

TO:
GoSwift
Siseministeerium
EMTA

CC:
ERAA: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon
Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon
Eesti Kaubandus-Tööstuskoda

Tallinn, 24.04.2024

Taotlus

Kolm nädalat on möödunud olukorra avaldamisest ajalehes Delovye Vedomosti.

[“Tõkkepuu ei saa deklaratsiooni kontrollida” – kaubavedajad kurdavad pettuste üle \(dv.ee\)](#)

Selle ajaga on mõlemas kontrollpunktis järjekord suurenenud – enam kui kahekordistunud Koidulas (611 versus 308), Luhamaal – kasvas kolmandiku võrra (922 versus 676). On selge, et pärast käesolevat artiklit kehtestatud eeskirjade rangem jõustamine ei ole toonud kaasa tõhusat piiriläbilaskevõimet.

Jutt käib Broneerimistingimuste punktist 4.6:

„Kaubaga autot piiriületusse broneerides tuleb broneeringusse märkida suurima brutto-massiga MRN number ning dokument ise peab olema juba aktsepteeritud ja kinnitatud tollisüsteemis.”

<https://www.eestipiir.ee/yphis/terms.action>

(Käesolev dokument tuleb kooskõlastada Eesti Siseministeeriumiga vastavalt riigipiiriseaduse artikli 8`1 lõikele 4.)

Nimetatud Piiri broneerimistingimuste punkti 4.6 täitmise karmistamine rikub järjekorra reserveerimisel ja piiriületusel osalejate võrdsuse põhimõtet.

Eesti põhiseaduse paragrahv 12 keelab igasuguse diskrimineerimise:

„Kõik on seaduse ees võrdsed. Kedagi ei tohi diskrimineerida tema rahvuse, rassi, nahavärvi, soo, keele, päritolu, usutunnistuse, poliitiliste või muude vaadete, samuti varalise ja sotsiaalse staatuse **või muude asjaolude tõttu**.

Artikkel 9. Põhiseaduses loetletud igäühe õigused, vabadused ja kohustused kehtivad võrdselt nii Eesti kodanikele kui ka Eestis viibivatele välisriikide kodanikele ja kodakondsuseta isikutele.

Põhiseaduses loetletud õigused, vabadused ja kohustused kehtivad **juriidilistele isikutele** niivõrd, kuivõrd see on kooskõlas juriidiliste isikute üldiste eesmärkidega ning nende õiguste, vabaduste ja kohustuste olemusega.

Järjekorrabroneeringute puhul on meil **kaudne diskrimineerimine** – kui tava, poliitika või reegel näib olevat neutraalne ja kehtib kõigile võrdselt, kuid selle mõjul on negatiivsed tagajärjed konkreetsetele gruppidele.

Allpool on toodud konkreetsed näited kaudsest diskrimineerimisest.

Järjekord piiril reserveeritakse

- täiskoorma puhul vastavalt ekspordideklaratsioonidele,
- täiskoorma puhul vastavalt transiidideklaratsioonidele,
- osaliste (konsolideeritud) veoste puhul nii ekspordi- kui ka transiidideklaratsiooni alusel.

Praeguse broneerimissüsteemi ja -tingimuste kohaselt on eelisõigus ainult täiseksportveostel. See näitab teiste järjekorra broneerimise ja piiriületuse menetluses osalejate diskrimineerimise märke.

Täiskoorma ekspordideklaratsiooni saab avada ilma koorma sõidukile laadimata, panna järjekorda ja laadida vahetult enne piirile sisenemist. Kui järjekord on pikk - nagu praegu - kuu aega ette, siis selle aja jooksul saab sõiduk teha lisasõite. Sel juhul tasub ekspordi koorma omanik ainult veose transpordi eest.

Täistransiitkoorma puhul on Tolliseaduse järgi vaja veos laadida sõidukisse, avada transiidideklaratsioon ning alles pärast seda osta piiril järjekord ja hoida lasti poolhaagisel mitu nädalat (hetkel - kuu) kuni tuleb väljakutse

piirile. Sellise lasti ümberlaadimine on ebaseaduslik ja selle eest karistatakse rahatrahviga kõiki sellise ümberlaadimisega seotud isikuid. Seejuures on veoseomanik sunnitud kinni maksma sõiduki seisaku ja tollideklarandi teenuse kallinemise, kuna tavapärase 2-4 päeva asemel vabastatakse tagatisraha tollideklarandi arvelduskontolt kuu aja pärast. Lisaks peab vedaja ooteajal perioodiliselt taotlema tollilt transiidideklaratsiooni transiidiperioodi pikendamist. **Hetkel on täistransiikoorma operaatori lisakulud Broneerimistingimuste punkti 4.6 täitmiseks vahemikus 1000-1500 eurot** ja see summa suureneb. Täisekspordikoorma operaator selliseid kulusid ei kanna. Selline olukord viitab kaudsele diskrimineerimisele täistransiitkoormate operaatorite suhtes.

Osakoormate puhul piirab suurima massiga veose deklaratsiooni järgi järjekorra broneerimise reegel ettevõtja võimalust komplekteerida sõiduk kauba kaaluga mille järgi järjekord osteti.

Viimase nädala jooksul on teada vähemalt kaks osakoormatega sõidukit, mille tolliinspektorid pöörasid piirilt ära põhjusel, et osakoormates oli veos, mille kaal ületas järjekorda seatud veose kaalu.

Osakoormate eripäraks on see, et ei ole võimalik ennustada, kui palju ja millist veost igal nädalal tuleb.

Kui esmalt kogume kogu osakoormad, et välja selgitada suurima kaaluga veos, saame sama olukorra, mis täistransiitveosega - kaotame kuu aega ja kauem järjekorda ootamisele ning lisaks tekkivad kulud osakoormate hoiustamise eest konsolideerimisladudes.

Veel hiljuti oli mis tahes kaaluga koorma deklaratsiooni abil võimalik osta järjekorda ja selle saabumisel autosse laadida kogu aktuaalsed osakooremad mis tahes kaaluga. See ainult suurendab piiri läbilaskvust – kahe või kolme pooltühja sõidukite asemel, kus laaditakse ainult järjekorras oleva kaalu vähema osakoormad, sõidab üks täis auto mis tahes kaaluga osakoormatega.

Hetkel on osakoormate operaatori lisakulud Broneerimistingimuste punkti 4.6 täitmiseks vahemikus kuni 1500 eurot (osakoormate ümberjagamine teistele sõidukitele massi järgi, lisaveokite tellimise kulud, laokulud). Täisekspordikoorma operaator selliseid kulusid ei kanna. Selline olukord viitab kaudsele diskrimineerimisele osakoormate operaatorite suhtes.

Siinkohal võib olla oleks paslik tuua näiteks Eesti pealinna “Pargid ja reisirid” programm

<https://www.tallinn.ee/et/pargi-ja-reisi>, mille idee on liiklusummikute leevendamine linnas, inimesi ühendades olemasolevate transpordilahenduste abil. Meie puhul räägime järjekorra vähendamisest autode tihedama laadimise tõttu.

Samuti väärrib märkimist, et selles kirjas mainitud piirangud Leedu piiril järjekorra broneerimisel ei ole:

[GoSwift | Terms of use \(lithuanianborder.eu\)](https://www.goswift.eu/terms-of-use)

Siin kerkib ka väikelastiomanike ebavõrdse kohtlemise küsimus - miks nemad sunnitud ootama suurema kaaluga veose ilmumist, et järjekorda saada?

Või miks peaksid nad pooltühja auto eest üle maksma, mis on tingitud järjekorra broneerimise reeglite piiramisest veose kaalu alusel? Nad on ju võrdsed turuosalised.

Lisaks eeltoodule eelnimetatud Broneerimistingimuste punkt 4.6. pidurdab Eesti majanduse kasvu. Mida rohkem veost saab koondautoga vedada, seda rohkem kasu on ettevõttele. Riik hakkab sellelt kasumilt maksud saama. Pooltühjade koondautodega on kasum nullilähedane. Tänu sellele, et pooltühjade autode tõttu kasvab järjekord, ei kasva ka ettevõtted ja riik majanduslikult.

Järjekorra broneerimine kõige suurema kaalu järgi ei vähenda, vaid suurendab järjekorda ning loob tingimused osa- ja transiitkoormate omanike kaudse diskrimineerimiseks.

Järjekorras seisva väikelasti täistransiitkoormatele juurde laadimine võimaldab täistransiitkoorma omanikel olla võrdsetel tingimustel täisekspordikoorma omanikega.

Seoses eeltooduga palume uuesti läbi vaadata piiril järjekorra Broneerimise tingimuste punkti 4.6 sisu, arvestades võrdsuse, majandusliku ja logistilise otstarbekuse põhimõtteid.

Lugupidamisega,

Sergei Širokov, OÜ-gu Groupage Cargo Service juhause liige
Galina Šmitkova, OÜ-gu Expo Trans juhatuse liige