

Vabariigi Valitsuse korralduse eelnõu „Eesti Vabariigi valitsuse ja Tadžikistani Vabariigi valitsuse vahelise sõitjate ja veose rahvusvahelise autoveo kokkuleppe eelnõu heakskiitmine ja volituse andmine“ seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Korraldusega kiidetakse heaks Eesti Vabariigi valitsuse ja Tadžikistani Vabariigi valitsuse vahelise sõitjate ja veose rahvusvahelise autoveo kokkuleppe (edaspidi *kokkulepe*) eelnõu ning antakse volitus kokkuleppele alla kirjutada.

Kliimaministeerium on mitme aasta vältel olnud kirjavahetuses Tadžikistani Vabariigi Transpordiministeeriumiga, et ette valmistada kahe riigi valitsuste vaheline kokkulepe rahvusvahelise autoveo korraldamiseks. Käesolevaks ajaks on kooskõlastatud kokkuleppe tekst ekspertide tasemel ning kokku lepitud alustada riigisiseseid protseduure kokkuleppe allkirjastamise ettevalmistamiseks.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Korralduse eelnõu ning seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna juhataja asetäitja Tõnis Laks (tel 6397 633; e-post: tonis.laks@kliimaministeerium.ee), juriidilist kvaliteeti kontrollis Rahandusministeeriumi õigustalituse juhataja Marju Lepmets (tel 58851437, e-post: marju.lepmets@fin.ee). Korralduse seletuskirja on läbi vaadanud Välisministeeriumi rahvusvahelise õiguse büroo jurist Kätlin Joala (tel 637 7434, e-post: katlin.joala@mfa.ee). Kokkuleppe tõlkis eesti keelde vandetõlk Kerli Valk (e-post: vandetolk.kerli.valk@gmail.com).

1.3. Märkused

Eelnõu on seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2023–2027 punktiga 2.1.5, mis ütleb, et teostame aktiivset majandusdiplomaatiat, mis võimaldab meie ettevõtetel laieneda välisurgudele, toob sisse uusi investeeringuid ning loob tervikuna Eestile jõukust.

Seni Eesti ja Tadžikistani vahel sõitjate või kauba rahvusvahelist autovedu kokkuleppe puudumise tõttu toimunud ei ole. Kuna viimastel aastatel on Eesti ettevõtetel tekkinud huvi ärisidemete loomiseks Tadžikistanis, siis aitab kokkuleppe sõlmimine kaasa majandus- ja kultuurisuhete edendamisele Eesti Vabariigi ja Tadžikistani Vabariigi vahel ja loob võimaluse meie ettevõtetel laieneda välisurgudele. Kokkuleppe sõlmimine loob lepingulise aluse riikidevahelise veose ja sõitjate veo korraldamiseks.

Kuna ei esine põhiseaduse §-s 121 nimetatud ratifitseerimise aluseid, siis ei kuulu kokkuleppe Riigikogus ratifitseerimist vajavate välislepingute hulka. Vastavalt välissuhtlemisseaduse § 8 lg 1 p-le 7 sõlmib Vabariigi Valitsus Eesti Vabariigi nimel Riigikogus ratifitseerimisele mittekuuluvad välislepingud.

2. Korralduse eesmärk

Eelnõu kohaselt kiidab Vabariigi Valitsus heaks kokkuleppe eelnõu ja teeb Välisministeeriumile ülesandeks korraldada Eesti Vabariigi nimel kokkuleppele alla kirjutamine.

Kokkuleppe eesmärk on anda nii Eesti kui ka Tadžikistani vedajatele õiguskindlus kaubavedudeks teise riigi territooriumil, täpsustada vedude tingimusi ja luua võimalus vajaduse korral ka sõitjate veo korraldamiseks.

Sõlmitav kokkulepe näeb ette ka Eesti ja Tadžikistani maanteeliikluse ekspertidest ühiskomisjoni loomise, mille ülesanne on lahendada kõiki kokkuleppe rakendamisel eettulevaid probleeme.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Korralduse eelnõu koosneb kahest punktist. Esimese punktiga kiidetakse heaks kokkuleppe eelnõu ning teise punktiga tehakse Välisministeeriumile ülesandeks korraldada kokkuleppele Eesti Vabariigi nimel alla kirjutamine.

Kokkulepe koosneb 21 artiklist.

Eestis on rahvusvahelise autoveo, sealhulgas nii veose- kui ka sõitjateveo korraldamine reguleeritud autoveoseaduse peatükis 6.

Kokkuleppe artiklites 3, 4, 5, 6 ja 7 toodud sõitjate- ja veoseveoks vajalike lubade väljaandmist ja kasutamist täpsustavad tingimused on toodud autoveoseaduse § 25 lõige 11 alusel välja antud majandus- ja taristuministri 12. novembri 2018 määruses nr 58 „Veoloa taotlemise ja andmise kord, veoloale kantavad andmed, CEMT-i veolubade jaotuskava koostamise kord ja kahepoolse veoloa vorm ning kahepoolsete veolubade jaotuspõhimõtted“.

Artikkel 1 sätestab, et kokkulepe reguleerib lepinguosaliste vedajate teostatavaid auto- ja bussivedusid teineteise territooriumile, nende territooriumil ja transiidina läbi nende territooriumide.

Kokkuleppe sõlmimine ei mõjuta lepinguosaliste teistest rahvusvahelistest kokkulepetest tulenevaid õigusi ja kohustusi.

Näiteks nii Eesti kui Tadžikistan on rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkuleppe (AETR konventsioon) liikmesriigid, mis reguleerib autojuhtide töö- ja puhkeaja kasutamist rahvusvahelisel maanteeveol. Samuti on mõlemad riigid ühinenud kiiresti riknevate toiduainete rahvusvahelise veo ja sellisel veol kasutatava erivarustuse kokkuleppega (ATP kokkulepe).

Artikkel 2 määratleb kokkuleppes kasutatavad mõisted.

Sõitjate vedu kahe riigi vahel võib kokkuleppe kohaselt toimuda kahel viisil: regulaarse liiniveona või juhuveona.

Artikkel 3 käsitleb sõitjate liinivedu bussiga, mille puhul on kindlaks määratud nii veo regulaarsus, marsruut kui peatuspunktid. Selline sõitjate liinivedu lepinguosaliste vahel ja

transiit läbi nende territooriumide toimub lubade alusel, mille annavad välja lepinguosaliste pädevad asutused, iga pädev asutus oma riiki läbiva marsruudi osa kohta. Artiklis on toodud loa taotlemise kord ja taotlemiseks vajalikud dokumendid.

Artiklis käsitletud sõitjate veoks vajalike lubade väljaandmist ja kasutamist täpsustavad tingimused vastavad autoveoseadusele ja eelnimetatud majandus- ja taristuministri määrusele ja on seega kooskõlas kokkuleppega.

Eestis on sõitjate liiniveo korraldamisel kokkuleppe mõistes pädevaks asutuseks Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, kellele vedaja esitab taotluse liiniveo loa saamiseks. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium küsib loa väljaandmiseks vajalikud load nii kõikidest marsruudile jäävatest transiitriikidest kui ka sihtriigist ja edastab nende alusel taotlejale liiniveo loa. Samuti teavitab ta transiitriike liiniveo loa väljaandmisest vedajale.

Praegu Eesti ja Tadžikistani vahel sõitjate liinivedu ei toimu.

Artikkel 4 käsitleb sõitjate juhuvedusid. Juhuveoks nimetatakse vedu, mille puhul veetakse sõitjaid ühekordselt. Näiteks veetakse grupp sportlasi spordivõistlusele teise riiki ja tagasi või turismigrupp sanatooriumisse.

Sõitjate juhuveo teenuste osutamiseks on vajalik teise lepinguosalise pädeva asutuse väljaantav luba. Pädev asutus, kelleks sõitjate juhuveo korraldamisel Eesti Vabariigis on Kliimaministeerium, annab loa oma riigi territooriumil kulgeva marsruudi kohta. Selline luba annab õiguse teha üks edasi-tagasi reis, see on vedajale personaalne ning ei ole üle antav teisele vedajale.

Juhuveo lubade vahetamise kord lepitakse pädevate asutuste vahel kokku täiendavalt.

Artiklis 5 on loetletud juhtumid, millal ei ole sõitjate juhuveo korraldamiseks luba vaja ning tuuakse ära ka tingimused, mis peavad sel juhul olema täidetud.

Sõitjate juhuveo loata korraldamiseks peab veetav sõitjate rühm püsima muutumatuna kogu sõidu vältel, ei ole lubatud uusi sõitjaid peale võtta ega maha panna. Ilma loata on lubatud ka viia sõitjate rühm teise riiki ja tagasi pöörduda tühjalts ning samuti saata tühi buss teise riiki, et sinna varem sama vedaja viidud sõitjad tagasi tuua. Bussi pardal peab kogu reisi vältel olema sõitjate nimekiri, mille sisu ja vormi lepivad kokku lepingupoolte pädevad asutused.

Ilma loata on lubatud ka bussi sõit teise lepinguosalise territooriumile rikkis bussi asendamiseks.

Artikkel 6 käsitleb veoseveo korraldamist Eesti ja Tadžikistani vahel. Lepinguosaliste vedajad võivad korraldada kauba vedu lepingupoolte territooriumide vahel, transiitvedusid läbi nende territooriumide ning vedusid kolmandatesse riikidesse või kolmandatest riikidest pädevate asutuste poolt väljastatud lubade alusel. Eesti ja Tadžikistani vahelise kaubaveo korraldamisel on Eestis pädevaks asutuseks Kliimaministeerium. Luba väljastatakse igale sõidukile eraldi üheks edasi-tagasi veoks, see on personaalne ega ole üle antav teisele vedajale. Luba on vaja ka tühisõiduks ja load kehtivad järgmise kalendriaasta jaanuari lõpuni. Artiklis on sätestatud ka see, et loal peab olema selle välja andnud pädeva asutuse tempel ja väljaandja allkiri. Eestis väljastab vedajatele lubasid Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon (ERAA) Kliimaministeeriumiga sõlmitud halduslepingu alusel. Iga-aastaselt vahetatavate lubade arv ja

lubade vahetamise kord lepitakse kokku pädevate asutuste poolt. Osapoolte kokkuleppel on võimalik vahetada täiendav kogus veolubasid. Mis tahes muud lubade kasutamise tingimused määrab kindlaks ühiskomisjon.

Artiklis 7 on esitatud loetelu vedudest, mille korral luba ei ole vajalik. Veo korraldamiseks ei ole luba vajalik väiksemate sõidukite puhul, kui täismass koos haagisega ei ületa 6 tonni või mille lubatud kandejõud koos haagisega ei ületa 3,5 tonni. Muuhulgas on loanõudest vabastatud sõidukid, mis sõidavad tehnilist abi osutama tehnilise rikkega sõidukile või seda sõidukit pukseerima. Luba ei pea olema ka kauba veoks humanitaarabi osutamiseks või päästeoperatsioonide korraldamiseks looduskatastroofide korral, aga ka näiteks dekoratsioonide, muusikainstrumentide, rekvisiitide, raadio- ja televisiooniülekannete ning filmivõtete kasutatavate esemete veoks. Ilma loata võib samuti vedada elusloomi ning spordiürituste ja tsirkuseetenduste jaoks mõeldud erinevaid seadmeid ja esemeid ning vallasvara kolimise korral. Luba ei ole vaja ka surnute säilmete või tuha veoks, aga samuti ka postisaadetiste veoks.

Artikkel 8 sätestab, et veoste vedu toimub vaid rahvusvahelisele maanteeliiklusele avatud teedel ja sõidukid tohivad teise lepinguosalise territooriumile siseneda ja sealt lahkuda vaid rahvusvaheliseks maanteeliikluseks avatud piiripunktide kaudu. Eestis on nende piiripunktide loetelu toodud Vabariigi Valitsuse 25. juuni 2002. a määruses nr 205 „Rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktid“ lisas 1. Sõidukitel peavad olema lepinguosalise riigi registreerimis- ja tunnusmärgid, nendega koos kasutatavatel haagistel ja poolhaagistel võivad olla mõne teise riigi registreerimis- ja tunnusmärgid. Kokkuleppe kohaselt ei ole vedajatel lubatud teostada kabotaažvedu, st vedada kaupa või sõitjaid teise lepinguosalise riigi territooriumil kahe punkti vahel.

Artikkel 9 täpsustab, et sõidukite juhtidel peavad olema nende poolt juhitud sõidukite kategooriale vastavad riigisisesed või rahvusvahelised juhiloa ja sõiduki riigisisesed registreerimisdokumendid. Nii juhiluba kui sõiduki registreerimisdokumendid peavad vastama 8. novembri 1968. aasta Viini maanteeliikluse konventsioonis kehtestatud nõuetele. Eesti Vabariik ühines nimetatud konventsiooniga 24. augustil 1992 ja Tadžikistani Vabariik 9. märtsil 1994. Juhiloa, sõiduki registreerimisdokumendid ja muud kokkuleppes nõutavad dokumendid, näiteks veoluba, peavad asuma sõidukis ja need tuleb esitada kontrollasutuste nõudmisel. Sellisteks dokumentideks on näiteks ka ADR kokkuleppe kohaselt nõutavad dokumendid.

Artikkel 10 selgitab, kuidas toimida veoste puhul, mille mõõtmed või massiparameetrid ületavad teise lepinguosalise riigi territooriumil kehtestatud piirmäärasid. Sellisel juhul peab vedaja saama Eesti või Tadžikistani pädeva asutuse eriloa, et selline veos võiks teedel liikuda. Eestis annab loa välja Transpordiamet majandus- ja taristuministri 04.09.2015 määruse nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“ alusel ning vedu võib toimuda vaid loal märgitud tingimuste kohaselt. Sellisteks tingimusteks on tavaliselt veo teostamise kellaeg ja marsruut, samuti erinõuded, kui näiteks on vajalik saateauto olemasolu. Artiklis toodud sätted on seega Eesti õigusega kooskõlas.

Artiklis 11 käsitletakse ohtlike ja kiirestiriknevate kaupade vedu ning juhtide sõidu- ja puhkeaja kontrollimise seadmeid.

Ohtlikke veoseid veetakse „Ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppe“ (ADR kokkulepe) nõuete kohaselt. Eesti ühines nimetatud kokkuleppega 25. juunil 1996. aastal ja Tadžikistan 28. detsembril 2011. aastal.

Kiirestiriknevate kaupade vedu reguleerib kergesti riknevate toiduainete rahvusvahelisi vedusid ja nende vedudel kasutatavat erivarustust käsitlev kokkulepe (ATP-leping), millega Eesti ühines 6. veebruaril 1998. aastal ja Tadžikistan 28. detsembril 2011. aastal.

Nii ADR kui ATP lepingu alusel kaupu vedavad sõidukid peavad olema varustatud ja seadmetatud nendes kokkulepetes toodud nõuete kohaselt.

Käesoleva kokkuleppe alusel vedusid teostavad sõidukid peavad olema varustatud seadmetega sõiduki juhtide sõidu- ja puhkeaja kontrollimiseks, mida reguleerib rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalane Euroopa kokkulepe (AETR). Eesti ühines AETR kokkuleppega 3. mail 1993. aastal ja Tadžikistan 28. detsembril 2011. aastal.

Selles artiklis võtavad lepinguosalisel ka kohustuse edendada rangematele ohutus- ja emissioonistandarditele vastavate sõidukite kasutamist.

Artikkel 12 käsitleb sõidukite kasutamise, valdamise ja veo teostamisega seotud maksustamist. Üldpõhimõttena on vedajad vastastikku vabastatud teise kokkuleppeosalise territooriumil igat liiki tasudest, lõivudest ja maksudest sõidukite kasutamise, valdamise ja vedude teostamise eest.

Eestis reguleerib veokite kasutamise maksustamist raskeveokimaksu seadus, mille § 3 lõige 1 sätestab, et raskeveokimaksu peavad maksma Eestis ajutiselt või alaliselt elavad füüsilised isikud, Eestis registreeritud juriidilised isikud ning riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutused, kes omavad nimetatud raskeveokit. Seega on artiklis toodud sõidukite maksudest vabastamine teise riigi territooriumil Eesti õigusega kooskõlas.

Kuna Eesti ei ole kehtestanud makse lepingu regulatsioonialas kehtivatele tegevustele, siis on artikli 12 lõige 1 kokkuleppes Eestile garantiiks, et kui teisel osalisel on kehtestatud maksud või kavatsetakse need kehtestada, on Eesti vedajad neist vabastatud.

Maksudest vabastamine ei puuduta tasude ja lõivude tasumist teede, sildade ja muude ehitiste kasutamise eest nagu sätestatud artikli 12 lõikes 2. Alates 1. jaanuarist 2018 tuleb liiklusseaduse kohaselt Eestis maksta teekasutustasu kõikide üle 3,5 tonniste veoautode eest, mis sõidavad avalikult kasutatavate teede võrgustikul. See nõue kehtib nii Eesti residentidest kui ka mitteresidentidest vedajate kohta. Tadžikistanis teekasutustasu kehtestatud ei ole.

Maksudest vabastamise erand ei kehti ka tasudele ja lõivudele sõidukitele, mille kaal, mõõtmed või kandevõime ületavad kokkuleppeosalise riigi kehtestatud piirmäärasid. Sellised sõidukid peavad saama eriloo teedel liikumiseks, nagu kirjeldatud artiklis 10.

Artiklis 13 on toodud loetelu riiki imporditavatest või riigist eksporditavatest esemetest, mis on vastastikku vabastatud tollimaksudest ja lõivudest. Nendeks on veo teostamiseks vajalik kütus ja määrdeained.

Kütus peab olema tootja poolt vastava sõidukimudeli jaoks ettenähtud paakides ning paagid tehnoloogiliselt ja struktuurselt integreeritud mootori kütusesüsteemiga. Sama kehtib ka sõiduki haagistes ja poolhaagistes oleva, kütte-/jahutusseadmete käitamiseks ette nähtud kütuse kohta.

Määrdeained võivad olla koguses, mis on vajalik veo ajal kasutamiseks.

Nimetatud maksuvabastus on kooskõlas Nõukogu määruse (EÜ) nr 1186/2009 16. november 2009 artiklitega 107 ja 111, millega kehtestatakse Ühenduse tollimaksuvabastuse süsteem ning seega kooskõlas Eesti õigusega.

Artiklis 14 kinnitatakse, et piiri-, tolli- ja sanitaarkontrolli teostatakse kooskõlas rahvusvaheliste kokkulepetega, mille osalised riigid on. Nende kokkulepetega reguleerimata juhtudel kohaldatakse riikide siseriiklikke õigusakte.

Eesti on ühinenud kaupade piirikontrolli tingimuste kooskõlastamise rahvusvahelise konventsiooniga 1982. aastal ning selle konventsiooni lisaga 8 ja lisaga 9 vastavalt 2008. ja 2011. aastal ning piiri-, tolli- ja sanitaarkontrolli teostatakse lähtuvalt eelkõige sellest konventsioonist ja sellel põhinevate riigisisestel õigusaktide alusel.

Artikkel 15 rõhutab, et veo teostamisel teise lepinguosalise riigi territooriumil tuleb lähtuda selles riigis kehtivatest riigisisestest õigusaktidest ja järgima selle riigi liikluseeskirju.

Artikkel 16 käsitleb vedaja või tema juhtide poolt toime pandud kokkuleppe rikkumisi ja nende menetlemist. Juhul, kui vedaja rikub kokkuleppe tingimusi teise lepinguosalise riigi territooriumil ja selle riigi pädev asutus teavitab sellest vedaja asukohariigi pädevat asutust, rakendab viimane selle vedaja suhtes oma riigi õigusaktides sätestatud meetmeid.

Lepinguosaliste pädevad asutused kohustuvad teavitama teineteist vedaja suhtes rakendatud meetmetest.

Loetletud meetmed ei takista vedaja suhtes rakendada muid sanktsioone, mis on sätestatud selle riigi õigusaktides, kus rikkumine toimus.

Transpordiameti juures tegutseb autokaubaveo komisjon, mille ülesanne on vaadata läbi ja kontrollida autoveo korraldust reguleerivate õigusaktide ja rahvusvaheliste kokkulepete rikkumiste juhtumid. Komisjon teeb ettepanekuid kliimaministrile vedusid korraldavate Eesti vedajate raskete autoveo- ja liiklusalaste õigusrikkumiste korral haldusmeetmete rakendamiseks, et tagada aus konkurents ja liiklusohutuse tagamine muuhulgas ka rahvusvahelistel vedudel.

Artiklis 17 lepitakse kokku, et kokkuleppe rakendamisel ja selle kohaldamisel ette tulevate vaidluste, arusaamatuste ja tõlgendamist vajavate küsimuste lahendamiseks, mida ei ole võimalik aga otstarbekas lahendada lepinguosaliste pädevate asutuste otsekontaktide teel, moodustatakse ühiskomisjon.

Lepingupoolte pädevad asutused teevad koostööd ja vahetavad vastastikku tarvilikku teavet, sealhulgas informeerivad teineteist riigisisestest õigusmuudatustest, mis mõjutavad kokkuleppe kohaldamist. Eestis on kokkuleppe mõistes pädev asutus Kliimaministeerium. Siiski tuleb rahvusvahelises maanteeliikluses ette olukordi, küsimusi ja probleeme, mille lahendamine on otstarbekas mõlema riigi esindajate samaaegsel kohalolekul. Ühiskomisjon koosneb lepingupoolte pädevate asutuste määratud liikmetest, ekspertidest ja selle koosseis sõltub arutatavate küsimuste sisust. Ühiskomisjon korraldab oma kohtumisi lepinguosaliste territooriumidel vaheldumisi. Kohtumise päevakorra esitab võõrustajariik või vajaduse korral lepingupool, kes kohtumist palub, hiljemalt üks kuu enne kohtumist. Iga kohtumine lõpeb

lepingupoolte delegatsioonide juhtide poolt kohtumise protokollile alla kirjutamisega. Ühiskomisjoni istungitel kokku lepitud ja protokollitud otsused on lepinguosalistele kohustuslikuks täitmiseks. Ühiskomisjonil on samuti pädevus teha ettepanekuid ja anda soovitusi kokkuleppe muutmiseks.

Selline ühiskomisjonide moodustamise ja kohtumiste korraldamise praktika on levinud ka teiste riikidega, kellega Eestil on sõitjate ja kauba rahvusvahelise autoveo kokkulepped. Riikidega, kellega kaubavahetus on tihedam, toimuvad ühiskomisjoni kohtumised sagedamini (kord aastas või paari aasta tagant), ülejäänud riikidega harvemini.

Artikkel 18 nimetab ära kokkuleppe rakendamiseks pädevad asutused. Nendeks on Tadžikistani Vabariigis Tadžikistani Vabariigi Transpordiministeerium ja Eesti Vabariigis Kliimaministeerium.

Kuna Eestis on sõitjate liiniveo korraldamine, sealhulgas ka rahvusvahelist sõitjate liinivedu puudutavad küsimused Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi pädevuses, siis on Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ka kokkuleppes nende küsimuste osas pädevaks asutuseks.

Artiklis lepitakse samuti kokku, et pädevate asutuste ametlike nimede või ülesannete muutmise korral teavitatakse teineteist viivitamata diplomaatiliste kanalite kaudu.

Artiklis 19 kinnitatakse, et kokkuleppe tõlgendamisest või rakendamisest tulenevad vaidlused lahendatakse konsultatsioonide ja läbirääkimiste teel.

Konsultatsioonide ja läbirääkimiste põhilisteks vormideks on artiklis 18 toodud suhtlus lepinguosalist pädevate asutuste vahel ja regulaarselt toimuvad ühiskomisjoni istungid.

Artikkel 20 sätestab, et kokkuleppesse võib osapoolte vastastikusel nõusolekul teha muudatusi, mis vormistatakse eraldi protokolliga ja mis jõustuvad kokkuleppe artikli 21 kohaselt.

Artiklis 21 lepitakse kokku, et kokkuleppe jõustub kolmekümne päeva möödumisel kuupäevast, mil saadakse kätte diplomaatiliste kanalite kaudu saadetud teade, et kokkuleppe jõustumiseks vajalikud riigisisised menetlused on lõppenud. Artikkel määrab, et kokkuleppe sõlmitakse määramata ajaks ja see kehtib kuni kuue kuu möödumiseni kuupäevast, mil üks lepinguosalistest saab teise lepinguosalise kirjaliku teate oma kavatsuse kohta kokkuleppe lõpetada.

Kokkuleppe koostatakse kahes originaalis eesti, inglise ja tadžiki keeles, kõik tekstid on võrdselt autentsed. Kokkuleppe tõlgendamise lahknemise korral lähtutakse ingliskeelsest tekstist.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus ei ole kasutatud uusi võõrkeelseid termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega.

Euroopa Liidu ja Tadžikistani vahel ei ole sõlmitud kokkulepet kaupade veoks nende territooriumide vahel. Sellest tulenevalt vastab kaupade veo korraldamine Eesti ja Tadžikistani vahel Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009 määruse (EÜ) nr 1072/2009 „Rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta“ artikli 1 lõigetele 2 ja 3, mille kohaselt, juhul kui ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel ei ole sõlmitud vajalikku kokkulepet, ei mõjuta määrus:

- liikmesriigist kolmandasse riiki ja vastupidi tehtavaid vedusid käsitlevaid sätteid, mis sisalduvad liikmesriikide ja kõnealuste kolmandate riikide vahel sõlmitud kahepoolsetes kokkulepetes;
- liikmesriigist kolmandasse riiki ja vastupidi tehtavaid vedusid käsitlevaid sätteid, mis sisalduvad liikmesriikide vahel sõlmitud kahepoolsetes kokkulepetes ja mis kahepoolsete lubade või liberaliseerimise korra alusel lubavad liikmesriigis peale ja maha laadida sellistel vedajatel, kes ei ole asutatud kõnealuses liikmesriigis.

Euroopa Liidu ja Tadžikistani vahel ei ole sõlmitud kokkulepet sõitjate veoks nende territooriumide vahel. Sellest tulenevalt vastab sõitjate veo korraldamine Eesti ja Tadžikistani vahel Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 21. oktoobri 2009 määruse (EÜ) nr 1073/2009 „Rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006“, artiklis 1, punktides 2 ja 3 sätestatule, mille puhul, juhul kuni vajalikku lepingut ühenduse ja asjaomase kolmanda riigi vahel ei ole veel sõlmitud, ei mõjuta käesolev määrus liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi toimuva veo kohta kehtivaid sätteid, mis sisalduvad liikmesriikide ja kõnealuste kolmandate riikide vahelistes kahepoolsetes lepingutes.

Artiklis 13 ette nähtud imporditollimaksuvabastus on kooskõlas nõukogu määrusega nr 1186/2009 ehk ühenduse tollimaksuvabastuste süsteemi määrusega, mille artiklid 107 ja 111 annavad õiguse ja võimaluse vabastada maamootorsõiduk, kütus ja määrdeained tollimaksust.

6. Korralduse mõjud

Arvestades tihedat autoveoalast konkurentsi Eestile lähemale jäävates riikides, samuti jätkuvat sõjalist konflikti Ukrainas, võib prognoosida vedajate huvi kasvu vedude korraldamiseks Tadžikistani. Kokkulepe annab nii Eesti kui ka Tadžikistani vedajatele suurema õiguskindluse kaubavedudeks teise riigi territooriumil, täpsustab vedude tingimusi ja loob võimaluse ka vajaduse korral sõitjate veo korraldamiseks.

7. Korralduse rakendamiseks vajalikud kulutused ja eeldatavad tulud

Korralduse rakendamisega ei kaasne riigieelarvelisi lisakulutusi. Kokkuleppe täitmisega seotud ülesandeid, näiteks ühiskomisjonide koosolekute korraldamine, täidab Kliimaministeerium talle riigieelarvega eraldatud ja riigi eelarvestrateegias kavandatud vahendite arvelt. Juhul, kui tekib reaalne huvi sõitjate veo korraldamiseks Eesti ja Tadžikistani vahel, võib prognoosida positiivset mõju Eestit külastavate turistide arvu kasvule ja selle kaudu lisatulu Eesti majandusele.

8. Rakendusaktid

Kokkuleppe rakendamiseks ei ole vaja vastu võtta rakendusakte.

9. Jõustumine

Korraldus jõustub üldkorras.

Kokkulepe jõustub pärast seda, kui lepingupooled on diplomaatiliste kanalite kaudu teineteist kirjalikult teavitanud jõustumiseks vajalike riigisiseste nõuete täitmisest.

10. Kooskõlastamine

Korralduse eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Välisministeeriumile, Rahandusministeeriumile ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile.