

**Alan James**Hyperloop One globaalse  
äriarenduse asepresident**Tõnu Vanajuur**Danske Banki Balti  
ettevõtete panganduse juht**Heigo Erm**

Michelini Eesti turu juht

**Enno Järvekald**

Heelix Grupi juhataja

**Lauri Künnapuu**Majandus- ja  
Kommunikatsiooniministeriumi  
teedetalituse juhataja**Marko Saag**Advokaadibüroo ATTELA  
vandeadvokaat**Tõnis-Koit Pihu**

Auto Võru juhataja

ROAD TRANSPORT  
**EXEX\***AUTOVEONDUSE  
OTSUSTAJAFOORUM**9. november 2017**Tallinna Lauluväljak,  
Narva mnt 95, Tallinn**Jonas Strömberg**Scania jätkusuutlike  
lahenduste direktor**Janno Karu**Scania Baltikumi  
grupi juht**Henrik Hololei**Euroopa Komisjoni  
liikuvuse ja transpordi  
peadirektoraadi peadirektor**Jaak Kivisild**

Transring Tartu juhataja



Põhipartner:

Partnerid:



\*EXEX - /execs, executives/ - juhuid

# Hea autoveonduse proff

Autoveonduse Otsustajafoorum Road Transport EXEX toimub juba viiendat korda. Nende viie aasta jooksul on käsitletud palju teemasid, mis on tundunud korraldajatele olulistena.

Sel aastal oleme pööranud näo veel rohkem külaliste poole ja koostanud programmi vastavalt teie ootustele. Need on teemad, millest olete meile märku andnud eelmise foorumi tagasisides, suvel tehtud eelküsitlemise käigus ja eravestlustes.

Tänavused teemad keerlevad paljuski ümber seadusandluse ja regulatsioonide. Arutame, kas riik toetab või hoopis pärsib veondusettevõtlust. Lisaks veokeid puudutavad tehnoloogiauudised ning julged tulevikuperspektiivid.

Heal tasemel esinejatega sündmuse saame tasuta teieni tuua tänu meie partneritele - sel aastal on põhipartner Scania ja partnerid Michelin, Ecofleet, Neste ja DFDS.

Soovime teile huvitavat foorumit, asjalikke kontakte ja palju kasulikku omavahelist suhtlemist!

Korraldajate ja partnerite nimel

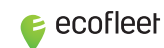
**Endrik Randoja**

Confent

.....  
Palun kirjutage siia oma nimi, et kadunud raamat  
oskaks teie juurde tagasi tulla

Põhipartner

Partnerid



**9.00** Registreerimine, hommikukohv ja partnerite ekspso

**9.30** Foorumi avasõnad

**Endrik Randoja**, Road Transport EXEX foorumi korraldaja



**9.40** TULEVIK

Milline on hüperluubi roll tuleviku intermodaalses transpordis?

**Alan James**, Hyperloop One globaalse äriarenduse asepresident



**10.15** MAJANDUS

Milline on olukord Euroopa majanduses ja mida see vedajale tähendab?

**Tõnu Vanajuur**, Danske Banki Balti ettevõtete panganduse juht



**10.45** Vaheaeg ja partnerite ekspso

**11.15** EFEKTIIVSUS

Kuidas rehvide innovatsioon ja hooldus käsikäes aitavad kütust säästa?

**Heigo Erm**, Michelin Eesti turu juht



**11.45** SÄÄSTLIK TEHNOLOOGIA

Kui valmis on tehnoloogia ja taristu alternatiivkütuste kasutuselevõtuks autoveonduses?

**Jonas Strömberg**, Scania jätkusuutlike lahenduste direktor

**Janno Karu**, Scania Baltikumi grupi juht



**12.15** Lõuna ja partnerite ekspso

**13.00** MAANTEEPAKETT

Milline on Euroopa Komisjoni maanteepaketi olukord?

**Henrik Hololei**, Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi peadirektor



**13.30** VEDAJATE SEISUKOHT

Millised on Eesti vedajate seisukohad Euroopa Komisjoni maanteepaketi osas?

**Jaak Kivisild**, Transring Tartu juhataja

**Tõnis-Koit Pihu**, Auto Võru juhataja

**Enno Järvekald**, Heelix Grupi juhataja



**14.15** Vaheaeg ja partnerite ekspso

**14.45** TEEKASUTUSTASU

Kuidas mõjutavad vedajat aasta lõpus jõustuvad teekasutustasud?

**Lauri Künnapuu**, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teedetalituse juhataja



**15.30** AUTOVEOSEADUS

Mis muutub uue autoveoseadusega?

**Marko Saag**, Advokaadibüroo ATTELA vandeadvokaat



**15.55** Veondustegu 2017

**16.00** Kohv ja arutelud

# Milline on hüperluubi roll tuleviku intermodaalses transpordis?

**Alan James**, Hyperloop One globaalse äriarenduse asepresident

Hüperluup (Hyperloop) on uus paradigma massitranspordis, mille 2013. aastal pakkus välja Elon Musk. Kiirusega 1200 kilomeetrit tunnis kihutamist võimaldav hüperuup-tunnel peaks tegema revolutsiooni transpordi vallas. Hyperloop One globaalse äriarenduse asepresidendil Alan Jamesil on 20 aastane kogemus infrastruktuuri arendamises, ta on nõustanud erinevaid arendusprojekte nii USAs, Austraalias, Aasias, Aafrikas kui ka Araabiamaaes. James on töötanud strateegilise nõunikuna Ühendkuningriigi Välis- ja Rahvaste Ühenduse asjade ministeeriumis ja meie foorumil räägib ta hüperluubi rollist tuleviku intermodaalses transpordis.



# Milline on olukord Euroopa majanduses ja mida see vedajale tähendab?

**Tõnu Vanajuur**, Danske Banki Balti ettevõtete panganduse juht

Sellel aastal saame esimest korda kümne aasta jooksul kogeda ülemaailmset majanduskasvu. Kasv toimub kõikidel mandritel ja annab mõõduka optimismi, sest globaalne nõudlus on olemas. Küsisime Danske Banki Balti ettevõtete panganduse juhilt Tõnu Vanajuurelt, milline on olukord Euroopa majanduses.

## Kuidas maailmamajandusel üldiselt läheb?

Kümne aasta taguse kasvuga võrreldes on kasv laiapinnaline, aga nagu riigi palk, siis on see ka üsna õhuke. Rahvastiku arvu kasv nõuab nii tooret kui ka esmatarbekaupu ja see on pööranud olukorra meile pärituult.

Euroopa ja Eesti majanduskasv on samuti suhteliselt ühtlane. Kui me vaatame, kus me oleme, siis 2017. aastal on positiivsed nii tarbimine, investeeringud kui ka eksport-import. Eesti eksport on komponentidepõhine, st me toodame lõppkauba komponente. Kui meie peamistel ekspordipartneritel läheb hästi, siis läheb ka meil hästi.

Piiriirigina soovime nautida

kaubandust Venemaa, Ukraina ja Valgevene suunal, aga erinevad sanktsioonid mõjutavad meie soove ja otsuseid. Ida-Lääne suunalistel vedudel on seetõttu teatavad piirangud ees.

## Mis on Eesti majanduses hästi?

Eesti tootmisvõimsused on kriisieelsel tasemel. Eesti ettevõtjad on hakanud uuesti investeerima. EL-fondides on jätkuvalt vahendeid, mida Eestisse kanaliseeritakse. Eesti ettevõtete võlakoormus on jätkuvalt madal.

## Mis on Eesti majanduses halvasti?

Baltimaade tööpuuduse tase



hakkab langema allapoole mõistliku, st alla 5%. See põhjustab palgasurve. Selle näitaja on palgakulu osakaal ettevõtetetoodetavaslisandväärtuses ja see näitaja on kasvamas. Käive kasvab aeglasemalt kui kulud, mis on seotud tööjõukuludega. Need võivad olla märgid ülekuumenemisest.

Päris mitmeid ettevõtteid kimbutab jõudmine mugavustsooni. Juhid ja omanikud on jõudnud keskikka ning väga suuri riske enam ei soovita võtta. Uus kasv võib eeldada kas põlvkonnavahetust või muud impulssi minna välja mugavustsoonist.

juures hoida. Investeeringute juures testi ennast 20% käibe languse vastu. Soovitan ka vaadata võimalusi ühinemiseks ja selle läbi kasvamiseks, sh koostöös Läti ja Leedu suuremate vedajatega. Vaata üle oma ärimudelid, sest madalal tööjõukulul baseeruvad ärimudelid ei ole enam konkurentsivõimelised.

### **Kuidas pangad vaatavad transpordiettevõtteid?**

Eesti transpordisektor on väga killustunud. Meil on palju väiksemaid ettevõtteid ja ettevõtjatel tundub

Tehnoloogia kiire arengu tõttu ei ole uuemad vahendid enam luksus, vaid ainuõige võimalus kulusid kokku ja töötajaid enda juures hoida.

### **Mida soovivad?**

Oleme jõudnud faasi, kus me peame hakkama investeerima. Vaja on oma tehnoloogilist varustust uuendada, sest tehnoloogia kiire arengu tõttu ei ole uuemad vahendid enam luksus, vaid ainuõige võimalus kulusid kokku ja töötajaid enda

olevat hoiak, et mul on ettevõttes kas 0% või 100%. Võibolla peab seljad kokku panema ja näiteks pigem omama 20% edukas ja konkurentsivõimelises ettevõttes, kui 100% väiksemas ja pidevalt võitlevas ettevõttes.



TRUCK OF  
THE YEAR



PARIM VEOK  
MAAILMAS

SCANIA

# Kuidas rehvide innovatsioon ja hooldus käsikäes aitavad kütust säästa?

**Heigo Erm**, Michelin Eesti turu juht

Kvaliteetsed rehvid on turvalise sõidu üks oluline osa, kuid ilma korraliku hoolduseta ei pea pikalt vastu ka kõige kvaliteetsemad tooted. Uurisime Michelin Eesti turu juhilt Heigo Ermilt, mida rehvide hooldamine endast kujutab, mida see vedajatele juurde annab ja mida uut on rehvitootjatel veoettevõtetele pakkuda.

## Mis veokirehvide turul toimub?

Turule on jõuliselt sisenenud odavad Hiina ja Vene tootjad, kelle ainus argument on hind. Tooted on ju ikka mustad ja ümarad ja keskelt auguga. Vanemad tegijad ja tehnoloogiaarendajad liiguvad aga edasi. Üks ülioluline tegur on veeretakistuse vähendamine ja see ongi põhisuund, kuhu rehvitootjad on oma energia suunanud. Vedaja käibest kolmandiku kuni poole moodustab kütus. Rehvide osakaal on aga vaid umbes 2% käibest. Sõltumata väga palju tootjast. Kuna 30% kütusest kulub ainuüksi veeretakistuse ületamiseks, siis arendades rehve, mis lihtsalt öedes veerevad paremini, on võimalik hoida

kokku kütust. Ainuüksi 1% kokkuhoidu kütuselt tähendab ümber arvatult viie veokiga ettevõtte jaoks neli Michelin rehvi aastas. Arendustööst ja innovatsioonist üksi ei piisa, kõige aluseks oli ja on rõhk selles rehvis ehk üldisemalt rehvi hooldus.

## Mida rehvide hooldamine tähendab?

Kõige alus on korrektne rehvirõhk. Kui see ei vasta ettenähtule, siis rehvi kulub kiiremini ja ebaühtlaselt. Teisisõnu ta ei veere nii nagu peaks, ta ei haardu piisavalt, ei suuda kanda planeeritud raskust jne. Väga oluline on õigel hetkel rehve ringi keerata, kas velje peal või telgedel, mis on küll pisike lisakulu, aga annab väga palju



juurde läbisõidule. Sellist hooldust peaks tegema ca 50 000 - 70 000 sõidukilomeetri tagant. Tähele tasub panna, et veosillal parem sisemine rehvi kuulub kõige kiiremini ja vasak välimine kõige aeglasemalt, neid ringi tõstes saame kasutada kõik neli rehvi ühtlaselt lõpuni. Rehvi hooldus aga tähendab suuremat tähelepanu rehvidele ja õigeaegsele sekkumisele, olgu selleks siis ringitõstmine, lihtsalt rõhu lisamine, mustrisüvendamine vms. Oma autosid me ju hooldame, aga millegipärast rehve ei taha

enam kasutatakse täisteenus liisingut. Sama võimalus on ka rehvidega. Rehvide liisimisega tuleb kogu hooldus ja know-how lepinguga kaasa otse tootjalt. Vedaja saab tegeleda oma põhitegevusega ja keskenduda oma tugevustele. Ka Eesti turul on meil esimesed lepingud juba sõlmitud.

### Mida uut veel rehvitootja veoettevõttele pakub?

Selleks, et olla lõptarbijatele igakülgset abiks, oleme oma partnerite edasimüügilepingusse

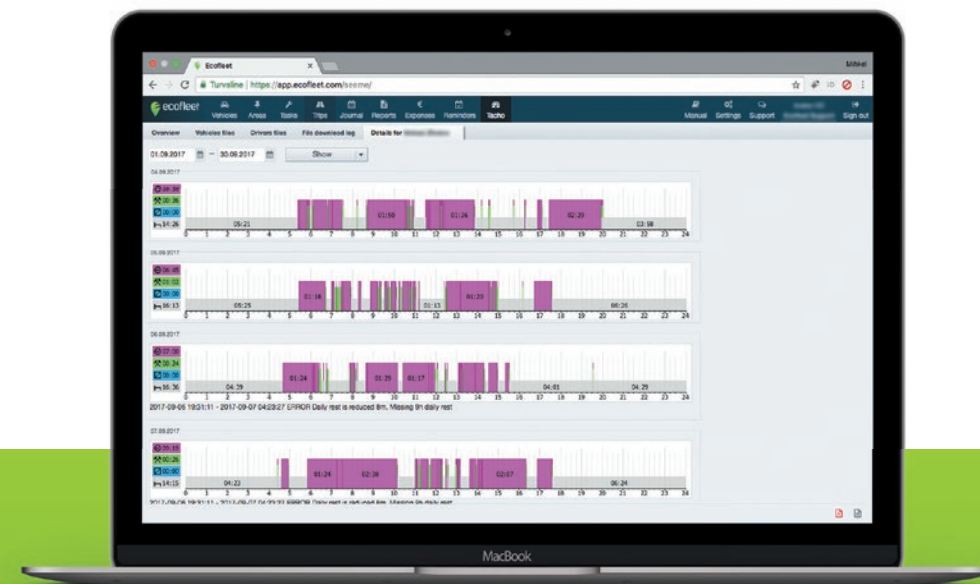
## Oma autosid me ju hooldame, aga millegipärast rehve ei taha hooldada.

hooldada. Kaasaegsed rehvitöökodad pakuvad kõiki nimetatud teenuseid ja väga oluline uuendus Eestis on ka mobiilne töökoda. Ehk teenus on liikumas teie juurde, mitte ainult ei oota teid enda juurde.

### Millised on variandid lisaks ostmisele?

Autosid me üldjuhul liisime, järjest

sisse kirjutanud nõudliku soovitusena oma mobiilset töökoda, millega käia veofirmades kohapeal hooldust teostamas. See teenus ei ole täna enam luksusteenus, vaid igapäevane vahend kliendi veokite liikumise hoidmiseks. Tänu sellele on rehvidest tulenevatest tõrgetest seisakuid võimalikult vähe.



# TAHHOGRAAFIINFO AUTOMAATSELT ÜLE MOBIILIVÕRGU

Null klikki - Ecofleet laeb sõidumeeriku ja juhikaardi failid läbi mobiilivõrgu automaatselt alla. Sina saad keskenduda tähtsamatele tegevustele.

# Kui valmis on tehnoloogia ja taristu alternatiivkütuste kasutuselevõtuks autoveonduses?

**Jonas Strömberg**, Scania jätkusuutlike lahenduste direktor

Ökoloogilise jalajälje vähendamine ei ole ainult keskkonnaaktivistide mure, sellega tegelevad ka vastutustundlikud ettevõtted. Küsisime Scania jätkusuutlike lahenduste direktorilt Jonas Strömbergilt, mis ärgitab Scaniat liikuma jätkusuutlikuma mõtlemise ja alternatiivkütuste suunas ning millised on nende tulevikuplaanid.

## Milliseid arenguid näitab Scania alternatiivkütuste vallas? Mida võib tulevikus oodata?

Esmalt tuleks rääkida trendidest, mis ärgitavad Scaniat ja transpordisektorit liikuma jätkusuutlikuma mõtlemise ja alternatiivkütuste suunas. Kasvuhoonegaaside õhuheitmed on esimene suur probleem. Nüüdseks on enamik sektoreid rakendanud vajalikud abinõud heitmete vähendamiseks. Transpordisektori kasvava naftatarbimise tulemusel eraldub keskkonda üha rohkem süsihappegaasi emissioone. 80% maailma naftavarudest kulub transpordi peale. Paralleelselt

avaldatakse survet madala õhukvaliteediga suurlinnad, kus bussid ja veoautod paiskavad õhku 80% peenosakestest.

Rääkides raskeveotranspordist tulenevate kahjude vähendamisest, tuleb selgelt eristada raskeveokit ja autot. Poliitikud ja meedia kipuvad neid kahte ühte patta panema. 60-tonnise veoauto kasutus võib kohati kesta terve ööpäeva. Kordades kergem sõiduauto on töös kõigest mõned tunnid. Transpordisektori elektrifitseerimine võtab rohkem aega. Osa sektorist, nagu linnasisene bussiliiklus ja jäätmevedu, on juba elektrifitseeritud ning Roots



testitakse parasjagu elektrilisi maanteid. Kuid laiemas plaanis ei suuda elektrifitseerimine meie sektorit päästa. Heitmete vähendamiseks vajame lähitulevikus mõnda teist lahendust.

Nii jõuamegi alternatiivkütusteni, mis on kuludelt pea võrdsed diisliga. Hind on Scania ja meie klientide jaoks kõige olulisem. Kui hind kilomeetri kohta ületab oluliselt diisli hinda, siis ei jõua kütus kunagi massidesse. Erinevalt ühiskonna soovidest, ei leidu transpordisektori jaoks ühtset

kerge. Gaas annab puhta mootori ilma keeruliste järeltööstusteta ja hind on ülemaailmselt mõistlik. Scania bussid/veokid sõidavad maa - ja biogaasil. Üleminek maagaasilt veelgi keskkonnasõbralikumale biogaasile on parajalt kerge.

Biodiisel on populaarne lahendus eelkõige Euroopas. Biodiisli töötavad kõik tavalised diiselmootorid. Hüdrogeenitud taimeõli (HVO) on teise põlvkonna biodiislikütus. Kui mingil põhjusel peaks biodiislist või HVOst puudust tulema, saab alati

## Ka jätkusuutlik transport peab olema kuluefektiivne ja äriliselt põhjendatud.

lahendust. Iga natukese aja tagant kerkib esile uus keskkonda säästev "superlahendus", milleks on täna elektrifitseerimine. Ka jätkusuutlik transport peab olema kuluefektiivne ja äriliselt põhjendatud. Tänu oma modulaarsele lähenemisele, on Scania kokku pannud turu suurima alternatiivlahenduste portfoolio, kus kõik bussid ja veokid on kohandatavad alternatiivkütuste jaoks.

Gaas on hea laialtlevinud kütus. Meie jaoks on tegevuskulud madalad ja EURO 6 standardi saavutamine

kerge diisli ümber lülituda.

Laiemas plaanis on HVO, biodiisel ja gaas head rohelised lahendused, mida saab rakendada juba täna. Scania pakub oma klientidele täispaketti: sõidukit, tanklat ja kütust. Täispaketi tagamiseks teeme koostööd kohalike kütusefirmadega.

Maailma levinuim biokütus on tegelikult etanool. Pea iga riik toodab mingil kujul etanooli. Scania ehitas esimese etanoolmootori 1916. aastal. Etanool on hea alternatiivkütus, sest tootmine on väga odav. Meie

kasutame etanooli diiselmootoriga, mida oleme pisut kohandanud, et tagada võrdväärseid tulemusi tavalise diisliga.

Hübriidsatsiooni abil saab olemasolevaid jõuülekandesüsteeme ja mootoreid energiasäästlikumaks muuta. Sõidukitele lisatakse elektriline jõuülekandesüsteem. Scania tooted on loodud LEGO klotsi põhimõttel - sõidukites saab kombineerida erinevaid lahendusi ja tulevikus saab meie elektrilist jõuülekandesüsteemi rakendada kõikidel veokitel ja bussidel. Hübriidsõiduki tootmine ei ole raske. Asja teevad keeruliseks kõik lisanduvad teenused ja hooldustööd, sest klient peab oma hübriidsõidukis kindel olema.

Hübriidi ja elektriliste lahenduste arengut veab bussitööstus. Busside arendus on veokitest paar aastat ees, sest linnad nõuavad keskkonnasäästlikku transporti. Hübriidtehnoloogiat on nüüdseks rakendatud ka veokitel. Tulevikus loodame hübriidi kasutada pikemate sõitude puhul. Hiljuti tuli turule esimene pikamaa hübriidbuss. Hübriidbussesse kasutatakse tihti linnasiseselt, mis ei ole tegelikult just parim keskkond, sest mida kõrgem on keskmine kiirus, seda suurem on kütusesääst. Scania kombineerib hübriidi teiste alternatiivkütustega nagu HVO ja biodiisel. Nii vähendame

heitkoguseid 90%.

### Alternatiivkütuste saadavus on riigiti erinev, sest kõik soovivad kasutada oma tehnoloogiat. Kuidas seda küsimust lahendada?

Kõik riigid sooviksid naftasõltuvusest vabaneda ja kasutada hoopis kohalikku kütust. Biodiisel ja gaas on kergesti kättesaadavad üle Euroopa. Euroopa seadusandlus toetab jõudsalt üleminekut gaasile. Loodame peagi sama tuge näha biodiisli ja etanooli puhul. Euroopas on rohkem kui 25 miljonit hektarit mahajäetud põllumaad, kus saaks kergesti kasvatada biokütust, luues seejuures töökohti ja vähendada energiasõltuvust.

Vaadates otsa 2030 tegevuskavale on selge, et raskeveokitransport liigub üha enam alternatiivkütuste suunas. Elektrifitseerimine levib rohkem linnasiseselt (bussiliiklus, jaotus - ja jäätmeeveokid).

### Kas Scania tunneb ennast kindlalt kõikides nimetatud lahendustes?

Absoluutselt! Enamik neist suudavad konkureerida diisliga. Sõidukite hind on samuti sarnane. Otsustavaks faktoriks on kütuse turuhind, mis taandub tavaliselt poliitikale. 75% Rootsi bussi-

transpordist töötab alternatiiv-  
kütustel. Nii on odavam ja puhtam!  
Fossiilkütuste süsinikdioksiidi  
maks on kõrgem kui taastuvatel  
energiaallikatel. Linnapead

üritavad linna puhtana hoida  
mistõttu keskkonnasäästlikus on  
tihti hangetesse sisse kirjutatud.  
Ühendkuningriigid on saavutanud  
häid tulemusi gaasi ja biogaasiga.  
Gaasi leidub seal piirkonnas rohkesti.  
Skandinaavias vurab enamik veokeid  
ringi biodiisliil ja HVO-l.

Tegelikul ei taandu kõik ainult  
kütusele. Sõidukipargi haldamine on

samuti oluline. Juhtide koolitamine  
aitab kõvasti kütust säästa. Ühendatud  
sõidukid on siin suureks abiks. Scania  
on pea 250 000 ühendatud sõidukit.  
Oleme võimelised juhti ka reaalajas  
koolitama. Tihe koostöö klientidega  
tagab keskmiselt 11% kütusesäästu.

Lõpetuseks võib kindlalt öelda,  
et alternatiivkütuste trend on  
kasvujärgus. Trend peegeldub meie  
müügitulemustes. Bussiturg on tänu  
üldsuse nõudlusele alati veidi ees.  
Täna moodustavad alternatiivkütuste  
bussid 24% kogu bussimüügist.

# Parim kütusepartner ärikliendile

- Suurim jaamade võrgustik Soomes ja Baltikumis (üle 1000 jaama)
- Truck+ kaardivaba tankimine
- Kiire käibemaksu tagastus
- Kvaliteetne Soome kütus
- Kiire ja personaalne kliendisuhetus

## KONTAKT

Martin Õunap / Äriklientide müügijuht  
Tel: +372 628 5514  
Mob: +372 503 5630  
martin.ounap@neste.com



## Milline on Euroopa Komisjoni maanteepaketi olukord?

**Henrik Hololei**, Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi peadirektor

Henrik Hololei on töötanud Eurointegratsiooni Büros ja olnud Eesti majandusminister. 2002. aastast oli ta Eurointegratsiooni Büro juhataja ja töötas seejärel Siim Kallase kabinetiülemana üle üheksa aasta, misjärel hakkas ta tööle Euroopa Komisjoni asepeasekretärina. 2015. aastal sai Hololeist Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi peadirektor. Euroopa Komisjoni maanteepaketi ettepanekute juures on tema ülesandeks kokku siduda Kesk-Euroopa ja äärealade, suurte ja väikeste, vanade ja uute liikmesriikide huvid maanteetranspordis ja Euroopa logistikas laiemalt. Henrik Hololei toob foorumil meieni maanteepaketi arengud.



# Millised on Eesti vedajate seisukohad Euroopa Komisjoni maanteepaketi osas?

**Jaak Kivisild**, Transring Tartu juhataja

Henrik Hololei toob foorumi kuulajateni Euroopa Komisjoni maanteepaketi ettepanekud. Paljude Eesti veondusettevõtjate arvates on need Euroopa Liidu ääriikiide vedajatele kahjulikud ja Euroopa sisest konkurentsi pärssivad. Eesti vedajad kujundavad foorumil oma seisukohad Euroopa Komisjoni maanteepaketi ettepanekute suhtes. Jaak Kivisild tõi välja oma peamised tähelepanekud allolevas artiklis.

Aastast 2004 oli Eesti vedajal vaja tööks Euroopa Liidu liikmesriikide vahel omada vaid „Ühenduse tegevusluba“ ja autojuhil kaasas kanda „Ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kirja“ (sõidukikaarti). Sellega bürokraatia piirdus.

Kavandatavate ettepanekute alusel jõustuks Saksamaa ja Prantsusmaa poolt juba kehtestatud mahukas bürokraatia ja autojuhil suure hulga täiendavate dokumentide kaasas kandmise/esitamise kohustus kogu EL-is, eirates ühtlasi EL-i 24 ametliku keele võrdsust.

Ettepanekuid põhjendatakse

võitlusega social dumping'u vastu. Tegelikult rahvusvahelises veonduuses töötava Eesti autojuhi tasu ületab erinevates riikides kehtestatud miinimumpalga taset ning loodavad bürokraatlikud barjäärid teenivad proteksionistlikke, siseturu kaitse huvisid. Bürokraatia kehtestamisel lähtutakse lähetatud töötajate direktiivist 96/71/EÜ (Posted Workers Directive). Alates direktiivi jõustumisest 1996.a. kuni 2016.a. juulini ei arvatud Euroopa Komisjonis, et autojuhid oma töö iseloomust lähtuvalt võiksid selle direktiivi alla kuuluda.





Handwriting practice area consisting of multiple horizontal dotted lines on a white background.



# Kuidas mõjutavad vedajat aasta lõpus jõustuvad teekasutustasud?

**Lauri Künnapuu**, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teedetalituse juhataja

Eesti ja Soome olid siiani ainukesed EL-i liikmesriigid, kus veoautodele ei olnud teekasutustasu kehtestatud. EL-is on kasutusel ajapõhised ja läbisõidupõhised teekasutustasud. Alates 01.01.2018 tuleb ka Eestis maksta teekasutustasu kõikide üle 3,5-tonniste veoautode eest, mis sõidavad avalikult kasutatavate teede võrgustikul. Uurisime Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teedetalituse juhatajalt Lauri Künnapuult, mis teekasutustasu seaduse jõustumisel muutub ja kuidas see suhtestub teekasutustasu raskeveokimaksuga.

## Mis oli teekasutustasu seaduse eelnõu eesmärk?

Eesmärk on koguda transporditaristu kvaliteedi tagamiseks täiendavaid vahendeid. Tänapäevane transporditaristu rahastatakse riigi maksutulust ja Euroopa Liidu välisvahenditest. Võrreldes eelmise eelarveperioodiga on välisvahendite maht vähenenud. Uuel eelarveperioodil väheneb see tõenäoliselt veelgi. Kui me soovime transporditaristu kvaliteeti säilitada, siis üheks vahendiks on

teekasutustasu. Ka välisvedajad kasutavad meie teid ning pole seni meie taristu kasutamise eest tasunud.

## Mis teekasutustasu seaduse jõustumisel muutub?

Seadus võeti vastu enne jaanipäeva ja see jõustub 1. jaanuaril 2018. Üle 3,5-tonnise täismassiga veokite pealt peab siis hakkama maksma teekasutustasu. Tasu on ajapõhine ja vedaja saab valida, kas ta ostab pileti päevaks, nädalaks, kuuks, kvartaliks või aastaks.



### Millised on tasumäärad?

Laias laastus on tasumäärad jaotatud kaheks. 3,5-12 - tonnistele veokitele on päevamäär 9 eurot ja aastamäär 500 eurot. Üle 12-tonnistele veoautodele sõltub tasumäär telgede arvust ja EURO heitgaasiklassist. Päevane tasumäär jääb vahemikku 10-12 eurot ja aastane 600-1300 eurot.

### Kuidas suhtestub teekasutustasu raskeveokimaksuga?

Raskeveokimaksu teemal oli

tasu kogumise võimaluste loomisega. Sarnaselt mitmetele teistele riikidele, saab ka meil olema peamiseks tasumise kohaks internet. Maanteeamet arendab välja sellesisulist internetikeskkonda. Lisaks hakatakse tasu koguma Euroopa Liidu välispiiril.

### Kuidas tasu maksmist kontrollitakse ja maksmata jätmist sanktsioneeritakse?

Tasumise üle hakkab järelvalvet tegema Politsei- ja Piirivalveamet.

tagasisidet, et kas järelvalve on piisav, et tagada võrdne konkurents. Teekasutustasu tasumisel on sanktsiooniks rahatrahv, mida on võimalik teha nii veoki juhile kui ka veoauto omanikule. Lisaks on järelvalvel võimalik kõrvaldada juht juhtimiselt kuni teekasutustasu tasutakse. Usume, et see on üsna

mõjus meede, et veokijuhid ja omanikud jälgiksid ca 10 euro suuruse teekasutustasu maksmist. Veoprotsessi katkestamisele järgneks vedajale oluliselt suuremad sanktsioonid veose hilinemise eest, eriti kui on tegemist näiteks praamile jõudmisega või muu sarnase situatsiooniga.

Kui me soovime transporditaristu kvaliteeti säilitada, siis üheks vahendiks on teekasutustasu.

teekasutustasu kehtestamise diskussioonides juttu. Raskeveokimaks on direktiivist lähtuvalt kohustuslik. Oleme selle minimaalses määras üle võtnud, aga täiesti ära kaotada pole seda võimalik. Me tegime sellekohase järelepärimise Euroopa Komisjonile, kuid saime keelduva vastuse. Seega jääb teekasutustasu kehtestamisel raskeveokimaks kehtima.

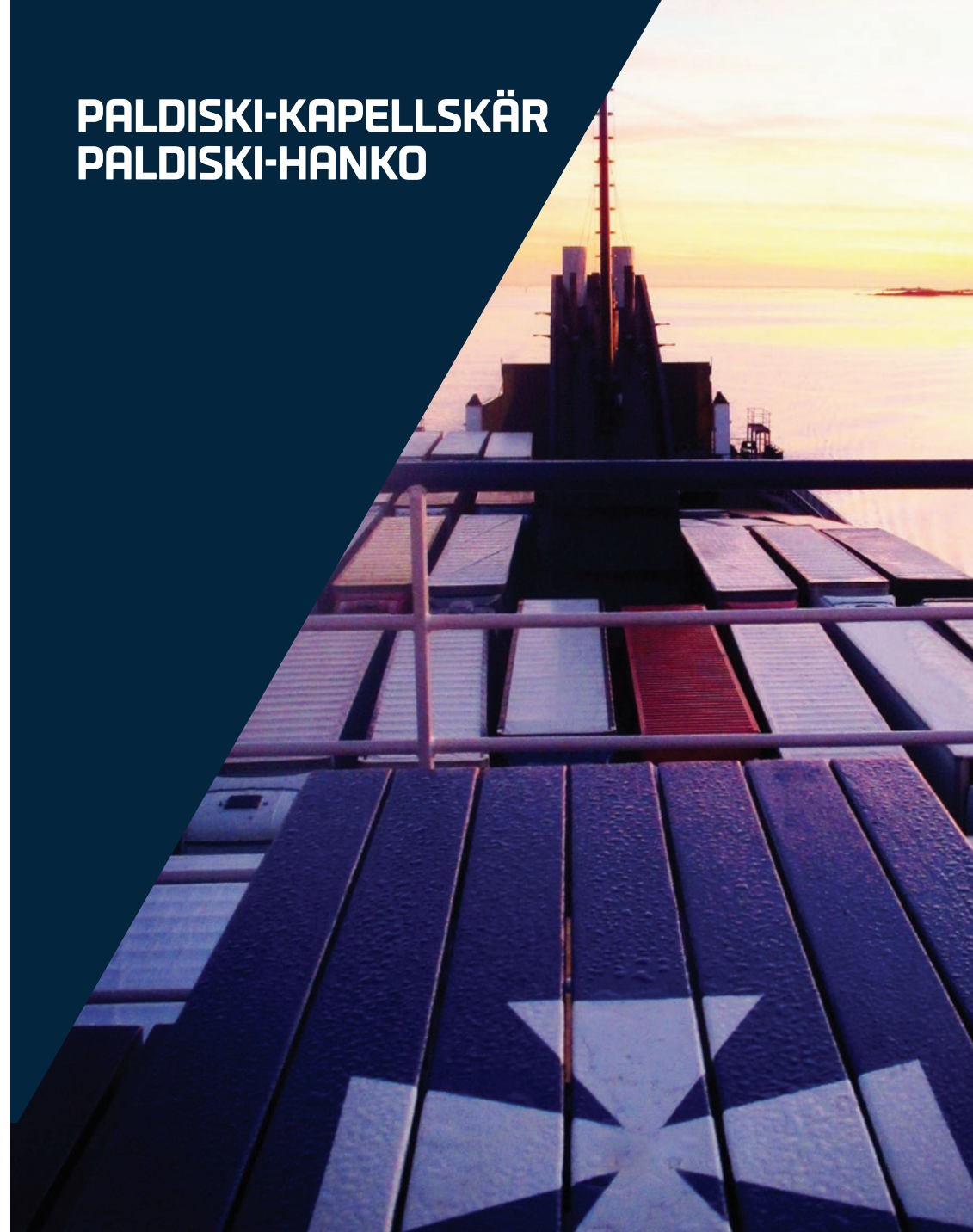
### Kuidas teekasutustasu hakatakse koguma?

Maanteeamet tegeleb teekasutus-

Kui tasu on makstud, läheb sellekohane info andmebaasi. Politsei sisestab pardaarvutisse veoauto registreerimisnumbri ja saab sealt vastuse tasumise kohta. Politsei teostab juba täna järelevalvet paljude veondust reguleerivate nõuete täitmise üle ja teekasutustasu hakatakse kontrollima muude nõuete kontrollimise raames. Lisaks hakatakse teekasutustasu tasumist kontrollima Venemaa piiril.

Veondusettevõtetelt on tulnud

# PALDISKI-KAPELLSKÄR PALDISKI-HANKO



# Mis muutub uue autoveoseadusega?

**Marko Saag**, Advokaadibüroo ATTELA vandeadvokaat

Hetkel on Riigikogus menetlemisel autoveoseaduse uus terviktekst. Esmalt planeeriti muudatused jõustada 2017.a oktoobrist, siis pikendati seda 2017.a. detsembrini ning viimase Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) ettepaneku kohaselt võiks muudatused jõustuda 2018.a. juunis. Palusime Advokaadibüroo ATTELA vandeadvokaadil Marko Saagil lahti seletada, millest tekkis vajadus uue seaduse järele ja mis täpsemalt uue autoveoseadusega muutub.

## Mis tingis vajaduse uue seaduse järele?

Vajadus uue tervikteksti väljatöötamiseks ilmnis 2011. aastal, kui kooskõlastati 12.03.2012 jõustunud autoveoseaduse muutmise seaduse eelnõud ministeeriumidega ja paluti kõikide huvigruppide arvamusi nimetatud eelnõu kohta. MKM sai siis eelnõu kohta nii teistelt ministeeriumidelt kui autovedudega seotud liitudelt ja assotsiatsioonidelt hulgaliselt märkusi ja ettepanekuid, mille suure mahu tõttu otsustati võtta aeg maha. Nüüdseks on jõudnud

protsess reaalse eelnõuni, mis on Riigikogus menetluses.

## Mis muutub uue autoveoseadusega?

Uues seaduses jäävad kehtima mitmed senised põhimõtted, kuid lisandub ka palju uut. Nii näiteks suurendatakse oluliselt vedaja vastutust tema juures töölepingu või võlaõigusliku lepingu alusel töötava autojuhi poolt toime pandud autoveoalaste rikkumiste eest. Samuti kehtestatakse vastutus ka veose saatjale seoses veoseveo



korraldajaga veolepingu sõlmimise ja veose paigutamise, kinnitamise ja katmisega. Sellise vastutuse kehtestamise eesmärk on, et ka veose saatja pööraks tähelepanu veoseohutusele ja vastutaks enda põhjustatud rikkumise eest.

Samuti antakse täiendavaid õigus politseiametnikele. Näiteks antakse politseiametnikule õigus katkestada vedu juhul, kui veose paigutus või kinnitus ei vasta nõuetele või veos ei ole nõuetekohaselt kaetud. Samuti laiendatakse eelnõuga aresti

tasumata.

Positiivse muudatusena tuleb ära märkida vähenev bürokraatia. Loobutakse mitmete dokumentide kaasaskandmise kohustusest, võimaldatakse kasutada elektroonseid saatedokumente ning täpsustatakse tegevusloa taotlemise, andmise, andmisest keeldumise ja kehtetuks tunnistamise kordasid.

MKM on märkinud, et uue autoveoseaduse alusel on vajalik vastu võtta ka 10 seadusest tulenevat alamakti, mille koostamine

Positiivse muudatusena tuleb ära märkida vähenev bürokraatia.

kohaldamise õigust korduvate raskete autoveoalaste õigusrikkumiste eest ning juhul, kui eelnevalt toime pandud raskete autoveoalaste rikkumiste eest määratud rahatrahvid on jäänud

on hetkel pooleli ja viibib, kuna samad ametnikud, kes on määratud nimetatud määruste koostajateks, osalevad ka Euroopa nõukogu aruteludel seoses Liikuvuspaketiga.



# PÖÖRA SCANIA USKU

**LIGI POOLED EESTIS MÜÜDUD UUTEST RASKEVEOKITEST ON SCANIAID. VALIDES PARIMA EI SAA EKSIDA!**



**MEIE UUS VEOKITE PÕLYKOND**

**SCANIA**

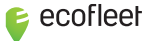
Blank page with horizontal dotted lines for writing.

Blank page with horizontal dotted lines for writing.



Raskeveokeid, liini- ja reisibusse ning tööstus- ja meremootoreid tootev Scania tegutseb enam kui 100 riigis. Ettevõtte panustab pidevalt tootearendusse, et pakkuda klientidele lahendusi, mis tõstavad nende töö efektiivsust ja aitavad saavutada suuremat säästlikkust kogu ühiskonna lõikes. 2016. aastal esitletud uus mudelipõlvkond on välja vahetamas kogu Scania raskeveokite valikut. Sel aastal 25. sünnipäeva tähistanud Scania Eesti AS-i osakonnad asuvad Tallinnas, Saue, Tartus, Pärnus ja Rakveres ja pakuvad laias valikus teenuseid alates regulaarsetest hooldustest kuni komplektsete toote- ja teenuspakettideni. Pakume üle 30 erineva teenuse, mis toetavad transpordiettevõtete nende sõidukiparkide haldamisel ja planeerimisel: hooldus- ja remondilepingud, juhikoolitused, sõidumeeriku teenused ning sõidukite jälgimis- ja analüüsiteenused jne. Scania Finans AB Eesti filiaali kaudu korraldame ka Scania veokite finantseerimist ja kindlustamist.

[www.scania.ee](http://www.scania.ee)



Ecofleet on Eestis arendatav veebipõhine tarkvarateenus, mis aitab kasutajatel langetada autopargiga seotud kulusid ning tõsta kogu ettevõtte tulusid, andes igapäevaselt põhjaliku ülevaate ja läbipaistvuse kõigest autopargiga seonduvast nii reaajas kui ka minevikus. Täna kasutatavad Ecofleeti lahendusi üle 75 000 sõiduki 6000 ettevõttes ja seda enam kui 20 euroopa riigis. Ecofleeti eelisteks teiste telemaatikatteenuste ees on kasutajad pidanud intuiitvset kasutajaliidest, professionaalset kliendituge ning igapäevaselt täienevat funktsionaalsust, mis on ennast tõestanud nii paari sõidukiga väikeettevõttes kui ka saja autoga suurfirmades. Lisaks paljudele muudele võimalustele võimaldab Ecofleet jälgida ka töö- ja puhkeaja arvestust ning tahograafiandeid üle võrgu alla laadida.

[www.ecofleet.ee](http://www.ecofleet.ee)



Neste kontsern on spetsialiseerunud kvaliteetsete ja puhtamate autokütuste tootmisele ja turundamisele. Ettevõtte toodab enamikku tähtsamaid naftatooteid ning on üks suurimaid taastuvtoorainest toodetava diislikütuse tootjaid maailmas. Neste on aastaid kuulunud maailma 100 jätkusuutliku firma hulka (Dow Jones). Neste turustab oma tooteid nii Soomes kui teistes Läänemere-äärsetes riikides. Soomes ja Baltikumis kuulub Neste jaamavõrku üle 1000 teenindus-, automaat ja D-jaama. Eestis tegutseb Neste alates 1989. aastast ning jaamade võrku kuulub 60 automaatjaama.

Neste eesmärgiks on pakkuda parima kvaliteediga tooteid ja teenuseid, mis on keskkonnasäästlikud ja mida on turvaline kasutada. Neste ambitsioon on olla eelistatud tarnija ja koostööpartner ning tegutseda vastutustundlikult nii ühiskonnas kui ka loodusressursside kasutamisel.

[www.neste.ee](http://www.neste.ee)



Oma tegevusega on DFDS teeninud usaldusväärse, tõhusa ja kõrge kliendi-teenindustasemega ettevõtte maine. Selle taga on kohustus teha asju kindlate reeglite järgi - teha seda DFDS moodi, mille ülesandeks on igapäevaselt kasvatada oma teenuste väärtust ning muutuda seeläbi tugevamaks partneriks oma klientidele. DFDS on Põhjamaade suurim kaubatransporditeenuste, logistikalahenduste, reisiparvlaevade ja mini-kruiside pakkuja, mis opereerib 55 laevaga 25 liinil nii Lääne- kui ka Põhjamerel. Igapäevaselt pakume kõrgekvaliteedilisi laevandus- ning transporditeenuseid enam kui 8000 kaubaveokliendile ning 6 miljonile reisijale. Täna asuvad DFDS kontorid 20 Euroopa riigis. DFDS A/S Eesti filiaal teenindab seitsme väljumisega nädalas Paldiski-Kapelliskär vahelist laevaliini parvlaevaga Liverpool Seaways ja üheksa väljumisega nädalas Paldiski-Hanko vahelist laevaliini parvlaevaga Sailor.

[www.dfds.com](http://www.dfds.com)



Michelini missioon on anda oma panus kaupade ja inimeste liikuvusse ning ühiskonna arengusse üldisemalt. Meie laiem eesmärk on rahuldada inimese põhivajadust suhelda, jagada ja avastada.

Michelin on pühendanud oma äri vastutustundlikule juhtimisele. See tähendab looduskeskkonda austades järjest tõhusamate lahenduste pakkimist.

- Austus klientide vastu
- Austus keskkonna vastu
- Austus inimeste vastu
- Austus faktide vastu
- Austus aktsionäride vastu

[www.michelin.ee](http://www.michelin.ee)