

EESTI LOGISTILINE JULGEOLEK JA TRANSPORDI EFEKTIIVSUS

Sektori erialaliitude ettepanekud erakondadele valimisprogrammide koostamiseks

Eesti Maanteetranspordi Liidu (MTRL), Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA), Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) ja Eesti Tarneahelate Juhtimise Ühingu (Prolog) ühised ettepanekud.

Transpordi- ja logistikasektor annab tööd enam kui 52 000 inimesele ning mõjutab kogu Eesti kaubanduse ja eksportiva tööstuse konkurentsivõimet. Maanteekaubavedu tagab varustuskindluse kriiside korral. Iseseisva transpordivõimekuse kaotamine muudaks Eesti maanteetransporditeenust importivaks riigiks ja oleks tõsine julgeolekurisk. Esitame ühiselt ettepanekud, mis aitavad vähendada bürokraatiat, tõsta sektori konkurentsivõimet ja tugevdada logistilist julgeolekut.

52 300

hõivatut veonduses ja laonduses (2025)

636,9 mln €

maanteekaubaveo sektori otsene maksupanus (2024)

1,287 mld €

maanteekaubaveo ettevõtete müügitulu (2025)

5%

Eesti lisandväärtusest (2025)

Allikad: Statistikaamet, TT0200 – Hõivatud ja palgatöötajad tegevusala järgi (hõive 2025); Statistikaamet, RAA0045 – Sisemajanduse koguprodukt tootmise meetodil (lisandväärtus 2025); Statistikaamet, tabel TS060 „Kaubavedu maanteel“. Maksu- ja Tolliameti ettekanne – veoseveo ettevõtete maksulaekumine.

I. Konkurentsivõime ja selle eeltingimused

Eesti veoettevõtja konkureerib iga päev Läti, Leedu ja Poola ettevõtetega, kelle tööjõu-, maksu- ja regulatiivsed tingimused on tihti soodsamad. Meie ettepanekute eesmärk on tagada vähemalt võrdne ja eelistatult parem lähtekoht veondusturul konkureerimiseks. Vastasel juhul liiguvad veosed ja koos sellega maksutulu sinna, kus tegutseda on soodsam.

1. Tööjõu kättesaadavus ja järelkasv

- Taastada püsiv riiklik koolitustellimus veoautojuhtide ja logistikavaldkonna spetsialistide koolitamiseks kutsehariduses ning kooskõlastada selle maht ja sisu erialaliitudega.
- Võimaldada veoautojuhina töötamist alates 18. eluaastast.
- Tagada välistööjõu kaasamisel võrdväärsed konkurentsitingimused lähiriikidega.
- Lahendada keeleküsimus, sest koolidest tuleb endiselt lõpetajaid, kes eesti keelt ei oska.

2. Maksupoliitika ja keskkonnahoid

- Hoida kütuseaktsiis vähemalt lähiriikidega (Läti, Leedu, Poola, Rootsi) samal, soovitatavalt soodsamal tasemel.
- Liikuda kütuste heitmepõhise maksustamise suunas, mis soodustab HVO ja teiste säästvate kütuste kasutamist, ning arendada alternatiivkütuste taristut.
- Lähtuda maksustamisel saastaja-maksab-põhimõttest. Automatiseerida teekasutustasu maksmise kontroll.
- Suunata teekasutustasust ja heitmekaubandusest laekuvad vahendid sihtotstarbeliselt tagasi transpordisektori arendamisse: taristusse, järelevalve automatiseerimisse, digilahendustesse ja veopargi uuendamise toetusmeetmesse.
- Seadustada välisriigi veoettevõttelt trahvi kohapeal sissenõudmine või tagatisraha nõudmine.
- Tõsta B-kategooria juhtimisõigusega elektrikaubikute lubatud täismass 3500 kg-lt 4250 kg-le.

3. Põhjala–Balti kaubakoridor ja võrdväärsed konkurentsitingimused

- Algatada Läänemere regiooni riikidega läbirääkimised Põhjala–Balti kaubakoridori loomiseks, kus kehtiksid võrreldavad turutingimused.
- Seada eesmärgiks, et Eesti veoettevõtjatel oleksid lähiriikidega (Läti, Leedu, Poola, Skandinaavia) võrdväärsed tegutsemistingimused – tööjõu kaasamise ja maksustamise reeglites, kütuste maksustamises, autorongide mõõtmes ja massides, taristuehituses, järelevalves ning elektroonilise veoteabe rakendamises.
- Võtta teede projekteerimis- ja planeerimismõttes lähtekohaks kuni 34,5 m pikkuste autorongide (veduk ja kaks poolhaagist) vajadused.
- Käsitleda maantee-, raudtee- ja meretransporti ühtse veosüsteemina ning arendada multimodaalset ja kombineeritud kaubavedu.

II. Liikuvuspoliitika, taristu ja ühendused

Taristu ja liikuvuspoliitika on riigi otsustada ning need määravad, kui kiiresti ja kui suure kuluga kaup Eestis ja Eestist välja liigub. Meie ettepanek on tagada taristule pikaajaline rahastus, ajakohastada aegunud poliitikaraamistik ning arvestada kaubaveo vajadustega nii põhimaanteedel, sadamaühendustes kui ka linnaruumis. Täna tehakse neid otsuseid üksteisest eraldi ja sageli ilma kaubaveole avalduvat mõju hindamata.

4. Transpordi- ja liikuvuspoliitika uuendamine

- Koostada aegunud transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 asemel uus arengukava, kus uuendada Eesti transpordi- ja liikuvuspoliitika, seades uued sihid nii maanteekaubaveo, bussitranspordi, meretranspordi kui ka raudteetranspordi osas. Kaasata protsessi veondus- ja logistikasektor.
- Tagada, et linnapiirkondade säästva liikuvuse kavad (SUMP), sealhulgas Tallinna oma, oleksid riikliku liikuvusstrateegia ja veondussektori vajadustega kooskõlas.

5. Jätkusuutlik taristuehitus ja rahvusvahelised ühendused

- Tagada maanteetaristu järjepidev ja pikaajaline rahastamine, mis katab nii ehituse kui ka järelhoolduse.
- Ehitada Tallinna–Tartu ja Tallinna–Pärnu põhimaanteed täies ulatuses välja 2+2 sõidurajaga teedena ning rajada nende juurde raskeveokitele vajalik parkimis- ja laadimistaristu.
- Arendada taristuarenduse loomuliku osana nutikaid teid ja intelligentseid transpordisüsteeme (ITS).
- Analüüsida Skandinaavia, eelkõige Rootsi suuna laevaühenduste veovõimekust ja leida lahendused, mis tagavad Eesti ekspordile piisava ja regulaarse ühenduse.

6. Kaubavedu linnaruumis

- Luua lühiajaliste parkimis- ja laadimiskohtade võrgustik sagedase peale- ja mahalaadimise asukohtades, sealhulgas posti-, kuller- ja taksoteenuse ning lühirendisõidukite tarbeks.
- Näha ette liikluskorralduslikud lahendused ja tähistus ning korraldada talihooldus nii, et kohad oleksid aasta ringi kasutatavad.

III. Bürokratia vähendamine ja digitaliseerimine

Osa sektori kuludest ei tulene veotööst, vaid asjaajamisest. Eriveola saamiseks tuleb pöörduda kuni 79 erineva ukse taha ja sama teavet esitatakse riigile korduvalt eri asutustele. Meie eesmärk on koondada menetlused ühte kohta ja viia veodokumendid digitaalseks.

7. Ühtne asjaajamine ja elektrooniline veoteave

- Luua üks ühtne riiklik eriveolubade taotluskeskkond, kust taotlus liigub automaatselt õige loaväljaandja – riigi või kohaliku omavalitsuse – lauale ja laekub sealt taotlejale tagasi.
- Koostada Eesti teedevõrgu laiendamise juhend 25,25 m / 60 t ja 20,75 m / 60 t autorongidele.
- Rakendada ettevõtjate ja riigi suhtluses „ühe ukse poliitikat“, nii et sama teavet ei tuleks esitada korduvalt eri asutustele.
- Mitte kehtestada Euroopa Liidu nõutust piiravamaid nõudeid: „vähem on rohkem“.
- Võtta kasutusele (eFTI määrusest tulenev) elektroonilise kaubaveoteabe jagamise süsteem.

IV. Energiajulgeolek Eesti logistikasektoris

Logistikasektori jaoks tähendab energia julgeolek enam kui lihtsalt elektri olemasolu. See tähendab, et kaupade liikumiseks vajalik elekter, kütus ja energiataristu on katkematult kättesaadavad, mõistliku hinnaga ja kriisiolukorras taastatavad.

8. Energiajulgeolek peaks muutuma ettevõtte äririskide juhtimise osaks

- Luua kriitilise logistika objektidele toetusmeede varutoite ja lokaalse energiatootmise rajamiseks.
- Tagada riiklik kütusevaru ja kriisiolukorras logistikaettevõtete prioriteetne kütusevarustus.
- Kujundada energia- ja maksupoliitika nii, et Eesti logistikaettevõtete energiakulu ei kahjustaks nende konkurentsivõimet naaberriikidega võrreldes.

Oleme valmis ettepanekuid täpsustama, osalema nende ettevalmistamises ja andma sisendit poliitika kujundamisse.

LISA ETTEPANEKUTELE. TAUST JA SELGITUSED

Eesti logistiline julgeolek ja transpordi efektiivsus

I. Konkurentsivõime ja selle eeltingimused

1. Tööjõu kättesaadavus ja järelkasv

Lühidalt. Veoautojuhtide puudus ei ole ajutine tööturu kõikumine, vaid põlvkonnavahe: 42% juhtidest on üle 55-aastased ja järgmise kümne aasta jooksul on vaja ligikaudu 690 uut juhti aastas.

OSKA transpordivaldkonna uuringu kohaselt töötas 2022. aastal Eestis 14 164 veoautojuhti ja maanteetranspordi põhikutsealadel kokku 22 861 inimest. Veoautojuhtidest on 42% vanemad kui 55 eluaastat, 45–54-aastasi on 28% ning alla 25-aastaseid vaid 1%. **Kümne aasta tööjõuvajadus on 6 930 juhti** – 5 590 sellest on vanusest tulenev asendusvajadus ja 1 340 hõive kasvust tulenev vajadus –, mis teeb ligikaudu 690 uut veoautojuhti aastas.

Konkurents tööjõuturul on rahvusvaheline ning eelise saavad riigid, kus menetlused on kiiremad ja paindlikumad ning tegutsemistingimused soodsamad. Osa Eesti ettevõtjaid on sunnitud kasutama naaberriikides registreeritud tööjõudu, mistõttu sellega seotud maksutulu laekub Eesti asemel Läti, Leetu ja mujale.

Järelkasvu tagamiseks on määrav veoautojuhtide koolitamine kutseõppeasutustes riikliku tellimuse alusel ja kooskõlas uute vanuse piirmääradega. **Riiklik tellimus tuleks taastada senisest suuremas mahus ja kujundada koostöös erialaliitudega**, kes tunnevad tegelikku tööjõuvajadust kõige paremini. Liidud on omalt poolt valmis panustama valdkonna maine ja karjääri võimaluste tutvustamisse ning töö- ja praktikakohtade info vahendamisse.

2. Maksupoliitika ja keskkonnahoid

Lühidalt. Veondus on liikuv äri: kütust ostetakse ja ettevõtteid registreeritakse seal, kus tingimused on soodsamad.

Rahvusvahelised vedajad tangivad soodsamate hindadega riikides. Üks veok tarbib keskmiselt 3000 liitrit kütust kuus ja Eesti teedel liigub igapäevaselt suur hulk välisriikide veokeid – seetõttu on riigil maksutulu suurendamiseks mõistlik hoida kütuseaktsiis naaberriikidest madalamal.

Diiselmootoril töötavatele raskeveokitele puudub lähiaastatel mõistlik nullheitega alternatiiv, kuid **sektori keskkonnajalajälge saab olemasolevate veokitega vähendada kuni 90% taastuvtoorainest valmistatud diiselmootoriga (HVO)**. Selle laiema kasutuse tagamiseks tuleks vähendada HVO aktsiisimäära ja rakendada heitme põhist kütuste maksustamist. Paralleelselt tuleb rajada alternatiivkütuste taristut, eelkõige raskeveokite elektrilaadijaid ja biogaasi tankimisvõimalusi.

Täna kehtiv **ajapõhine teekasutustasu ei arvesta põhimõtet „saastaja maksab“**: päevatasu on sama sõltumata sellest, milline on veoki läbisõit. Üha enam riike on läinud üle läbisõidupõhisele maksustamisele, mis on kooskõlas ka Euroopa Liidu veonduspoliitika suundadega. **Senisest enam tuleks diferentseerida tasusid sõiduki EURO-heitmeklassi järgi**, soodustades uuema ja keskkonnasäästlikuma veeremi kasutamist.

Muudatuse eesmärk peab olema **teekasutustasu õiglasem jaotus, mitte sektori üldise maksukoormuse suurendamine**.

Transpordisektorile kehtestatud spetsiifilistest maksudest ja tasudest laekuvaid vahendeid tuleks senisest enam suunata tagasi sektori arengusse – transporditaristu arendamisse, järelevalve ja kontrolli automatiseerimisse ning veopargi uuendamist ja keskkonnasäästlikumaks muutmist toetavatesse meetmetesse. Sama põhimõtte peaks kehtima ka transpordisektorilt heitkogustega kauplemise süsteemi

(ETS) kaudu kogutavate vahendite puhul. Sektori täiendava maksustamisega peab kaasnema selge seos kogutavate vahendite ja transpordisüsteemi arendamise vahel.

Riigil jääb täna osa raskeveokite teekasutustasust saamata, sest järelevalve suudab kontrollida alla 5% teedel liikuvatest veokitest. Vähemalt põhimaanteedel tuleks **kasutusele võtta numbrituvastuskaameratega automaatkontrolli**. Samuti on Eesti Euroopas erandlikus olukorras, kus rikkumise eest karistuse saanud välisriigi ettevõtte või autojuhil lubatakse ilma trahvi tasumata teekonda jätkata – ligikaudu 50% välisriigi vedajatele määratud trahvidest jääb laekumata. See asetab Eesti ettevõtja oma kodumaal halvemasse olukorda kui välismaise konkurendi. Lahenduseks on **trahvi kohapeal sissenõudmine või tagatistraha nõudmine**, nagu on tavaks mitmes teises Euroopa riigis.

B-kategooria juhtimisõigusega **elektrikaubikute täismassi tõstmine 4250 kilogrammile** – mida Euroopa Liit liikmesriikidele võimaldab ja mille Läti on juba 2024. aastal seadustanud – kompenseerib akude ja seadmete kaalu, tõstab veoefektiivsust ning vähendab teekoormust ja liiklustihedust, kuna sama koguse kauba veoks kulub vähem sõite.

3. Põhjala–Balti kaubakoridor ja võrdväärset konkurentsitingimused

Lühidalt. Eesti vedaja konkureerib iga päev Läti, Leedu ja Poola ettevõtetega. Kui reeglid ja maksustamine erinevad, ei otsusta konkurentsi mitte tõhusus, vaid regulatiivne keskkond – ja Eesti kaotab nii töökohti kui maksutulu. Lahendus on regiooniülene kokkulepe ühtsete tingimuste kohta.

Läänemere regiooni riigid on Eesti suurimad kaubanduspartnerid ning meid ühendavad sarnane kultuuri- ja valitsemisruum ja viimastel aastatel hoogustunud koostöö (nt EL Läänemere strateegia). Eesti **ettevõtete konkurentsivõime sõltub otseselt sellest, kas nad tegutsevad lähiriikide vedajatega võrreldavatel tingimustel**. Ühtlustatud reeglid loovad ettevõtetele lihtsama tegevuskeskkonna ja sujuvama piiriületuse.

Sarnaselt Soome ja Rootsi on mõistlik **lubada autoronge, mis koosnevad vedukist ja kahest poolhaagisest** (kuni 34,5 m). Sellised veokid on juba tavakasutuses ega eelda täiendavaid investeeringuid veokiparki, kuid nende sujuvaks kasutuselevõtuks tuleb nendega arvestada juba taristu planeerimisel ja arendamisel (ristmikud, ringristmikud, möödasõidu- ja puhkealad). **Pikemad autorongid võimaldavad suuremat majanduslikku efektiivsust ja väiksemat keskkonnajalajälge, leevendavad tööjõupuudust ning tõstavad Eesti ettevõtete konkurentsivõimet**. Kui planeerimismid neid vajadusi täna ei arvesta, ehitatakse taristut, mis tõhusamaid veokeid tulevikus ei võimalda.

Multimodaalset ja kombineeritud transporti tuleks toetada mitte üksnes keskkonnapoliitilise valikuna, vaid Euroopa Liidu õigusest, **Eesti julgeolekuvajadustest ja majanduse konkurentsivõimest tuleneva strateegilise kohustusena**. EL-i määrus 2024/1679 käsitleb TEN-T võrku ühtse multimodaalse süsteemina, kuhu kuuluvad raudteed, maanteed, mereteed ja sadamad, lennujaamad ning multimodaalsed kaubaterminalid. Rail Baltica majanduslik väärtus tekib alles siis, kui olemas on terminalid, ühendused sadamatega, laadimisvõimekus ja konkurentsivõimeline maantee eel- ning järelvedu.

Kombineeritud transpordi toetamiseks on olemas eraldi EL-i õigusraamistik: nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ näeb ette ühised reeglid kombineeritud kaubaveole. See võimaldab kõrvaldada kombineeritud veo maanteeosa turulepääsu piiranguid, rakendada teatud maksusoodustusi ning lihtsustada piiriülest eel- ja järelvedu. Samas ei ole „raudteekaubaveo osakaalu suurendamine“ iseseisvalt piisavalt konkreetne eesmärk – vajalikud on veomahud, regulaarsed ühendused, terminalide võimsus ja konkurentsivõimeline teenuse hinnatase.

Multimodaalsuse toetamine ei tähenda maanteetranspordi vastandamist raudteele või meretranspordile. **Lähtuda tuleb veoliikide võrdsest kohtlemisest ja kasutada iga transpordiliiki seal, kus see on kõige tõhusam**: maanteed paindlikuks eel- ja järelveoks, raudteed suurte mahtude pikamaaveoks ning meretransporti rahvusvaheliste kaubavoogude teenindamiseks.

II. Liikuvuspoliitika, taristu ja ühendused

4. Transpordi- ja liikuvuspoliitika uuendamine

Lühidalt. Kehtiv transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 on koostatud enne julgeolekukeskkonna muutumist, heitmekaubanduse laienemist transpordile ja Rail Baltica praegusesse etappi jõudmist. Ilma ajakohase raamistikuta puudub alus, mille põhjal ülejäänud ettepanekute kohta otsuseid teha.

Kehtiva arengukava sihid ei anna täna piisavat suunda ei kaubaveo, ühistranspordi ega raudteetranspordi arendamiseks ega seo neid ühtseks veosüsteemiks. Uus poliitikaraamistik peaks seadma konkreetsed ja mõõdetavad eesmärgid iga veoliigi kohta ning määrama, kuidas neid rahastatakse. Ka ülejäänud ettepanekud – taristu rahastamine, linnaruumi lahendused, bürokraatia vähendamine – eeldavad ajakohast raamistikku, mille alusel otsuseid teha.

Sama küsimus kerkib linnapiirkondade tasandil. Tallinna Liikuvusameti eestvedamisel tuleb 2027. aasta lõpuks koostada linnapiirkonna säästva liikuvuse kava (SUMP), mis hõlmab ka Harjumaa omavalitsusi ning Kohila ja Rapla valda; kava olemasolu on ühtlasi eeldus valdkonna tulevaste eurovahendite taotlemiseks. Kui riiklik liikuvuspoliitika on aegunud, jäävad ka linnapiirkondade kavad ilma selge raamita ja võivad liikuda riigi eesmärkidest lahku. Harjumaa kava peaks lahendama ka maakonnaülese ühistranspordisüsteemi ja tööjõu liikuvuse küsimuse.

Kava koostamisel tuleb kaasata sektor. Liikuvuse kohta on viimastel aastatel tehtud palju strateegiaid, arengukavasid ja uuringuid, kuid puudub piisav teadmine selle kohta, millise osa linnaliikuvusest moodustab kaubavedu, sh millega ja kuhu veetakse. Samuti on ettevõtete liikumine linnast välja tekitanud tuhandete töötajate transpordivajaduse, mida olemasoleva ühistranspordiga ei ole võimalik mõistlikult katta.

5. Jätkusuutlik taristuehitus ja rahvusvahelised ühendused

Lühidalt. Taristu on logistika põhivara ja seda ei saa ehitada aasta kaupa. Eesti taristu ei lõpe ka riigipiiril, vaid sadamakail: kui laevaühendus Rootsi suunal ei toimi, ei aita ka parim maantee.

Maanteede kvaliteet on Eesti majanduse, ettevõtluskeskkonna, regionaalarengu ning inimeste toimetuleku ja heaolu tagamisel kriitilise tähtsusega, mistõttu teainvesteeringud ei tohiks olla iga-aastase riigieelarve kauplemise objekt. 2+2 põhimaanteed – eelkõige Tallinna–Tartu ja Tallinna–Pärnu suundade – lõpuni ehitamine hoiab kokku inimeste ja ettevõtete aega, tõhustab logistikat, soodustab investeeringuid, suurendab liiklusohutust ja vähendab ääremaastumist.

Rahastamise kindlustamiseks tuleks kütuseaktsiisist, raskeveokimaksust, teekasutustasust ja erivedude lõivudest laekuv tulu suunata sihtotstarbeliselt maanteetaristu korrashoidu ja arendamisse, sealhulgas suurendada kohalikele omavalitsustele kuuluvate teede rahastamist. Rahastus peab katma ka järelhoolduse: ehitatud tee, mida ei hooldata, kaotab väärtuse kiiremini, kui uut jõutakse rajada.

Taristu ei ole üksnes asfalt: **nutikate teede ja dünaamilise liiklusinfo arendamine** – ummikute ennustamine ja neist teavitamine ning dünaamiline sõiduplaneerimine – **aitab logistikat paremini planeerida ja vähendab ummikute negatiivset mõju.** Neid lahendusi tuleb kavandada koos taristu ehituse ja rekonstrueerimisega, mitte eraldiseisva projektina. Samuti tuleb juba projekteerimismäärde arvestada **raskeveokite parkimis-, puhke- ja laadimiskohtade vajadusega** – ilma nendeta ei ole võimalik täita ka sõidu- ja puhkeaja nõudeid.

Sama loogika kehtib rahvusvaheliste ühenduste kohta. Rootsi on Eesti suuremaid kaubandus- ja ekspordipartnerid, kuid **piisava laevaühenduse tagamine Rootsi suunal on viimastel aastatel kujunenud tõsiseks probleemiks.** Teenust pakkuvad eraettevõtted ei suuda vajalikku võimekust tagada, mistõttu tuleb Eesti ekspordi Rootsi suunal osaliselt teenindada teiste riikide (Läti, Soome) kaudu. See muudab logistika kulukaks ja ebaefektiivseks ning pärsib eksportööride ja vedajate konkurentsivõimet. Lahenduste otsimisel

tuleks kaaluda olemasolevaid poliitikainstrumente – sadamatasude ja taristukasutuse tingimusi, avaliku teenindamise lepingute võimalusi ning riikidevahelist koostööd Rootsi ja Soomega. Esimene samm on olukorra ja veovajaduse selge analüüs, mille põhjal saab otsustada, kas ja millist sekkumist on vaja.

6. Kaubavedu linnaruumis

Lühidalt. Linnaruumi ümberkorraldused on tehtud jalakäija, jalgratturi ja ühistranspordi vaatest, kuid kaupa tuleb linna endiselt vedada.

Probleem on sügavam kui üksikud parkimiskohad ja see ei puuduta ainult kaubikuid, vaid kogu kaubavedu, sealhulgas veokeid. Näiteks on jalgrattateede kõrval kauba laadimine keelatud tegevus, ilma et oleks pakutud alternatiivi. Kui seaduslikku peatumiskohta ei ole, tekib kaks tagajärge: sõit pikeneb ja kaupa laaditakse kohtades, kus see segab liiklust või on otseselt keelatud. Kumbki tulemus ei teeni ei linna ega ettevõtja huve.

Efektiivsuse langus jõuab lõpuks tarbija hinda. Kui sama koguse kauba kohaletoimetamiseks kulub rohkem aega ja sõite, kasvavad nii kulu kui ka heitmed – linnaruumi ümberkorraldus, mis kaubavedu ei arvesta, töötab seega ka keskkonnamärkide vastu.

Lahendus eeldab selget liikluskorraldust ja tähistust, arusaadavat kommunikatsiooni ettevõtjatele ning talihoolduse korraldamist nii, et laadimiskohad oleksid aasta ringi kasutatavad – lumevalli taha jäänud laadimiskoht on sama hea kui olematu. Lühiajaliste parkimiskohtade võrgustikku tuleks laiendada järkjärgult ka teistesse asumitesse ja linnaosadesse ning võimaldada neid ka eravalduste hoovides.

III. Bürokratia vähendamine ja digitaliseerimine

7. Ühtne asjaajamine ja elektrooniline veoteave

Lühidalt. Eriveoloa saamiseks tuleb vedajal pöörduda kuni 79 erineva ukse taha ning sama teavet esitatakse riigile korduvalt eri kohtadesse. Lahendus ei nõua uut raha, vaid olemasolevate menetluste ühendamist ja digitaliseerimist.

Täna peab vedaja eriveoloa saamiseks pöörduma kuni 79 erineva ukse taha: riik annab loa riigiteedele ning 78 kohaliku omavalitsust igaüks oma teedele. See killustatud süsteem tähendab ettevõtetele suurt aja- ja halduskulu, eriti mitut omavalitsust läbivate marsruutide puhul – üks vedu võib eeldada mitut eraldi taotlust, mille menetlusajad ei ole omavahel kooskõlas. Riigilt taotletakse Transpordiameti kaudu ligikaudu 16 500 eriveoluba aastas, kohalike omavalitsuste väljastatavate lubade kohta terviklik ülevaade aga puudub.

Üks ühtne riiklik eriveolubade taotluskeskkond ja „ühe akna“ lahendus vähendaks bürokratiat, kiirendaks menetlust, annaks riigile esimest korda tervikpildi eriveostest ja parandaks vedajate konkurentsivõimet. Sellega haakub ka vajadus koostada teedevõrgu laiendamise juhend 25,25 m / 60 t ja 20,75 m / 60 t autorongidele, et oleks üheselt teada, millistel teedel need veokid liikuda saavad.

Bürokratia vähendamise praktiline töövahend on digitaliseerimine. Elektrooniliste veodokumentide ehk eFTI määrase rakendamine võimaldab vahetada veoteavet ettevõtjate ja ametiasutuste vahel digitaalselt. See kiirendab organisatsioonidevahelist koostööd, vähendab halduskoormust ja ühtlustab konkurentsikeskkonda ning annab järelevalvele parema andmepõhise ülevaate. Ühtlasi väheneb vajadus dubleerivate paberipõhiste menetluste järele, mis on täna nii vedaja kui ka ametiasutuse ajakulu.

IV. Energiajulgeolek Eesti logistikasektoris

8. Energiajulgeolek peaks muutuma ettevõtte äririskide juhtimise osaks

Lühidalt. Logistikasektori jaoks tähendab energia julgeolek enam kui lihtsalt elektri olemasolu. See tähendab, et kaupade liikumiseks vajalik elekter, kütus ja energiataristu on katkematult kättesaadavad, mõistliku hinnaga ja kriisiolukorras taastatavad.

Elektrikatkestuse risk peab olema väiksem. Riik võiks toetada kriitiliste logistikaobjektide varutoite – generaatorid, akusalvestid, lokaalne tootmine – rajamist. Eriti oluline on see külmladude, sadamate, tolli-, IT- ja automaatsete sorteerimissüsteemide puhul.

Logistikaettevõtted võiksid saada energiasüsteemi aktiivsemateks osalisteks. Näiteks suured terminalid võiksid ühendada **päikeseenergia + akusalvestuse + laadimistaristu + juhtimise**. See vähendaks nii võrgukoormust kui ka ettevõtte sõltuvust tiputundide hinnast.

Kriisi ajal peab logistika olema energia prioriteet. Kaaluda, et riiklikus kriisiplaanis oleks selgelt määratletud, millised logistikaobjektid, kütusetarned ja transporditeenused vajavad energiakriisi ajal prioriteetset varustamist.

Kütuseaktsiisi poliitika peab arvestama Eesti logistika konkurentsivõimet. Kui Eesti ettevõtte veok tangib püsivalt odavamalt naaberriigis, liigub osa maksutulust ja kütusemüügist Eestist välja. Seetõttu peaks aktsiisipoliitikat vaatama koos Läti, Leedu, Soome ja Poola konkurentsiolekuga.

TEEMA	MÕJU LOGISTIKASEKTORILE	MIDA ERAKONNAD SAAKSID TEHA?
1. ELEKTRI VARUSTUSKINDLUS	Terminalid, laod, külmhooned, sorteerimiskeskused, sadamad ja IT-süsteemid sõltuvad elektrist.	Tagada piisav juhitud tootmisvõimsus ja elektrivõrgu võimekus , kiirendada põhivõrgu ja jaotusvõrgu investeeringuid ning toetada kriitilise logistikaobjektide varutoite lahendusi. Seadusandluses võiks määratleda suuremad logistikakeskused ja sadamad kriitilise toimepidevusega objektidena.
2. KÜTUSTE VARUSTUSKINDLUS	Veokid, bussid, sadamatehnikad ning kriisitransport sõltuvad jätkuvalt vedelkütustest.	Säilitada piisav riiklik kütusevaru ja mitmekesistada tarnijaid ning tarnekanaleid. Kriisiolekuga peab olema tagatud prioriteetne kütuse kättesaadavus kaubaveole ja elutähtsale logistikale. Samuti tuleb vältida sellist aktsiisi- ja maksupoliitikat, mis muudab Eesti veonduse naaberriikidega võrreldes ebakonkurentsivõimeliseks.
3. ENERGIA HIND	Elektri- ja kütusehinna kõikumine mõjutab otseselt transpordi omahinda ja logistikateenuste konkurentsivõimet.	Kompenseerida kõrget hinda kindlal perioodil, et ettevõtted saavutaksid konkurentsivõime teiste riikidega paremad tingimused. Selleks pikaajalised energiaostulepingud, rohkem kodumaist tootmist, salvestusvõimsused, juhitud tootmine ja tugevamad välisühendused. Ettevõtetele võiks luua paremad võimalused pikaajalise fikseeritud hinnaga elektri ostmiseks.

Praktiliselt tähendab see, et tuleb kaardistada elektrist sõltuvad kriitilised seadmed ja protsessid ning hinnata varugeneraatorite või akusalvestuse vajadust. Kriitilistele terminalidele ja ladudele tuleb planeerida alternatiivne energiavarustus ning läbi mõelda kütusevaru ja alternatiivsed kütuseallikad. Elektriveokite puhul tuleb hinnata laadimisvõimsust ja võrguühenduse piisavust. Lisaks tuleb juhtida energiatarbimist tipptundidel ning energiaoste ja hinnariski. Vaja on kriisiplaani vähemalt 24–72 tunni pikkuseks energiavarustuse häireks ja koostööd omavalitsuse, võrguettevõtjate ja riigiga, et kriitiline logistika toimiks ka häire ajal.