

Marko Saag

Vandeadvokaat ja partner,
ATTELA Advokaadibüroo

Dr. Karl-Günther Schlosser

Rahvusvahelise korporatiivvaldkonna
arendusosakonna juht, Volkswagen AG

Jüri Tarkpea

Arendusjuht, Ecofleet

Hannes Falten

Logistikajuht, Selver

Kolonel Vahur Karus

Riigikaitse planeerimise
osakonna asejuht,
Kaitseministeerium

Steven Schoefs

Peatoimetaja,
Fleet Europe

FLEET/MOBILITY EXEX ECOMOBILITY

14. veebruar 2018

SpaceX sündmuskeskus
Keevise 6, Tallinn



Volkswagen



ALD
Automotive





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

Hea otsustaja

Sel aastal juba viiendat korda toimuv Fleet/Mobility EXEX foorumist on saanud traditsioon, mis toob kokku sektori otsustajad ja annab võimaluse olla kursis valdkonna uudiste ning trendidega.

Seekord räägime, kuidas mõjutavad seadusemuudatused autoparke 2018. aastal, mida peab teadma uuest heitgaaside mõõtmise standardist WLTP, millised uudised on autoparkide ja mobiilse tööga seotud tehnoloogias ja kuidas roheline mõttelaad muudab mobiilsust ja autoparke nutikamaks. Uurime seda, kuidas juhitakse mobiilseid tiime missioonil ja millist tuge pakub seal sõidukipark ning kuuleme praktikute kogemusi mobiilsete tiimide ja autoparkide juhtimisel.

Soovime teile kasulikku ja huvitavat foorumit!

Korraldajate ja partnerite nimel

Endrik Randoja

Confent



Volkswagen



Programm

9.00 Hommikukohv, registreerimine ja partnerite expo

9.30 Foorumi avamine

9.40 **Kuidas mõjutavad seadusemuudatused autoparke 2018. aastal?**

Marko Saag, vandeadvokaat ja partner, ATTELA Advokaadibüroo OÜ



10.10 **WLTP: mida peame teadma uuest heitgaaside mõõtmise standardist?**

Dr. Karl-Günther Schlosser, rahvusvahelise korporatiivvaldkonna arendusosakonna juht, Volkswagen AG



10.45 Vaheaeg ja partnerite expo

11.15 **Milline on innovatsioon autoparkide ja mobiilse tööga seotud tehnoloogias?**

Jüri Tarkpea, arendusjuht, Ecofleet



11.45 **Mobiilsete tiimide ja autoparkide juhtimise kogemused**

Hannes Falten, logistikajuht, Selver



12.30 **Lõuna ja partnerite ekspo**

13.30 **Kuidas juhitakse mobiilseid tiime missioonil ja millist tuge pakub sõidukipark?**

Kolonel Vahur Karus, riigikaitse planeerimise osakonna asejuht, Kaitseministeerium



14.00 **Kuidas muudab roheline mõttelaad mobiilsust ja autoparke nutikamaks?**

Steven Schoefs, peatoimetaja, Fleet Europe



14.45 **Aasta Autopark tunnustuse üleandmine**

15.00 **Foorumi lõpp**

Kuidas mõjutavad seadusemuudatused autoparke 2018. aastal?

Marko Saag, vandeadvokaat ja partner, ATTELA Advokaadibüroo

Käesolevast aastast hakkas kehtima uus sõiduautode erisoodustuse kord, mis näeb ette, et tööandja omandis või valduses oleva sõiduauto ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks kasutamise võimaldamine maksustatakse erisoodustusena. Vandeadvokaat Marko Saagilt küsisime, kuidas mõjutab see ja teised seadusemuudatused autoparke 2018.

Millised on seadusemuudatused, mis mõjutavad autoparke 2018. aastal?

Uus sõiduautode erisoodustuse kord näeb ette, et tööandja omandis või valduses oleva sõiduauto ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks kasutamise võimaldamine maksustatakse erisoodustusena. Erisoodustuse hinnaks on 1,96 eurot sõiduauto liiklusregistris märgitud mootori võimsuse ühiku (kW) kohta kuus (reaalne maksukoormus 1,3 eurot kW kohta kuus). Üle viie aasta vanuse sõiduauto puhul

on erisoodustuse hinnaks 1,47 eurot kW kohta kuus (reaalne maksukoormus 0,98 eurot kW kohta kuus).

Juhul, kui tööandja ei võimalda enda omandis või valduses oleva sõiduautokasutamist ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks, kohustub tööandja teavitama vastavast asjaolust Maanteeametit, kes teeb sellekohase märke liiklusregistrisse. Eelnevalt viidatud märke puudumisel lähtutakse eeldusest, et sõiduautot kasutatakse ka ettevõtlusega mitteseotud eesmärkidel.



Olulisim muudatus uues erisoodustuste maksustamise regulatsioonis on seotud sõiduauto ettevõtlikega mitteseotud tegevusteks kasutamise võimaldamisega. Lihtsustatult tähendab see, et tööandjal tekib maksukohustus juhul, kui ta võimaldab äriühingu sõidukiga erasõitute tegemist ning seda hoolimata sellest, kas mõni töötaja sel maksustamisperioodil ka realselt tööandja sõidukiga erasõite tegi või mitte.

autoparki üle ning neile, kellel on vajadus teha üksikuid erasõite, antakse autod, mis ei ole sõiduauto kategooriasse kuuluvad. Selliste autode puhul jätkub vana kord ning võimalik on erisoodustusena maksustada igat kilomeetrit eraldi, maksustades selle kilomeetri turuväärtust. Samuti vähendab mitteseotud sõitute puhul isiklike sõitute hüvitamine erisoodustuse väärtust.

Samuti vaatavad ettevõtjad üle

Olulisim muudatus uues erisoodustuste maksustamise regulatsioonis on seotud sõiduauto ettevõtlikega mitteseotud tegevusteks kasutamise võimaldamisega.

Kui varasemalt vähendas isiklike sõitute hüvitamine erisoodustuse maksubaasi, siis nüüdsest sõiduautode puhul see nii enam ei ole ning maksukohustus jääb sõltumata hüvitamisest samaks.

Mida ettevõtjad teevad maksukohustuse vähendamiseks?

Kuna kW põhine maksukohustus tekib vaid sõiduautodele, on paljud ettevõtjad vaatamas oma

ka oma autode võimsused ning neile, kes teevad isiklike sõite, antakse kasutamiseks pigem madalama võimsusega autod.

Ka on mõningad ettevõtjad asendanud tööandja autod isiklike sõiduauto kompensatsiooniga (kui varem kasutasid töötajad tööandja autot isiklikeks sõituteks, siis nüüd kasutavad töötajad isiklike autosid töösõituteks, saades selle eest kompensatsiooni).

Kuidas hakatakse autosid kontrollima?

Käesolevaks hetkeks ei ole veel kindel, millisel viisil kontrollle läbi viima hakatakse, kuid üks on selge - kuna maksuhalduril on ligipääs Maanteeameti andmebaasile, võimaldab märke olemasolu või selle puudumine viia läbi mitmeid automaatseid kontrolla ja tuvastada võimalike vigasid. Üsna tõenäoliselt teostatakse esmalt nn võrdluskontroll (nt kui märge puudub Maanteeameti andmebaasis, kuid erisoodustusi ei maksustata ning sõiduautodelt arvatakse maha 100% sisendkäibemaksu, peaks loogiliselt võttes olema kuskil viga) ning vigade tuvastamisel või riskianalüüsist lähtuvalt saadetakse esmalt märgukiri.

Millised on muudatused käibemaksuarvestuses?

Lisaks tulumaksuseaduse muudatustele, jõustusid 2018. aastast ka käibemaksuseaduse sätted, mis muudavad senist sõiduautodelt sisendkäibemaksu mahaarvamise korda.

Kuni 2017. aasta lõpuni oli käibemaksukohustuslasel võimalik sõiduauto ja sõiduauto

tarbeks soetatud kaupadelt ja teenustelt maha arvatava sisendkäibemaksu proportsiooni igakuiselt muuta. See tähendas, et kui maksustamisperioodil kasutati sõiduautot eranditult vaid ettevõtluse tarbeks, oli sel kuul võimalik maha arvata kogu sisendkäibemaks ning kui järgmisel kuul tehti ka erasõite, oli õigus maha arvata kuni 50%.

Uus regulatsioon aga sellist igakuist otsustamist enam ei võimalda. Olukorras, kus kogu sisendkäibemaksu maha arvanud käibemaksukohustuslane ei kasuta sõiduautot kahe aasta jooksul mingil maksustamisperioodil eranditult ettevõtluse tarbeks, tekib tal kohustus sisendkäibemaksu korrigeerida ning järgida sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangut vähemalt üks aasta.

Sisendkäibemaksu korrigeerimise kohustus tähendab antud juhul seda, et riigile tuleb tagasi maksta 50% alusetult maha arvatud sisendkäibemaksust ning tasuda alusetult maha arvatud sisendkäibemaksu summalt intressi kuni selle tagastamiseni riigile.

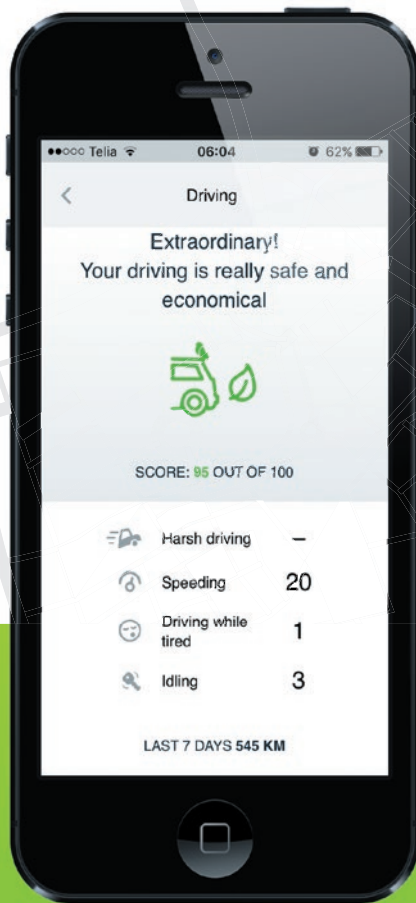
Kuidas tagada, et kõik saaks ühtemoodi aru, milline on

autopargi kasutuskord?

Selleks, et nii tööandja kui töötajad saaksid ühtemoodi aru, milliste põhimõtete järgi toimub äriühingu autopargi kasutamine, on tööandjal mõistlik koostada autopargi kasutuskord, kus sätestatakse, milliste sõidukitega on lubatud teha erasõite ning millistega mitte, samuti ka

see, kuidas toimub sõidukite garažeerimine.

Kõnealuse korra olemasolu ja allkirjastamine töötajate poolt annab vajadusel tööandjale täiendava tõendi selle kohta, tööandja ei ole võimaldanud äriühingu sõiduautosid kasutada ettevõtlusega mitteseotud eesmärkidel.



AUTOJUHI SÕIDUSKOOR

- Hinda oma töötajate sõidustiili
- Võrdle oma töötajate sõidustiili

Sõiduskoor annab täpse numbrilise hinnangu autojuhi sõidustiilile. Selle abil saab võrrelda, kes sõidab paremini ja kellel tuleks oma sõidustiilis korrekture teha. Eeskujulik sõitmine on ohutum ja hoiab kokku kulusid.

Juhi sõiduskoor on Ecofleetis peagi saadaval.

WLTP: mida peame teadma uuest heitgaaside mõõtmise standardist?

Dr. Karl-Günther Schlosser, rahvusvahelise korporatiivvaldkonna arendusosakonna juht, Volkswagen AG

Uued kütusekulunäitajad hakkasid kehtima septembrist 2017. Need arvutatakse uue WLTP standardi kohaselt. See on ülemaailmne standardiseeritud testiprotseduur, mis tuvastab kütusekulu ja heitgaaside kogused. Küsisime Dr. Karl-Günther millised on WLTP eelised.

Mis on WLTP?

WLTP tähendab kergsõidukite ülemaailmset ühtlustatud katsemenetlust. Kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus kirjeldab auto kütusekulu kindlaksmääramise uut meetodit. Menetlus põhineb tõelistel salvestatud sõiduandmetel. See aitab isegi laboritingimustes realistlikku sõitu simuleerida. Seetõttu ei arvesta WLTP mitte ainult erinevaid olukordi ja kiirusi, vaid ka auto erinevaid varustusvariante ja kaaluklasse.

Kui palju kütust auto tarbib? Volkswagen saab uue ja standardiseeritud WLTP sõidutsükli abil sellele küsimusele nüüd palju täpsemalt vastata. Uus kütusekulu mõõtmise testitsükel on rohkem orienteeritud igapäevasele sõidukäitumisele. Septembrist 2017 asendab see NEDC standardit.

Millised on WLTP eelised?

Auto kütusekulu võib erineda tootja näitajatest. Seetõttu on NEDC abil saadud tulemuste usaldusväärsust alati kritiseeritud.



See tuleneb asjaolust, et reaalne kütusekulu sõltub suuresti individuaalsest sõidukäitumisest ja auto varustusest. Näiteks sellest, kas autot kasutatakse peamiselt linnas, väiksematel kõrvalteedel või maanteel. Nende erinevustega tegelemiseks on NEDC teoreetiline raamistik üle vaadatud, et peegeldada dünaamilisemat sõiduprofiili. Statistilistest uurimustest ja keskmiste kasutajaprofiilidest tulenevalt on selles profiilis

Mille poolst erineb uus testiprotseduur?

WLTP kasutab eelnevast NEDC standardist rohkem igapäevasele kasutusele sarnanevat profiili. See lähenemine sarnaneb sünteetilistele laboritestidele ja teenib peamiselt seda eesmärki, et võimaldada erinevate autode vahelist võrdlust ilma tegelikku kütusekulu realselt peegeldamata. Kui eelnevalt mõõdeti kütusekulunäitajaid

Realistlikum kütusekuluinformatsioon aitab saavutada rahvusvahelisi kliimaeesmärke ja leevendada koormust keskkonnale.

rohkem kiirendamist ning kõrgem keskmine ja maksimumkiirus. Simuleeritud linna- ja maantee sõidu kombineerimise asemel testitakse autot nüüd neljas erinevas kiirusevahemikus.

Kõikidel pärast 1. septembrit 2017 lansseeritavatel uutel mudelitel peavad olema WLTP järgi mõõdetud heitgaaside- ja kütusekulunäitajad. See kehtib nii Euroopas kui ka paljudes teistes riikides üle maailma.

abstraktsetes laboritingimustes, siis uus protseduur võimaldab tänu täiustatud testiparameetritele auto tegelikku kütusekulu täpsemalt prognoosida. WLTP eesmärk on simuleerida sõiduki reaalselt käitumist, et saavutada märksa realistlikumad tulemused.

Üks WLTP lähenemise põhieesmärke on luua standardiseeritud vahend, et mõõta sõidukispetsiifilisi emissioone ja kütusekulu

ning energiatarvet erinevate mootorisüsteemide puhul nagu bensiin, diisel, CNG ja elekter. Kui WLTP mõõtmisprotseduuri järgitakse korrektselt, peavad sama tüüpi autod saavutama igal pool maailmas samad testitulemused. See vajalik võrreldavus on ka põhjuseks, miks laborimõõtmised on hädavajalikud. Sel põhjusel analüüsitakse kütusekulu ja emissiooninäitajaid teekatsete rullstendil, kasutades dünaamilist sõiduprofiili.

Mida annab meile realistlikum kütusekuluinformatsioon?

Realistlikum kütusekuluinformatsioon aitab saavutada rahvusvahelisi kliimaeesmärke ja leevendada koormust keskkonnale. Autode arenduse võtmeaspekt on CO₂-heite vähendamine. WLTP võimaldab rahvusvahelistele CO₂-normidele vastavust kontrollida ja dokumenteerida.

2010. aastal toodeti ainuüksi Euroopa Liidus 4,72 miljardit

tonni CO₂-emissioone. Sellest 19% tootsid mootorsõidukid*. Seda arvestades kavatakse Euroopa Liit 2020. aastaks emissioone vähendada 20% võrra**. WLTP aitab seda eesmärki saavutada. Sarnaselt kütusekulule sõltuvad CO₂-emissioonid konkreetsest mudelist. WLTP loob erinevate autode energiatarbimise ja CO₂ emissioonide võrdlemisel suurema läbipaistvuse. See muudab mõõtmised tootjast ja sõidukitüübist sõltumatuks. Need kipuvad olema ka kõrgemad kui NEDC-tsükli puhul. Selle tulemusel optimeeritakse mudeleid ja nende mootoreid kliima säästmise seisukohast.

**Informatsioon põhineb uuringul „Mobility of the Future – Safe and Tested“, 16.03.2015, TÜV e.V.*

***Informatsioon põhineb Saksa Kölni majandusinstituudi 2013. aasta uuringul „CO₂ regulation for passenger vehicles“.*

Jah, mitte ainult vaatamiseks.



Tõeline kunstiteos. Uus Arteon.

Meie teeme tuleviku teoks.



Volkswagen

Milline on innovatsioon autoparkide ja mobiilse tööga seotud tehnoloogias?

Jüri Tarkpea, arendusjuht, Ecofleet

Tehnoloogia areneb kiirelt ja muutused autotööstuses on meid viimas üha targemate lahendusteni. Olgu need siis isesõitvad sõidukid või autode infosüsteemid. Rääkisime Ecofleeti arendusjuhi Jüri Tarkpeaga innovatsioonist autoparkide ja mobiilse tööga seotud tehnoloogias ja küsisime, millised on globaalsed trendid, mis puudutavad autoparke, töötajate mobiilsust ja telemaatikat.

Millised on globaalsed trendid, mis puudutavad autoparke, töötajate mobiilsust ja telemaatikat?

Me näeme väga suurt huvi sõidu- ja autojagamise vastu. Usume, et pelgalt transpordiks kasutatavate sõiduvahendite kasutamise süsteem peab peatselt üle elama mingi murrangu. Vaadake suuri parklaid, mis tööpäeviti on puupüsti autosid täis. Miks nad ei sõida? Sellepärast, et autod on rumalad ja ise ei sõida. Autode jagamist on veel tänaseni päris keerukas korraldada aga kohe, kui

tekivad isesõitvad autod, muutub drastiliselt ka autode jagamine.

Teine areng on autode infosüsteemide avamine, mis peaks looma võimaluse kolmandatel osapooltel saada infot autodest. Mitte enam mingi lisavidina abil, vaid otse tootja serveritest. Täna hakkab see heal juhul andma efekti siis, kui autopargis on sama marki sõidukid, mille andmed on võrreldavad. Kuid näiteks Škoda ja Toyota tehaseandmete võrreldavuseni võib olla veel päris pikk tee minna. Veokid on läbinud väga suure standardiseerimise



faasi, aga sõidua autod alles jõuavad võrreldava standardiseerimiseni. APIde avamine on hea, aga me peame oleme kriitilised selle suhtes, mida siis tegelikult tootjad jagama hakkavad ja kuidas seda kasutada saaks. Kas Volkswageni juhtum oleks saanud olla avatud süsteemide puhul nii kaua vaka all?

Kolmassuurtrend on kindlustuse sidumine telemaatikaga. Eelmisel sügisel tuli Telia välja erakliendi paketi *pay as you drive*. Ehk siis

käitumist muuta.

Mil moel olete teie Ecofleetis neile väljakutsetele vastanud?

Oleme Ecofleetis loonud tööriistu, mis aitavad kaasaegsel töötajal mingeid tegevusi lihtsamini sooritada. Neid tööriistu on tänaseks kogunenud juba päris palju ja mitte alati ei oska või ei taha töötajad neid sihipäraselt kasutada. Eeskätt on põhjuseks

Suurimaks takistuseks progressile on kujunemas inimeste endi võimetus innovatsiooni ära kasutada ja oma käitumist muuta.

sa maksad kindlustust ainult nende päevade eest, mil oled oma autot kasutanud. See on tehnoloogiliselt võimalik ja mujal maailmas väga populaarne, aga meil on see millegipärast täiesti alakasutatud.

Tehnoloogia võimaldab teha juba väga palju toiminguid ja analüüse, saadaval on väga palju andmeid, aga suurimaks takistuseks progressile on kujunemas inimeste endi võimetus innovatsiooni ära kasutada ja oma

see, et need tööriistad on suunatud töövõtja tõhususe kasvatamisele ning mitte alati ei tervita töötaja seda, et teda suunatakse rohkem ja efektiivsemalt tööd tegema.

Oleme juba aastaid loonud vahendeid, et ettevõtte või valdkonna juht saaks süsteemilt infot, mille põhjal on võimalik muuta oma alluva käitumist. Hakkasime mõtlema, kuidas teha nii, et alluv muudaks oma käitumist ise ja ilma ülemuse sekkumiseta.

Leidsime, et me peame andma sõiduki juhile tagasisidet niimoodi, et ta oleks motiveeritud oma käitumist parandama. Jõudsime selleni, et tuleks anda tagasisidet juhi sõidustiili kohta ning teha seda lihtsalt.

Veebruaris anname esimestele klientidele tööriista Driving Score, kus iga kasutaja saab hinnangu ja tagasiside selle kohta, mida ta teeb hästi ja mida halvasti. Lisame sinna “gamification” komponendi ja hakkame juhte omavahel võrdlema. Sedasi saab juht Baltimaades võrrelda end juhiga Austraalias. Tekkib edetabel (*leaderboard*), kus on tuhanded ja tuhanded juhid, kes saavad end üksteisega võrrelda.

Millised on selle rakenduse esimesed kogemused?

Testimise käigus oli äärmiselt

huvitav märgata, et kasutajad hakkasid ise leaderboard silma peal hoidma ning oma käitumist järgima. Senine kogemus on, et kolmandikul on jätkuvalt ükskõik, kolmandik jälgib oma käitumist omaette ja kolmandik hakkab väga intensiivselt jälgima oma käitumist ning saadud infot teistega jagama, teisi sellesse mängu kaasama.

Tulemuseks on see, et hakatakse väga selgelt enesemotivatsioonile tuginevalt oma käitumist muutma. Selle süsteemi juurutamisel on ka kaks olulist põhimõtet. Esiteks, et rakenduse nimi on Driving Score, mitte Driver Score. Me tagasisidestame mitte inimest, vaid tema käitumist. Teiseks ei tohi meie hinnangul rakendust kasutada töötaja karistamiseks, vaid õppimiseks ja hea tulemuse puhul miks mitte ka premeerimiseks.



Ametiautode ühiskasutus

Igale töötajatele ei ole eraldi autot vaja!

Mugav sõiduki broneerimise programm ühildub sinu töökalendriga, annab selge ülevaate autopargi kasutamisest ja aitab sinu ettevõttel kulusid vähendada.

Mobiilsete tiimide ja autoparkide juhtimise kogemused

Hannes Falten, logistikajuht, Selver

E-Selver sai eelmise aasta sügisel kaheaastaseks. Täna pakutakse teenust Tallinnas ja lähiümbruses, kus elab ligikaudu pool Eesti elanikest. Selveri logistikajuhilt Hannes Faltenilt uurisime, millised on Selveri kullervõrgustiku loomise kogemused ja millised on nende tulevikuplaanid.

Kuidas on e-Selveril läinud?

Täna küsimast, e-Selveril läheb suhteliselt hästi. Täna on hakanud eestlane hindama oma aega ja meie kullerteenus on mugavusteenus, mis aitab tal aega säästa. Inimestel on võimalik valida, kas raisata tund aega poes või siis veeta see aeg pere või hobidega.

Kui suur e-Selveri autopark on?

Meil on üheksa autot ja need tegutsevad Harjumaa territooriumil. Testisime erinevaid autosid, küsisin tuttavate käest, sõitsin nende kaubikutega

piirkonnad läbi, et tunnetada, kuhu ja milliste suurustega kaubikutega mahub. Kõik meie autod on ümberehitatud, neil on peal sügavkülma seadmed, mille temperatuuri saab distantsilt jälgida ja kõik sõidukid on litsentseeritud.

Miks otsustati teenuse sisseostmise asemel oma park luua?

Kaks aastat tagasi alustasime sisseostetud teenusega, aga siis otsustasime välja arendada oma teenuse. See võimaldab rohkem



paindlikkust kliendile ning meil on soov juhtida kogu protsessi algusest lõpuni, kuni kauba kliendile üleandmiseni.

See otsus on olnud tunnetuslikult õige ja samas pole ma kunagi varem teinud ka täpsemat finantsprojektsiooni.

Olen nõus, et ei ole mõtet omada kõiki asju ja mõnel puhul on mõistlik teenus sisse osta. Samas on toidukaupade logistika kõige närvilisem logistika üldse. Seal

Tellimused tulevad meie veebikeskkonda, see omakorda on ühendatud Ecofleeti telemaatikarakendusega, mis optimeerib saadetised ja marsruudid, mida mööda kullerid ise toimetavad. Autod on kasutusrendis.

Kuidas oma kullereid selleks tööks ette valmistate?

Kullereid nimetame me pigem

Liiga kiire kasv võib hakata kvaliteeti sööma ja seda me endale lubada ei saa.

on kiire, seal on palju eritingimusi ja toit on inimeste jaoks isiklik asi. Kui hilined toidu viimisega, siis on see sama nagu hilineks palgapäev. Toimetamine on osa meie teenusest ja mida vähem vahelülisid on, siis seda kiiremini saab kliendi teemasid käsitleda.

Mil moel oma autoparki ja kohaletoimetamise süsteemi haldate?

klienditeenidajateks. Kui ma kullereid otsin, siis töövestlus toimub ka autoroolis. Me kontrollime nende sõiduuskust, väga oluline on arvutiga sinapeal olemine ja nutiseadmete toimimisloogika mõistmine. Samuti peab kulleri füüsiline vorm vastama teatud eeldustele. Kui inimene juba teisel korrusel hingeldab, siis ma tõesti ei soovi, et ta toitu toimetades kolmandal korrusel infarkti saab. Nad peavad

UUE LIIKUMISE AJASTU ALGUS



MOBIILSUS KOOS ALD AUTOMOTIVEGA

HOIAME SIND LIIKVEL OPTIMAALSETE KULUDEGA. IGA KLIENDI SOOV ON ERINEV. TEEME KOOS SINUGA, SINU VAJADUSI JA EESMÄRKE TOETAVAD VALIKUID.

ALDAUTOMOTIVE.EE

LET'S DRIVE TOGETHER



Kuidas juhitakse mobiilseid tiime missioonil ja millist tuge pakub sõidukipark?

Kolonel Vahur Karus, riigikaitse planeerimise osakonna asejuht, Kaitseministeerium

Kaitseministeeriumi riigikaitse planeerimise osakonna asejuhilt kolonel Vahur Karuselt uurisime, kuidas juhitakse mobiilseid tiime missioonil ja millist tuge pakub seal sõidukipark.

Kuidas tiimi operatsiooniks ette valmistada?

Operatsiooniks ette valmistamine algab ohvitseri jaoks sellest päevast, mil ta astub kaitsevähkke. Samal moel nagu tsiviilis, kus inimese tööle asudes hakatakse temasse investeerima. Sarnaselt firma juhile peab ohvitser projektile/operatsioonile vastu minnes mõtlema, millised on tema ressursid ja kas nende kasutamine toob ikka vajaliku võidu.

Planeerimisgrupp koosneb ohvitseridest, kes on ise käinud läbi sõjaväeteenistuse erinevad tasemed ja kellel on seetõttu olemas praktiline kogemus.

Üks ohvitseridest tegeleb vastase profileerimisega. Tema ülesanne on tunda takistavaid faktoreid ning minna süvitsi „vastase“ tegevuskäikude kirjeldamisega. Teiseks inimeseks planeerimisgrupis on operatiivohvitser. Tema kirjeldab detailides erinevaid võimalusvariante, mis tulenevad ülema tahtest ja juhtnööridest. Viimane tähtis isik planeerimisgrupis on see, kes tegeleb tagala ja logistikaga. Kui operatiivohvitser ütleb, et tema suudab teha seda niimoodi ja logistik ütleb, et ta ei suuda sellist tegevust toetada, siis ülem klassifitseerib sellise plaani ebarealistlikuks. Kõige olulisem on,



et ülema ümbritsevatel inimestel on ka endal olemas kogemus nõ põllu peal toimuma hakkavast. Vaid nii on võimalik anda realistlikku infot ja hinnangut.

Planeerimisgrupp püstitab ülesande, siis tehakse staabianalüüs (enda-, vastase- ja logistikafaktorid, samuti tööriistad, mida saame kasutada). Kui staabianalüüs on tehtud, lähevad välja eelkäsed, mis sisaldavad ülesannet ja ajaraami käsu

tulemusena esitatakse tegevuskäik, mis annab parima võimaluse edu saavutamiseks. Seejärel läheb välja käsk, kus on kirjas ülesanne, ülema kavatsus ja täitmise detailid. Kui ülema kavatsus on hästi formuleeritud, siis professionaalsed alluvad hakkavad ise mõtlema, kuidas selle kavatsuseni jõuda.

Planeerimise ajal on tähtis, et ülem tekitaks oma põhijõupingutuse. Viies kokku

Sõidukite puhul on oluline, et nad oleksid sihtotstarbelised.

täitmiseks ning ettevalmistavad tegevused. Eelkäsk võimaldab elluviival tiimil juba alustada oma plaani tegemist. Edasi töötab planeerimisgrupp välja erinevad tegevusvariandid ja hinnatakse, millised on kõige ohtlikumad ja millised kõige tõenäolisemad variandid. Seejärel toimub sõjamäng, simulatsioon, kus luureohvitser ja operatiivohvitser mängivad omavahel läbi erinevad stsenaariumid. Sõjamängu

tehnika ja eelpool kirjeldatud tiimi juhtimise, siis on pataljoni ülemaal teatud hulk ressursse, millega alluvaid toetada. Jalaväes on nendeks tankitõrjerühm, miinipilduja rühm, pioneerid ja tulejuhid. Planeerimise ajal tekitab ülem raskuspunkti, kus ta soovib otsustavat tegevust saavutada. Vastavalt sellele ta ka paigutab ressursi. Ta peab olema valmis kogu ressursi ümber paigutama, kui ta näeb, et operatsioon teatud

kohas kinni jookseb.

Kuidas tiimi operatsiooni käigus juhitakse?

Ülemaid on erinevaid. Mõned hoiavad alluvaid kogu aeg “toru otsas” ja soovivad kõike ise juhtida. On ülemaid, kes kaotavad kontrolli ja ei suuda protsesse juhtida. Ja on ülemaid, kes tuginevad positiivsele raporteerimisele. See tähendab, et meeskond tegutseb oma volituste piires ja raporteerib siis kui ilmneb mingi takistus. Selline raport sisaldab ka variante, kuidas olukorda lahendada.

Hea ülem usaldab oma alluvaid ja saab aru, et oskuslikud inimesed suudavad põllul kõige paremini probleeme lahendada. Hea ülem valib endale õige koha. Ta on kas lahingust kaugel ja juhib operatsiooni läbi infotehnoloogia või siis on ta ise ka koos alluvatega põllul. See sõltub nii ülema tüübist kui ka ülesande tüübist, sest alati ei ole ülema jaoks otstarbekas põllul kaasas olla või on see suurte vahemaade tõttu keeruline.

Operatsioonil kasutatakse ülesandekeskset juhtimist. Ülem on oma alluvat koolitanud, alluvad teavad, mis on ülema tahte taga ja suudavad sealt edasi iseseisvalt

ellu viia ülesannet. Hea ülem hoiab ka nende lähedale, kes tema tiimis vajavad rohkem toetust ja annab rohkem vabadust „vanadele hagiijatele“.

Kui operatsioon on teostatud, siis on väga oluline *After Action Review*. See on tegevus, mis tihti ära unustatakse. Ülem peab võtma oma võtmeisikud kokku ja arutama, mis toimus, mis ei toimunud, kuidas käskudest aru saadi, kas soovitakse rohkem või vähem vabadust ning kuidas järgmine kord paremini teha. Nii saadakse väärtuslikku informatsiooni operatsioonide läbiviimise kohta ja oma inimeste arendamise kohta. Afganistanis oli jaoülematel väga selge standardküsimustik, mis käidi läbi igalt operatsioonilt tulles.

Millised sõidukid operatsiooni toetavad, mis on nende roll ja eripära?

Masinate eesmärk on võimaldada kiiret manöövrit ja kaitsta sõjaväelast. Sõidukite puhul on oluline, et nad oleksid sihtotstarbelised. Kui toimub kõrvalekalle sihtotstarbes, on masina kasutegur kohe väga väike. Eesti Kaitseväge juhtkond on võtnud põhimõtte, et me omame vaid selliseid vahendeid, mida on

vaja Eesti kaitsmiseks. Kui olime Afganistanis, siis me ise ei pidanud vajalikuks missioonispetsiifilisi vahendeid omada, vaid liisime neid ameeriklastelt. Üks selline vahend oli MRAP (*Mine Resistant Ambush Protected*). MRAP on hea isevalmistatud lõhkekehade ja miinide eest kaitsmisel, aga tegu on teedel liikumiseks ja meeskonna kaitseks mõeldud liikuriga. Tema raskuseks on viidud kõrgele, maastikuläbivus on halb ja manööverdamine kohmakas. Ideaalne masin patrullimiseks Iraagis ja Afganistanis. Sellegi poolest jäi Eesti kontingendi põhiliseks tööhobuseks PASI XA-188 soomustransportöör, mis on

kasutatav nii Eesti kaitsmisel kui ka mässutõrje operatsioonidel. PASI on küll kehvema kaitstusega lõhkekehade suhtes, aga tema maastikuläbivus ning manööverdamisvõime kaaluvad MRAPi omadused ülesse.

Aga tegelikkuses ei ole isegi väga tähtis, milliseid tehnilisi abivahendeid sa kasutad. Abivahendid annavad sulle täiendavad võimalused ja nende puudumine ei ole põhjuseks asjade mitte tegemisel. Ka jalgsi ning paberi ja pliiatsiga on endiselt võimalik suuri asju korda saata, kui sind ümbritsevad pädevad inimesed.

Enesekindlana sündinud.



Alates **18 400 €**

Uus T-Roc.

Meie teeme tuleviku teoks.



Volkswagen

Kuidas muudab roheline mõttelaad mobiilsust ja autoparke nutikamaks?

Steven Schoefs, peatoimetaja, Fleet Europe

Euroopa Liidu autoparkide turul on huvitav situatsioon - eelmise aasta statistika põhjal moodustavad seitse suurimat turgu oma 3,28 miljoni sõidukiga ligi 77% koguturust. Me näeme, et neis riikides suurt kasvu enam oodata ei ole. Küll aga väiksemates riikides nagu näiteks Balti riigid. Fleet Europe peatoimetaja Steven Schoefsilt küsisime, millised on autoparkide haldamise trendid ja kuidas roheline mõttelaad muudab autoparke nutikamaks.

Mida te soovitate meie autoparkide haldajatele?

Esimene nõuanne oleks, et teil on võimalik õppida suurte riikide kogemusest autostumisel ja autoparkide haldamisel, jättes vahele palju etappe ja liikudes kohe töötajate terviklike mobiilsuslahenduste juurde, mis ei põhine ainult firmaautodel.

Millised on trendid?

Autoparkide turul märkame üht olulist trendi - SUV segmendi

järsk kasv võrreldes tavapärase sõidukiklassidega, mida esindavad VW Polo ja VW Golf. Oluline maasturitega seotud areng peitub selles, et need on muutunud oma sõiduomadustelt, turvalisuselt ja kütuse tarbimiselt sarnasteks sõiduautodega. Praktilisus on andnud järsu tõuke maasturite ja linnamaasturite populaarsusele firmasõidukina. Samuti tunnetavad töötajad maasturite puhul suuremat motivatsiooni võrreldes tavasõidukitega.

Maasturite populaarsuse kasvust hoolimata domineerivad



autoparkide ridades sõiduaudod. Tootjatest on kõige tugevamalt esindatud Volkswagen Audi Grupp, kelle sõidukid VW Golf, VW Passat, Škoda Octavia ja Audi A4 moodustavad esineliku. Škoda maine oli Lääne-Euroopas varem madal, kuid see eelarvamus on nüüd kadunud ning Škoda pakub kõva konkurentsi. Samuti väärib esiletõstmist Audi, BMW ja Mercedes-Benz'i suhteline populaarsus, mis tugineb nende brändide strateegiale tuua

Millised on peamised autoparkide finantseerimismudelid?

Juba alates 1970 aastatest algas finantseerimisteenuse sisseostmine ja ettevõtted keskendasid oma vahendid rohkem põhitegevusele. Euroopas on valdav enamus sõidukeid liisitud ja enamik liisingukasutajatest, koguni 8,5 miljonit sõidukit, kasutavad täisteenusliisingut. Põhjus on eeskätt selles, et risk on antud liisingfirmale, eelarve on kontrolli

Kui varem kujundasid autod linnakeskkonda, siis nüüd kujundab linnakeskkond autode arengut.

turule väiksemaid ja soodsamaid sõidukeid.

Kütuste osas eelistavad autoparki kliendid siiani diisli bensiinile, kuigi diisel kaotab bensiinile vaikselt turuosa. Eraliisingus olevate sõidukite kütuse tüübi eelistust on aga täpselt vastupidine. Meie hinnangul jätkab diisli osakaal langustrendis ja kaotab autoparkides turuosa bensiinile, hübriidajamitele ja elektrile.

all ja ettevõtte saab keskenduda oma põhitegevusele.

Kuidas roheline mõttelaad muudab autoparke nutikamaks?

Maksude osas on heitgaaside määr valdav firmaautode maksustamisel. Juba 20 riiki on CO2 võtnud peamiseks firmaautode maksustamise aluseks. Seetõttu on enamikel rahvusvahelistel ettevõtetel tihedalt CO2-ga

seotud autopargipoliitika, mis kehtivad ka riikides, mis otseselt CO2 põhjal sõidukeid ei maksusta (nagu Eestis). See trend toetab hübriidajamite ja elektrisõidukite arvu kiiret kasvu autoparkides. Suur osa asjatundjatest hindavad, et kõiki asjaolusid kokku võttes võib aasta 2018 olla murranguline, kus sise põlemismootoriga sõiduki ja elektri- või hübriidmootoriga sõiduki TCO (*Total Cost of Ownership*) ühtlustuvad.

Keskkonnasõbralikkusele on

palju muidki mõjureid. Kui varem kujundasid autod linnakeskkonda, siis nüüd kujundab linnakeskkond autode arengut. Paljud linnad loovad täpseid juhiseid, millal ja kus võib sõita sise põlemismootoriga autodega ning milliseid eeliseid antakse elektrisõidukitele. Ettevõtted peavad oma autoparkide poliitika sellega arvestama. Suured ettevõtted, kellel on suured autopargid, mõtlevad tõsiselt oma autoparkide vähendamisele ja elektrifitseerimisele.

Partnerid



Volkswagen

Ettevõtte igal tegevusel on eesmärk. Erandiks pole ka autopargi majandamine ja sõiduvalmis hoidmine. Teile kui suurkliendile pakub Volkswagen mitmekülgseid võimalusi, laialdast mudelivalikut, personaalset lähenemist ja kliendiidentiteeti. Volkswageni täisteenindusega diilerite ning hoolduspartnerite võrk on lai ja tarbijatele mugavalt kättesaadav. Meil on hea meel pakkuda oma klientidele Eestis, Lätis ja Leedus ühtset lahendust, mis hõlmab nii uute autode müüki kui müügijärgseid tegevusi, sobivaid varuosid ja lisaseadmeid. Mitmekülgne tootevalik ja esinduslik klienditeenindusvõrk tagavad selle, et teie autopargi mistahes vajadused oleksid alati kaetud! Tänu Volkswagenile püsib teie autopark alati edukursil.

www.volkswagen.ee



Ecofleet on veebipõhine tarkvarateenus, mis aitab kasutajatel vähendada autopargiga seotud kulusid ning tõsta ettevõtte tulusid. Programm võimaldab anda igapäevaselt põhjaliku ülevaate ja läbipaistvuse kõigest autopargiga seonduvast nii reaajas kui ka minevikus. Ecofleeti kogenud meeskond on konsultandi rollis leidmaks sobivaim tarkvaraline lahendus ärikriitiliste protsesside tõhustamiseks aidates hiljem ka saadud andmed lahti mõtestada. Selliselt on tagatud suurim võimalik kasu. Autopargi haldusprogramm Ecofleet on ennast tõestanud nii paari sõidukiga väikeettevõttes kui ka tuhande autoga suurfirmades. Täna kasutavad Ecofleeti lahendusi 22 riigis üle 80 000 sõiduki.

www.ecofleet.ee



ALD Automotive on autoparkide täisteenusliisingule spetsialiseerunud Société Générale Grupi tütarettevõtte. ALD Automotive kuulub Euroopa juhtivate autoparkide haldamisega tegelevate ettevõtete hulka hallates üle 1,35 miljoni sõiduki 41 riigis. Baltikumis on ALD Automotive tegutsenud alates 2005. aastast ning on Baltikumi turuliider hallates üle 5000 sõiduki. ALD Automotive eesmärk on pakkuda oma klientidele Baltikumis ühtseid autopargi juhtimise lahendusi, tagades kliendile personaalse, professionaalse ja kohalikke olusid arvestava teeninduse nii Eestis, Lätis kui Leedus. Tuginedes oma kohalikule ja rahvusvahelisele kogemusele, töötab ALD Automotive välja koostöös klientidega iga ettevõtte eesmärgi ja vajadusi toetava autopargi juhtimise lahenduse. Oleme abiks alates autopargi poliitika kujundamisest, kuni autokasutajate igapäevase toe korraldamiseni, seades esikohale professionaalse ja kvaliteetse klienditeeninduse.

www.aldautomotive.ee