ette viia hankelepingu sõlmimiseks läbi uus riigihanke menetlus.

ERAA vaates olid 2023. aasta novembris välja kuulutatud hanke tingimused oluliselt madalamad sellest, millest ERAA täna vedajatele teenust osutab. Oleme alati pidanud prioriteetseks ettevõtjale kõige olulisemat, ehk teenuse kättesaadavuse kiirust, – et ükski sõiduk ei peaks dokumendi puudumise pärast seisma, ootama, hilinema või laevast maha jääma. Osutame teenust igal tööpäeval terve tööpäeva ulatuses. Vajadusel on meie kontoril alati olemas inimene, kes – eeldusel, et kõik nõuded on täidetud – saab vajaliku dokumendi välja anda. Hanke tingimustes oli seatud minimaalseks teenust osutavate töötajate arvuks 3 inimest ning minimaalseks teenuse osutamise ajaks 4 tundi päevas. Pikaajalise teenuseosutajana saame kinnitada, et see tähendaks võrreldes täna pakutavaga teenuse kättesaadavuse ja kvaliteedi märkimisväärset langust – seda ennekõike teenuse osutamise kiiruse arvelt. Ainuüksi ERAA Tallinna kontoril menetletakse igapäevaselt keskmiselt 40...50 taotlust. Praktika on näidanud, et kuni pool esitatud taotlustest sisaldavad puudusi, mis nõuavad menetlemiseks rohkem aega. Sellele mahule lisandub kohustus vedajaid nõustada ning vastata nende küsimustele nii e-posti kui telefoni teel, – mis on kokkuvõttes tunduvalt ajamahukam kui taotluste menetlemine ise. Samuti peab teenuseosutaja kontrollima regulaarselt taotluste menetlemisega mitteseotud ettevõtete nõutelevastavust. Loetletud kohustustele lisandub veel regulaarne

aruannete koostamine kõikide väljastatavate dokumentide ja nende kasutamise kohta, – mis tähendab et lisaks väljastamisele peab teenuse osutaja pidama arvestust ka dokumentide tagastamise üle, seda protsessi jälgima, väljastada meeldetuletusi ning võtta kõike seda arvesse uute taotluste menetlemisel. Kaasneb ju menetlemise ning järelevalvega ka kohustus jälgida ning arvesse võtta seoseid erinevate dokumentide menetlemisel kehtivate nõuete vahel. Kokkuvõtteks: kvaliteetse teenuse osutamise vältimatuks eelduseks on lisaks piisavale töötajate arvule ka vastava selleks vajaliku automatiseeritud – ja seejuures sertifitseeritud – tarkvara olemasolu, mis peab tagama kõigi vajalike andmete kiire kättesaadavuse, siduma ja liidestama andmed erinevate süsteemide vahel ning minimeerima vigade tekke võimaluse.

Kahjuks ei olnud hankija aga kõiki kirjeldatud asjaolusid hanke tingimuste koostamisel arvestanud, samuti ei arvestatud asjaolu, et kõige olulisem teenuse tarbija jaoks ei ole mitte teenuse hind, vaid aeg – ehk teenuse osutamise kiirus. Taotluste menetlemistähtajad määrati hankes kindlaks lähtuvalt seadusest, mis on näiteks tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja puhul 30 päeva, juhitud tunnistuse puhul 15 päeva ning kahepoolse veoloa puhul 3 tööpäeva. Teenust kasutava ettevõtja jaoks läheb juba üksainus liigne päev dokumendi kättesaamise ootamist kordades kallimaks kui dokumendi eest makstav 5 või 10 euro võrra kallim hind – rääkimata 5-, 15- või 30-päevasest ootamisest. Täna on ERAA võimeline menetlema enamuse dokumentide taotlusi kas samal või äärmisel juhul järgmisel tööpäeval, mis tagab teenuse maksimaalse kättesaadavuse – seda tänu töötajate oskustele ja kogemustele ning tarkvara piisavale võimekusele. Need võimekused on kujunenud välja lähtudes vedajate tegelikelt vajadustest ja ootustest. Tahaks loota, et just see on ka peamine põhjus, miks riik on otsustanud mitte osutada antud teenust ise, vaid hanke kaudu sisse osta. Riik vajab veendumust, et ka edaspidi saaksid veoettevõtted arvestada vähemalt samal tasemel teenusega. Kvaliteedi langus odavama teenuse arvelt ei ole kindlasti mõistlik ega õige samm, kuna selle tulemusena langeb ettevõtete efektiivsus ja konkurentsivõime.

Millegipärast aga otsustas hankija minimeerida hanke tingimustes ka rahvusvahelise pädevuse, mis tegelikult moodustabki olulise ja kõige märkimisväärsema osa teenuse sisust. Asjatundmatu lähenemine valdkonna spetsiifikat tundmata võib viia tulemuseni, kus teenuse osutaja ei oma vastavaid teadmisi ega oska vastata näiteks ettevõtjate küsimustele veodokumentide kasutamise nõuete ja tingimuste kohta. Lisaks Euroopa Liidu ja liikmesriikide siseriiklikule seadusandlusele tuleb olla kursis ka kolmandate riikide seadusandlustest tulenevate nõuetega ning nende jooksvate muutustega. Iga eksimusega kaasneb ka vastutus – väiksemgi viga võib tähendada vedajale eurodes neljakohalist trahvisummat. Mõistame täielikult hanke korraldaja soovi elavdada konkurentsi, kuid see ei tohiks toimuda teenuse kvaliteedi halvenemise ega efektiivsuse vähenemise arvel. Rahvusvaheliste kontaktide ja koostöövõrgustiku puudumisel jääks teenus ilmselgelt alla täna ERAA pakutavale, vastamata nii kindlasti ettevõtjate ootustele.

Jääme lootma, et uute hanketingimuste koostamisel seab hankija esikohale ettevõtja kui teenuse tarbija huvid ning et ainsatki kvaliteetse teenuse osutamiseks hädavajalikkude eeldust ei jäeta tähelepanuta.

Euroopa Liidu mõõtude ja masside direktiivi muutmise eelnõust

Selle aasta 14. veebruaril hääletas Euroopa Parlamendi Transpordi ja Turismi Komitee (TRAN) mõõtude ja masside direktiivi muudatusettepanekuid. Alljärgnevalt toome ära ülevaate vastu võetud kompromissidest. Direktiivi muutmise eelnõud on maanteetranspordi konkurentsivõime ja jätkusuutlikkuse aspektist hinnanud ka IRU, jagades selles sisalduvad kompromissid aktsepteeritavateks ja probleemseteks.

A. Aktsepteeritavad kompromissid:

- erivedude veolubade harmoniseerimine;
- kabiini suurus: sh. kabiini pikkuse suurendamine;

- kriisiolukorra erand: kriisiolukorras ajutiselt suuremate (mahukamate) veokite kasutamise lubamine;
- EL-i "single window": Euroopa Liidu ühtse (*single window*) mõõtude ja masside andmebaasi loomine;
- EL-i märgise loomine pikkadele veokitele: ettepanek luua EL-i ühtne märgistussüsteem pikkadele veokitele;
- definitsioonid: alternatiivkütustega veokite kategooriasse lisatakse kahe (*dual*) jõuallikaga sõidukid;
- arvestatud on ka järgmiste sektoripoolsete ettepanekutega: kaaluerandid nullheitmega mootorsõidukitele ja autorongidele, kaaluerandid alternatiivkütustega sõidukitele, 2-tonnine kaaluerand hübriidautorongidele ehk sisepõlemismootoriga vedukist ja energiatõhusast poolhaagisest koosnevaile autorongidele, lisakaalu-erand nullheitmega autorongile – 12,5 tonni veoteljele, erisus 3- ja 4-teljelistele bussidele, suurim lubatud pikkus 18 m 45-jalaste ja pikemate konteinerite veol.

B. Probleemsed kompromissid:

- järelevalve: tehakse ettepanek lubada kasutada kombineeritult mõlemat kaalukontrolli meetodit: liikuva sõiduki kontroll (*WIM - weighing-in-motion*) ja sõiduki kaaluandurite (*OBW – onboard-weighing-systems*) abil toimuv. Sektori ettepanek oli kasutada ühte nimetatud meetoditest, mitte mõlemat. Järelevalvele seatakse kvantitatiivsed eesmärgid, mis kindlasti ei aita kaasa järelevalve parandamisele ja tõhustamisele.
- tulud: tehakse ettepanek suunata trahvitulud sihtotstarbeliselt jätkusuutlike transpordiliikide arendamisse ning toetatakse mitte-maanteevedude ristsubsideerimist;
- EMS ja testimine/piloteerimine: kehtestatakse täiendavad tingimused liikmesriikidele enne pikkade autorongide (EMS) lubamist maanteedele või nende katsetamist. Enne EMS autorongide lubamist maanteedele peab liikmesriik saama Euroopa Komisjonilt nõusoleku. Testid/piloodid on lubatud ainult tingimusel kui pole võimalik kasutada teisi transpordiviise/liike. See on vastuolus sektori ettepanekute ja huvidega, mille kohaselt tuleks soodustada EMS veokite kasutamist nii riikide sees kui riikide vahel.
- mitte-null heitmega 44-tonniste sõidukite keelamine riikide vaheliste vedudel alates 1. jaanuarist 2035. Sektori hinnangul tuleks selline keeld tühistada või vähemalt edasi lükata. Tegemist ei ole lõplikult vastu võetud seadusandlike otsustega, eelnõu järgnevad hääletused toimuvad märtsi plenaaristungil. Nõukogu lauale jõuab eelnõu eeldatavalt aprillis. Lõplik vastuvõtmine on planeeritud uuele Euroopa Parlamendi koosseisule pärast valimisi.

ERAA infopäevad toimuvad regulaarselt



Anu Viks, ERAA infoala vanemspetsialist

ERAA on korraldanud infopäevi oma liikmetele ja teistele transpordiettevõtetele alates 2021. aastast. Mõte ja vajadus nende järele oli olemas juba ammu. Infopäevade reaalseks ajendiks olid pidevad uuendused EL-i maanteetranspordi alases seadusandluses ja mobiilsuspaketi nõuete rakendumine.

Uuenduste kasutuselevõtt ja pidevalt täienevad reeglid tekitasid maanteetranspordi sektori ettevõtetes palju küsimusi. Küsimustele vastamiseks käsitlesime esimestel infopäevadel mobiilsuspaketi I osaga seotud teemasid ja sõidukijuhtide lähetamise nõudeid. Toimus praktiline koolitus sõidukijuhtide registreerimise protsessi tutvustamiseks IMI süsteemis. Järk-järgult jõustunud mobiilsuspakett vajas aga veelgi põhjalikumalt tutvustamist – järgmistel infopäevadel käsitlesime muutunud nõudeid kabotaažvedudel ning kombineeritud vedudel kehtima hakanud lisanõudeid. Uusi nõudeid ja nendega seotud punkte tutvustas Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhtivspetsialist Eda Rembel, tekkis elav mõttevahetus vedajate poolt esitatud erinevate näidete lahendamisel.

Oluliseks teemaks nii alustavate, kui juba turul tegutsevate ettevõtete jaoks on juhitunnistuse taotlemine: milliste autojuhtide puhul juhitunnistuse väljastamine vajalik on, mida tuleb seda tehes jälgida, millised dokumendid esitada, ning kuidas toimida renditud juhtide korral.

Samuti on tutvustatud 2022. aastal jõustunud tegevusloa nõuet kergema kategooria tarbesõidukitega opereerivate vedajate jaoks.

Puhkeaja kabiinis veetmise keelust ja [nutikate digimeerikute SMART-2 kasutuselevõttuga seotud nõuetest](#) andis ülevaate Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna peaspetsialist Priit Tuuna.

Selgema ettekujutuse digimeerikute salvestiste poolest ning sellest, millist ekraanipilti näevad ja milliseid andmeid erilise huviga kontrollivad teedel järelevalvet teostavad politseiametnikud, lõi oma ettekandega Lenno Põder kompetentsikeskusest Autosert. Teema tekitas suurt huvi ja tõi kohale palju osalejaid, kes saavad infopäeval kõlanud praktilisi nõuandeid edaspidi rikkumiste ennetamiseks oma autojuhtidega jagada.

2023. aasta kevadisel infopäeval tutvustasime lähitulevikus kohalduvaid uuendusi maanteevedude veodokumentides – läheb ju eFTI määruse rakendumisega aastal 2025 kogu Euroopa üle ühtsele e-CMR veokirjale. Tänapäevase seisuga on e-CMR-le üleminek lükkunud küll aastasse 2026, sest vajalikud ettevalmistused on osutunud planeerituist mahukamateks. Põhjaliku ettekandega esines sel teemal TTKK logistikainstituudi külalisõpetaja ja Digilogistika Keskuse OÜ juhatuse liige Heiti Mering.

Uudse teemana käsitlesime logistikaettevõtte ja autovedaja koostööd, see osa infopäevast kujunes väga elevaks mõttevahetuseks ja „palli veeretamiseks“ logistikaettevõtte ja autoettevõtte töökorralduse erinevuste üle vaidlemisel. Kasutati ära head võimalust vedaja töö eripärast tulenevate ettepanekute tegemiseks suure logistikaettevõtte, DSV Estonia juhile Alvar Tõrukesele.

Läbi mitme infopäeva käsitlesime autojuhtidele päevaraha arvestamise ja lähetustasude teemat. Teema kohta jagas üksikasjalikke selgitusi Regina Varret EMTA-st. Töölahetusest, töötajate lähetamisest üldiselt ning sõidukijuhtide lähetamise erisustest tööõiguse plaanis rääkisid Tööinspektsiooni esindajad Jaana Vaus Madureira Silva ja Jüri Milov.

Oleme lülitanud infopäevade kavva ka uute IT lahenduste tutvustamise. Esimese IT teema raames andis sõidukipargi haldusrakendusest FleetGuru ülevaate Ivar Vilmer.

Olulise teemana tutvustasime infopäeval SMART2 tüüpi digimeerikuile ülemineku nõudeid ja võimalusi. Sellest rääkis piltlikult ja ülevaatlikult Digimeerik OÜ juhatuse liige Siim Truusalu.

Aastal 2023 alustasime ka venekeelsete koolitustega – esimesel korral rääkis Tallinna Tehnikakõrgkooli lektor Tõnu Mägi I mobiilusupaketist, kabotaažvedude reeglitest, sõidukijuhtide registreerimisest IMI süsteemis ja sõidukite iga 8 nädala tagant ettevõtte asukohariiki naasmise nõudest.



Sagedaseks esinejaks on olnud senistel infopäevadel Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhtivspetsialist Eda Rembel.

Foto: ERAA

Käesoleva aasta 20. veebruari infopäeval olid fookuses taas eFTI ja e-CMR teemad, mida tutvustas Kliimaministeeriumi digitranspordi valdkonna juht Enriko Laanemäe. Vedaja ja logistikaettevõtte vahelise suhtlemise olulisusest rääkis arusaadavalt ja selgelt logistikaettevõtte Via3L Freight tegevjuht Antoon Van Rens. Kalmer Jegonjan PZU kindlustusest tutvustas nii autovedaja vastutuskindlustuse teemat üldiselt, kui vastutuse jagunemisega seotud nüansse kauba saatja ja vedaja vahel.

ERAA tänab kõiki infopäevadel esinenuid suurepäraste esitluste eest ja osalenuid huvi eest sektori uuenduste vastu. Palun andke meile teada, millistel teemade käsitlemist veel sooviksite ning millised senistest teemadest vajaksid veel põhjalikumalt selgitamist.

Ootame teie ettepanekuid infopäeva teemade osas.

ERAA uuest põhikirjast

Jüri Sulin, ERAA jurist

ERAA praegune põhikiri on vastu võetud aastal 2002, olles seega jõus olnud juba üle 20 aasta. Ülemöödnud aasta detsembris otsustas ERAA nõukogu moodustada põhikirja kaasajastamiseks töögrupi, kellele seadis ülesandeks eelnõu koostamise. Nüüdseks on eelnõu valminud ning see esitatakse peatselt kavandatavale üldkoosolekule, ehk ERAA põhikirja tähenduses üldkogule, vastu võtmiseks. Mullu sügisel saatis ERAA sekretariaat eelnõudokumendi tutvumiseks ka kõigile liikmetele. Eelnõule laekus ettepanekuid ja kommentaare, millised töögrupp, nõukogu ja volikogu ka läbi vaatasid ning võimalusel arvesse võtsid.

Vääriti tõlgendamise ja vaidluste vältimiseks on uus põhikiri senisest selgem ja ühemõttelisem. Töögrupp koos nõukoguga on andnud endast parima, et koostada selline põhikiri, mis võtaks maksimaalselt arvesse kõigi ERAA liikmete huve. Põhikirja kohaselt osaleb ERAA ka edaspidi valdkonda reguleerivate õigusaktide väljatöötamisel.

Põhimõttelise muudatusena saab välja tuua, et uues redaktsioonis puudub liikmekandidaati mõiste, kuna liikmete arv on aasta-aastalt vähenemas ning ühingu jätkusuutliku tegevuse huvides on oluline, et ühingu liikmeks saamine oleks lihtne. Liiatigi on liikme ja liikmekandidaadi staatuse erinevus põhjustanud varasemalt

erinevaid tõlgendamisi. Kavandatava põhikirja kohaselt võivad ERAA liikmeteks olla Eestis Vabariigi äriregistrisse kantud juriidilised isikud, kes omavad seadusest tulenevat õigust teostada autovedusid, laitmatu renomee ja usaldusväärsus. Senise sõnastuse järgi saavad liikmeks olla autotranspordivahendeid valdavad ettevõtjad, kes on vähemalt kaks aastat autovedusid teostanud, asuvad Eesti Vabariigis ja on registreeritud Eesti Vabariigi seaduste kohaselt ning kelle registreerimisest liikmekandidaadina on möödunud vähemalt kaks aastat. Komisjon leidis, et autotranspordivahendite valdamine on ühingu jaoks raskesti kontrollitav, kuna igaüksugune autovedude tegemise õigus ei eelda vastava loa olemasolu. Eestis on seaduse järgi õigus tegutseda igaüksugusel tegevusalal, kui selline õigus ei ole piiratud kohtu- või mõne pädeva administratiivorgani otsusega. Loobutud on uues redaktsioonis ka kohase finantsseisu nõudest, kuivõrd praktikas on antud eeldust väga erinevalt tõlgendatud.

Samuti ei ole eelnõu järgi revisjonikomisjoni loomine kohustuslik ja seda võib asendada audiitor. Seaduse kohaselt teostab üldkoosolek järelevalvet kõigi teiste organite tegevuse üle. Selle ülesande täitmiseks võib üldkoosolek teha otsuse revisjoni või audiitorkontrolli läbiviimiseks. Kehtiv põhikirja on koostatud ajal, mil oli tavaks eelistada audiitorile koosseisusisest revisjonikomisjoni. Tänapäevaks on saanud aga tavaliseks koosolekute pidamised elektrooniliste vahendite abil, mistõttu tuli ka selles osas põhikirja kaasajastada ning luua vastav selge regulatsioon. Selgemaks muutuvad ka volikogu liikmete valimise kord ja volituste tähtajad.

Eeltoodu on üksnes näitlik loetelu uue põhikirjaga muutuvast regulatsioonist. Liikmetele saadetakse valminud dokument koos koosoleku kutsega.

Head ERAA liikmed, juba 27. märtsil 2024 toimub ERAA üldkogu koosolek.

Täpsem teave sündmuse toimumispaiga ja ajakava kohta ning koosoleku päevakord jõuab teieni koos eraldi kutsega hiljemalt 12. märtsil 2024.

Kuna päevakorras on ka ERAA uue põhikirja arutelu ja vastuvõtmine, siis on teie kõigi osavõtt äärmiselt vajalik.



IRU UUDISED

Noorte vanusepiir autojuhi ametisse asumisel

Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) pakub välja konkreetseid samme, et tegeleda ELi noorte tööpuuduse ja autojuhtide defitsiidiga, kaaludes samal ajal hoolikalt liiklusohutuse aspekte ja neid käsitledes.

IRU soovib, et EL-i juhilubade direktiivi läbivaatamise käigus toodaks olulistena välja kõik vanusepiiri muutmise seotud poolt- ja vastuargumendid. Euroopa vajab autojuhte, muudatustega direktiivi saab autojuhi eriala juurde tuua noori motiveeritud inimesi, kes annaksid vajalike koolituste läbimise järel oma panuse transpordi ja logistikasektori arengusse.

Miks on oluline tegutseda kohe? Euroopas on täna täitmata 500 000 bussijuhata ja autojuhi kohad ning aasta-aastalt see arv üha suureneb. Samuti suureneb kiiresti erinevus noorte ja vanemaelaste autojuhtide osakaalude vahel. Hetkel on Euroopa Liidus ainult 5% autojuhtidest nooremad kui 25-aastased, kuid 33% samal ajal vanemad kui 55-aastased. Vahe on veel suurem bussijuhtide seas – 3% on nooremad kui 25-aastased ja 41% vanemad kui 55-aastased.

Noorte tööpuuduse näitaja Euroopa Liidus on kõrge – 14,7% alla 25-aastastest inimestest on töötud.

TRANi ettepaneku kohaselt peaks juhilubade direktiiv lubama:

- seada elukutseliste veokijuhtide vanuse alampiiriks 18 eluaastat nii siseriiklikul, kui ka rahvusvahelisel veol.
- seada elukutseliste bussijuhtide vanuse alampiiriks 21 eluaastat ning anda liikmesriikidele õigus langetada juhtimise eaa alampiiri alla 21 eluaasta kõigi erinevat liiki transporditeenuste puhul, sealhulgas teenuste puhul, kus teekonna pikkus on üle 50 km.
- võimaldada noortel kohe pärast kooli lõpetamist juurdepääs professionaalse autojuhi koolitusele, lubades koos kogenud autojuhiga sõita ka 17-aastastel isikutel.

Allikas: IRU

Põllumajandustootja protesteerib – valitsused peavad kahju hüvitama

Paljud põllumeeste meeleavaldused kogu Euroopas on logistikaahelaid tõsiselt häirinud – blokeeritud on olulised marsruudid, rünnatud on veoautosid ja hävitatud koormaid, sageli on politsei olnud selle kõige passiivseks tunnistajaks. Autojuhtide ja transpordiettevõtete kahjud on suured ja kasvavad veelgi. Nad vajaksid selliste ootamatult tekkinud kulude hüvitamist.

Põllumeeste rühmitused kasutavad oma protestide läbiviimiseks ühesugust taktikat – liikluse häirimiseks blokeeritakse peamised kaubavedudeks kasutatavad maanteed, sealhulgas kiirteeühendused, piirid, jaotuskeskused ja sadamad.

Autojuhid jäävad teele lõksu, neid hoitakse pikka aega justkui pantvangis, ilma et neil oleks juurdepääs toidule, veele ja sanitaarseadmetele. Samas viibivad seoses protestidega ka kauba tarned. IRU on juba kutsunud EL-i ja liikmesriikide ametiasutusi üles tegutsema, hoidmaks elutähtsad kauba- ja liikumisteed avatuna.

Blokeeritud teel seisva veoki ja autojuhi keskmine kulu ettevõttele on ligikaudu 100 eurot tunnis. Kulud võivad kiiresti suureneada, mõjutades eelkõige sõiduki omanikke, kelleks võivad samas olla needsamad rooli taga istuvad autojuhid või väikesed transpordiettevõtteid. Majanduskulud laiemalt on ulatunud juba mitmetesse miljonitesse eurodesse.

Protestid on muutunud üha vägivaldsemaks, eriti Prantsusmaal, kus veoautosid ja autojuhte on rünnanud maskides meelevaldajate jõugud, kahjustades sõidukeid ja hävitades koormas olevaid kaupu, eriti toitukaupu.

Kahjuks ründavad meelevaldajad peamiselt just välismaal registreeritud veokeid, mis on sageli pärit naaberriikidest. Veose väärtused on väga erinevad, kuid üks veok võib vedada toitu, mille väärtus on 100 000 eurot või rohkem. Kahjustatud kaup tuleb autojuhtidel ja ettevõtjatel tellijatele kompenseerida. Kindlustus ei kata kahjusid, sest enamiku lepingute puhul seda rahutuste korral ette ei nähta.

Valitsused üle Euroopa ei ole sageli suutnud tagada logistikaahelate järjepidevust ega kaitsta autojuhte, kes lihtsalt üritavad teha oma tööd. Ei ole suudetud kaitsta õigusriigi põhimõtteid. Seda näitavad sageli pildid ja ülekanded sündmuskohtadelt, kus politsei viibib küll sündmuskohal, kuid ei püüa kuritegelikku kahju tekitamist peatada.

IRU on seisukohal, et valitsustel on kohustus tagada kaupade vaba liikumine ning tagada autojuhtide ja kauba turvalisus. Protestid on välja toonud süsteemse võimu ja korra suutmatuse tagada ohvrite – transpordiettevõtjate – kaitse ning on tekitanud olukorra, kus transpordiettevõttel on seadustest tulenev õigus nõuda valitsustelt nende kahjude hüvitamist. Kui valitsused oma kaitsvat rolli ei täida, peavad nad maksma kahjutasu – keegi teine seda ei tee. Veoettevõtjad vajavad aga hüvitise taotlemiseks lihtsaid ja läbipaistvaid protseduure.

Allikas IRU

IRU tunnustas parimaid autojuhte audiplomiga

Kord aastas tunnustab IRU oma üldkogu koosolekul organisatsiooni liikmete poolt üles seatud – nii kaupade kui reisijate ning nii rahvusvahelistel kui siseriiklikel maanteevedudel osalevaid – autojuhte, kes on järginud ohutust liiklemisel, näidanud üles lojaalsust oma tööandja suhtes ning omavad esmaklassilisi kutsealaseid omadusi, hoides sellega kõrgel kutseala mainet.

Selgunud on 2023. aasta IRU audiplomi ja rinnamärgi saajad. Nende seas olid ka kuus Eesti veondusettevõtte töötavat autojuhti:

Margus VAHTRA /Haanpaa OÜ/; **Märt ROSENBERG** /Haanpaa OÜ/; **Tiit KÄÄRD** /Haanpaa OÜ/;

Enn MÖLDRIMÄE /OÜ Pärnu Auto ETM/; **Jüri VAKKERMANN** /OÜ Pärnu Auto ETM/ ja

Andrus SESTVERK /PN Transport AS/

PALJU ÕNNE NEILE EDASPIDISEKS!



VILJANDI
KUTSEÕPPEKESKUS



Noored kutseliseks autojuhiks!

Palju räägitakse veoautojuhtide ja bussijuhtide puudusest. Vähe on aga räägitud sellest, et vastavalt Liiklusseadusele on täispika ametikoolituse läbimise järel võimalik omandada veoauto ja bussi juhtimisõigus ning kutsetunnistus juba 18-aastaselt. Just niisugust võimalust pakub noortele Viljandi Kutseõppekeskus.

Viljandi Kutseõppekeskus pakub võimalust asuda autojuhi ja bussijuhi ametit õppima kohe peale põhikooli ja omandada kolme aastaga lisaks keskaridusele ka auto- või bussijuhi kutse ning saada kvalifitseeritud juhiks. Viljandis juhendavad noori autojuhiks pürgijaid suurte kogemustega õpetajad ja instruktorid.

Priit Taklaja, Viljandi Kutseõppekeskuse Auto- ja metalliõppeosakonna juht

ERAA Teataja on Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni kuukiri

Toimetaja: Juhan Kunts, 502 1910, transport.teed.jk@gmail.com