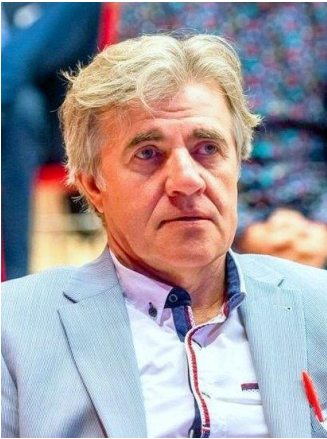


Kuum juuni on olnud väga tegus kuu

Andres Tootsman, ERAA peasekretär



ERAA sekretariaat töötab tõrgeteta, olgu väljas suvekuumus või käsil puhkusteperiood.

Üldkogu. Kahjuks puudus 9. juuniks kokku kutsutud üldkogul hääletamiseks ja otsuste vastuvõtmiseks vajalik kvoorum – 264 liikmest oli esindatud 91, kuid hääletamiseks oleks vaja olnud 106. Vaatamata kvoorumi puudumisele sai päevakorrast siiski kinni peetud ja planeeritud ettekanded ära esitatud. Ettekannetele järgnes elav arutelu, mille käigus oli selgelt tajutav, et enamus kohalolijatest olid pikka aega olnud ERAA tegemistest peaaegu täielikus teadmatuses.

ERAA üldkogu kordusistung on kokku kutsutud 30. juuniks, taas Tallinna Lauluväljaku ruumides, ja loodetavasti saame seekord põhikirja uue redaktsiooni vastu võetud. Seekord saab üldkogul olema ka venekeelne sünkroontõlge.

Volikogu. Vahetult enne üldkogu toimunud volikogu istung kiitis heaks juhatuse senise tegevuse ja 2021. aasta tegevuskava. Samast kuupäevast valiti ERAA juhatuse teiseks liikmeks senine büroojuht Ermo Perolainen. Volikogu järgmine istung toimub 7.juulil ja peateemaks kujuneb ilmselt eelarve. Üldkogu ja volikogu istungite protokollid on nähtavad meie koduleheküljel.

2021.aasta eelarvest. Oi kui keeruline teema! Oleme ju olukorras, kus rida valdkondi olid jäänud pikaks ajaks tähelepanuta ja arendamata, sealhulgas oli amortiseerunud arvutipark ja tarkvara, MobiCarneti platvormi arendamisel ja mitmes muus valdkonnas puudus eelarve ja kontroll, puudus elementaarne sise- ja väliskommunikatsioon, välja arendamata oli juriidika, arusaamatu oli varade arvestus, sõnastamata tegevuskava ja arengusuunad jne.

Kõike seda ei saa taastada või korda teha päevapealt, ja see ei toimu tasuta. Saame suhteliselt konkreetselt planeerida eelarvet püsikulude osas, kuid mitme valdkonna mahajäämuse likvideerimine on keerulisem. Ja siis veel muud ühekordsed investeeringud, sh vaja maha pidada ERAA 30. sünnipäev ja kanda selle kulud, uuendada kogu ERAA töökeskkond (HurRAA või E-ERAA), hoold ja remonti vajavad Narva mnt 91 hooned ja Luhamaa kompleks. Ning võimatu on prognoosida õigusabikulusid võimalikus kohtuvaidluses Interregiga.

Et tagada ERAA jätkusuutlik toimimine täna ja tulevikus, tuleb sel ja ilmselt ka järgmisel aastal kulutada pisut rohkem, kui tekib tulu põhitegevusest. Kõiki neid püsikulusid, ühekordseid investeeringuid ja muid väljaminekuid ei saa täna tegemata jätta, sest meie leping Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga ei kesta igavesti. Järgmise lepingu saamiseks peame olema tänasest oluliselt võimekamad, sh erinevate pädevuste ja IT-alal. Sekretariaat ootab selles osas kõigi liikmete, sh volikogu ja nõukogu toetust.

ERAA kompetentsikeskusest. Vedajate kompetentsikeskuseks kujunemise suunal oleme esimesed sammud teinud, kuid teha on veel palju. Näiteks tulevase eTIR operatsioonisüsteemi juurutamisel peaks ERAA olema ka koolitusvõimekas. Selleks taotleme projektiraha IRU Innovatsioonifondist. Muus osas on tänane autovedajate koolitusturg suhteliselt täis ja ilmselt ei suudaks me konkureerida Leedu ja Poola autojuhi täiendkoolituse hindadega.

Muud tegevused. ERAA kui autovedajate esindusorganisatsiooni tähtsaim ülesanne on liikmete ja kogu valdkonna huvide esindamine, sh suhetes valitsuse ja erinevate ametkondadega, aga ka meedia ja avalikkusega.

14. juunil toimunud ümarlauakohtumisel osalenud vedajad tõstatasid Eesti vedajate konkurentsivõime ja võõrtöajõu kasutamise teemad ning arutelu tulemusena sündis ERAA 21. juuni pöördumine Vabariigi Valitsuse poole, mille täisteksti leiate allpool.

21. juunil kohtusime taas kord Eesti Õliühingu, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni ning Autoettevõtete Liidu esindajatega, et kavandada edasist ühistegevust diisliaktsiisi eesseisva tõstmise vastu.

ERAA saab vedajate huve parimal viisil kaitsta siis, kui meil on tugev sekretariaat ning selge visioon ja konkreetsed tegevussuunad. ERAA-l peavad olema selged sõnumid liikmetele ja avalikkusele, konstruktiivsed ettepanekud riigiasutustele ning läbipaistvus ja järjepidevus kõigis meie tegevustes.

ERAA ÜLDKOGU

toimub **30.06.2021 kella 12.00-15.00** Tallinna Lauluväljak AS-i ruumides **Narva mnt 95**.

Kohapeal registreerimine algab kell **11.30**.

Istungil on venekeelne sünkroontõlge.

Parkimine on Lauluväljaku territooriumil, sissesõit Lauluväljaku Oru väravast.

PÄEVAKORD

1. Sissejuhatus
2. Presidendi ülevaade ERAA ja selle juhtimisorganite tegevusest
3. Juhatuse ettekanne sekretariaadi tegemistest aastal 2021
4. Põhikirja uue redaktsiooni vastuvõtmine
5. Volinike (volikogu liikmete) valimine
6. Muud küsimused

ERAA pöördumine Vabariigi Valitsuse liikmete poole

21. juunil 2021

Eesti Vabariigi peaminister pr **Kaja Kallas**

EV Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Minister hr **Taavi Aas**

Minister hr **Andres Sutt**

EV Rahandusministeerium

Minister pr **Keit Pentus-Rosimannus**

EV Siseministeerium

Minister hr **Kristian Jaani**

Eesti maanteetranspordi ettevõtjaid ühendav Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon pöördub Teie poole ettepanekuga kutsuda kokku ministeeriumiteülene kohtumine ja/või moodustada mitme ministeeriumi ja ametkondade esindajatest töörühm, leidmaks kiireid lahendusi kitsaskohtadele, mis halvavad Eesti autoveonduse rahvusvahelist konkurentsivõimet ja viivad kogu veondussektori paratamatule hääbumisele.

Tänaseks on kujunenud olukord, kus autovedajad on konkurentsivõimeliselt alla jäämas naaberriikide, eeskätt Leedu ja Poola vedajatele. Maanteetranspordi ekspordikäibe erinevus Eesti ja Leedu vahel on ligi 10-kordne ja see vahe üha kasvab. Eesti veondussektor ei suuda enam areneda ning oma seniseidki tegevusmahtusid säilitada, rääkimata kasvamisest. Juba täna võitlevad sajad meie vedajad ellujäämise eest ning selle tendentsi jätkudes saab Eestist peagi maanteetransporditeenust importiv riik.

Rahvusvaheline autoveondus kasutab täna väga suures mahus väljastpoolt Euroopa Liitu pärinevat tööjõudu. Kui autoveonduse korraldamisele on ühtsed ranged nõuded seatud Euroopa Liidu tasemel, siis võõrtööjõu värbamisele saab reegleid kehtestada iga riik iseseisvalt. Kahjuks on täna need reeglid Eestis ja Leedus drastiliselt erinevad, mistõttu töötabki Leedu ettevõtetes ca 65 000 väljastpoolt Euroopa Liitu pärit autojuhti, Eestis on neid aga vaid ca 1600.

Eestis on võõrtööjõu värbamine ääretult keeruline ja protseduur tekitab väga suurt halduskoormust nii ettevõtjatele kui riigile.

Lisaks on ette nähtud, et lühiajalise töötamise korral saab isik töötada vaid 365 päeva ja siis peab lahkuma riigist 90 päevaks. D viisa antakse maksimaalselt 730 päevaks, kuid töötada saab sellest vaid 548 päeva. Need ajalised piirangud ei ühildu veondussektori tegevusloogikaga ega arvesta inimfaktoriga ning põhjustavad olukorra, kus me küll värbame töötajaid ja koolitame nad välja, kuid hiljem leiavad nad endale uue töoandja juba mujalt, eeskätt Leedust.

Väga suur ebavõrdsus valitseb töötasude maksmisel. Kui Leedus ja ka muudes riikides saab maksta võõrtöötajatele sektori keskmist palka, siis Eesti seadused näevad ette riigi keskmise palga maksmist. Leedus on sektori keskmine palk ca 600 eurot, Eestis üle 1000 euro, Eesti riigi keskmine palk oli aga eelmisel aastal üle 1400 euro. Tulemus on, et iga töötaja pealt maksab Eesti ettevõtja tööjõumakse üle kahe korra rohkem, kui mitmed teised lähipiirkonna riigid.

Tõstmaks Eesti maanteetranspordi ettevõtjate rahvusvahelist konkurentsivõimet ja seeläbi tagamaks kogu sektori jätkusuutlikkust, teeme järgmised ettepanekud:

- Lihtsustada võõrtöötajatele lühiajalise töötamise ja D viisa taotlemise/väljastamise regulatsioone ning võimaldada rahvusvahelistel vedudel pikemat töötamist.
- Kehtestada veondussektori jaoks eraldi elamislubade kvoot või ka kvoodivabastus.
- Kehtestada kohustus maksta võõrtööliste sektori keskmist, mitte kogu riigi keskmist palka.

Lisaks märgime, et autoveondus erineb enamikest muudest valdkondadest selle poolest, et Eesti ettevõttesse tööle võetud välismaalasest autojuht viibib Eestis kas minimaalselt (sõidu alustamiseks ja lõpetamiseks) või üldse mitte (kui ta sõidab pidevalt kahe välisriigi vahet). Seega ta ei ela Eestis, ei kavatse siia kolida ise ega koos suguvõsaga ja ei kasuta ka enamikku meie riigi poolt pakutavaid hüvesid ja teenuseid, küll aga laekuvad võõrtöötaja maksud Eesti riigile. Nagu ka tema tööandja omad.

Veondussektor suudaks panustada Eesti SKP-sse ja riigi tulubaasi vähemalt kaks korda rohkem, kui see on võimalik tänastes konkurentsitingimustes. Kui täna on sektori ekspordimaht 400 miljonit eurot ja see on kahanevas trendis, siis õiglastes konkurentsitingimustes oleks reaalne kasvatada see maht lähiaastatel 1 miljardi euroni.

Õiglastes konkurentsitingimustes tekkiv lisatulu ja kasum lubaks vedajatel/ettevõtjatel mitte ainult edukamalt konkureerida rahvusvahelistel turgudel, vaid ka panustada kaasaegsemate ja keskkonnasõbralikumate veokite soetamisele ja töötajate töötingimuste parandamisele.

Leiame, et Eesti autoveondussektori ellujäämine ja edukas toimetulek on riigi jaoks strateegiliselt tähtis. Kui peaks juhtuma tõsisem kriis või eriolukord (nagu nägime koroonapandeemia haripunktis, mil mitmed riigid panid piirid lukku ja igaüks seisis enda eest), on oluline, et meie riigil säiliks igas olukorras iseseisev transpordivõimekus, et elutähtsad ja muud kaubad ning reisijad saaksid veetud igas olukorras.

Palume siiralt Teie mõistmist ja abi ning jääme ootama peatset tagasisidet.

Oleme koheselt valmis osalema vastavates aruteludes ja töörühmades.

Lugupidamisega **Andres Tootsman**

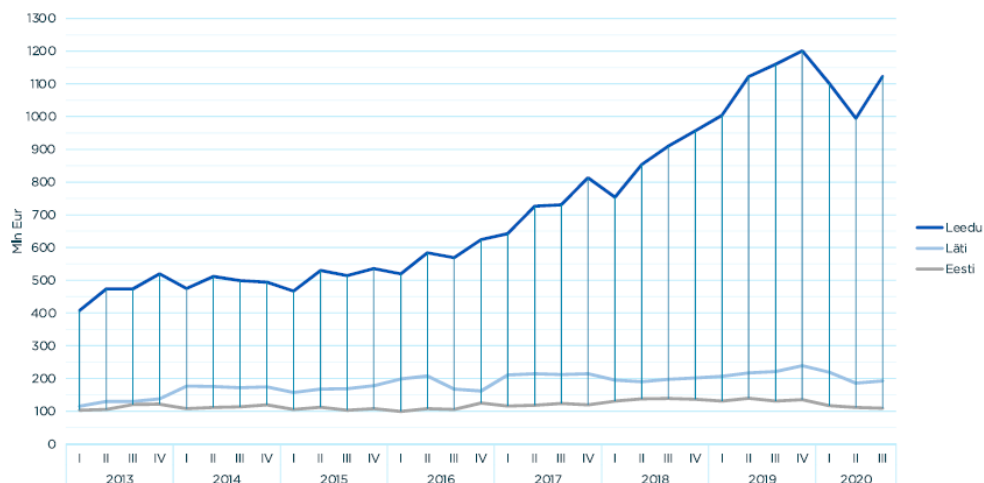
ERAA juhatuse esimees / peasekretär

Lugupidamisega **Jaak Kivisild**

ERAA nõukogu esimees / president

Lisa pöördumisele: võrdlus naabritega

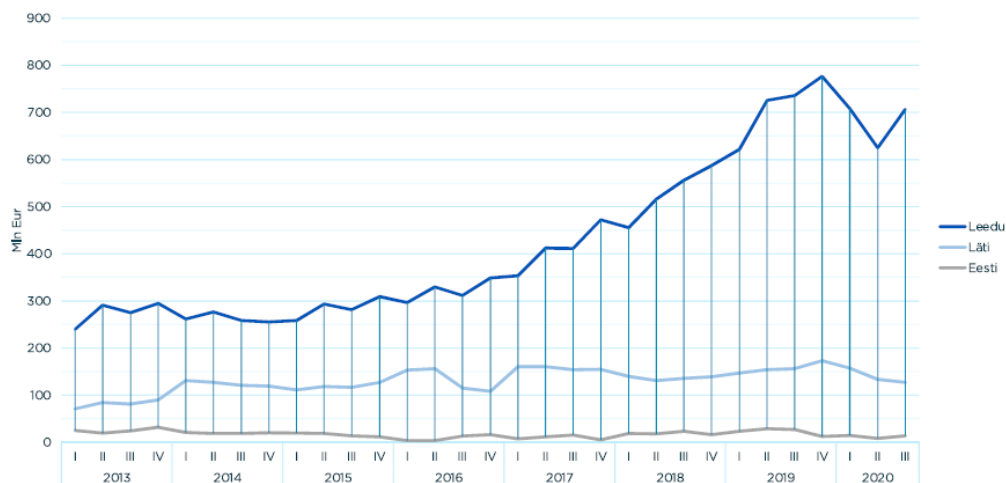
Maanteetransporditeenuste eksport



Allikas: riikide keskpankade maksebilansside andmed

Maanteetransporditeenuste saldo - palju riik tulu teenib

Ekspordi ja impordi vahe



Allikas: riikide keskpankade maksebilansside andmed

Slaidid pärinevad OÜ FinTruck eestvedamisel valminud uuringust „**Eesti maanteetranspordisektori võrdlev konkurentsivõime hinnang 2021**“, mida kasutasime pöördumise koostamisel. Uuringu täisteksti saab alla laadida siit: [Maanteetranspordi konkurentsivõime hinnang 2021](#)

Noppeid meediast

Tallinki omanik Enn Pant: kui uus valitsus maksurahu lubas, võiks seda pidada (ERR 01.06.)

<https://www.err.ee/1608230985/tallinki-omanik-enn-pant-kui-uus-valitsus-maksurahu-lubas-voiks-seda-pidada>

"Lõpuks oli ka meie vedajatel võimalik normaalselt konkureerida": aktsiisitõus viib taas Eesti vedajate konkurentsivõime (Logistikauudised 01.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/01/lopuks-oli-ka-meie-vedajatel-voimalik-normaalselt-konkureerida-aktsiisitõus-viib-taas-eesti-vedajate-konkurentsivoime>

Aivar Kokk: tõmbame aktsiisitõusule pidurit (Äripäev 03.06.)

<https://www.aripaev.ee/arvamused/2021/06/03/aivar-kokk-tombame-aktsiisitõusule-pidurit>

Logistikasektori palgaraport | 2021. aasta esimene kvartal (Logistikauudised 08.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/08/logistikasektori-palgaraport-2021-aasta-esimene-kvartal>

Eesti väliskaubandus on jõudnud juba kriisieelsele tasemele (ERR 09.06.)

<https://www.err.ee/1608241239/eesti-valiskaubandus-on-jõudnud-juba-kriisieelsele-tasemele>

Ettevõtjad läksid aktsiisitõusu vastu lahingusse (Äripäev 09.06.)

<https://www.aripaev.ee/uudised/2021/06/09/ettevõtjad-laksid-aktsiisitõusu-vastu-lahingusse>

Eesti maanteeveo sektor astub samme, et muuta valdkond keskkonnasõbralikumaks (ERR 15.06.)

<https://www.err.ee/1608246966/eesti-maanteeveo-sektor-astub-samme-et-muuta-valdkond-keskkonnasõbralikumaks>

Taavi Aas lükkab kliimareformi transpordis: saastamise ja tee kasutamise eest peaks maksma (Eesti Päevaleht 15.06.)

<https://epl.delfi.ee/artikkel/93742917/taavi-aas-lukkab-kliimareformi-transpordis-saastamise-ja-tee-kasutamise-eest-peak-maksma>

Kaubavedude maht maanteedel vähenes aastaga viiendiku (Logistikauudised 18.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/18/kaubavedude-maht-maanteedel-vahenes-aastaga-ligi-viiendiku>

Transpordifirma omanik tunnistab koomast tasapisi ärkamist (Logistikauudised 21.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/uudised/2021/06/21/transpordifirma-omanik-tunnistab-koomast-tasapisi-arkamist>

Eesti teedele tuleks lubada ka 34 meetri pikkused autorongid (Logistikauudised 24.06.)

<https://www.logistikauudised.ee/saated/2021/06/24/eesti-teedele-tuleks-lubada-ka-34-meetri-pikkused-autorongid>

ERAA Teataja on Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni kuukiri

Toimetaja: Indrek Lindsalu, 5114109, indrek@eraa.ee