

Transport ja Logistika

INFOLEHT NR 7 • MÄRTS 2005

Käibe- ja kasumitrendid

Seekordne infoleht avaldab ülevaate autotranspordi majandustulemustest viimase seitsme aasta jooksul.

Täna neid 16 ettevõtet, kes saatsid oma eelmise aasta majandustulemused, et taolist sektori ülevaadet käibe, kasumi ja rentaablu kohta oleks võimalik koostada.

Kuna need ettevõtted kuuluvad 90 Eesti suurima autotranspordifirma hulka, siis usun, et nende firmade tulemuste jälgimine läbi seitsme aasta annab võimaluse järeldada, milline oli autotranspordisektorile 2004. aasta.

Järgmises infolehes lisame täna avaldatavatele majandustulemustele ka ettevõtete kommentaarid selle kohta, mis eelmise aasta autotransporditurgu enim mõjutas.

Loodetavasti õnnestub apriillis ilmuvas infolehes koostada analoogne numbriline ülevaade ka ekspedeerimisturu kohta.



Tanel Raig
infolehe
Transport ja
Logistika
toimetaja

Käibemaksuseadus täpsustab veoteenuse maksustamist

Käibemaksuseadust ootavad ees taas muudatused. Praeguse seisuga 1. juulist kavandatud muudatused täpsustavad ka veoteenuse ja ekspedeerimisteenuse maksustamist. **lk 11-12**

Liiklus tiheneb Eesti teedel kiires tempos

Teede Tehnokeskuses valminud uuringu järgi toimus 2004. aastal Eesti põhimaanteedel viimase viie aasta suurim liiklustiheduse kasv. **lk 14**

Wendre näeb kasvus logistikale uut võimalust

Padja- ja tekitootja ASi Wendre transpordimahud kasvavad tänava impordil 20% ja ekspordil 30%. Ettevõtte turundusjuht Peep Armväärt räägib intervjuus, kuidas firma logistikakorraldus sellise kasvuga toime tuleb. **lk 18-19**

Autotransporditurul suudeti taas kasumit kasvatada

Äripäeva Autotranspordi TOP 90sse kuuluva 16 firma eelmise aasta majandustulemuste võrdlemine eelnevate aastatega näitab autotransporditurul esimest kasumi kasvu aastat pärast 2000. aastat ning kõigi aegade suurima kasumi teenimist. **lk 23**

autotransport

Englo uurib digitaalse sõidumeeriku turgu

Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus andis OÜ-le Englo 90 000 krooni toetust digitaalse sõidumeeriku väljatöötamise eeluuringu läbiviimiseks.

Eeluuringuetapis selgub, mis toimub maailma digitaalsete sõidumeerikute tootmises, millised on Euroopa Liidus seadmele esitatavad nõuded ja millised tooted on juba turul. Englo tegevdirektor Karin Punning ütles, et hetkel ei ole veel teada, kas projekt jätkub digitaalse sõidumeeriku väljatöötamisega. See selgub pärast eeluuringu lõppu, poole aasta pärast.

Euroopa Liidu nõuete kohaselt ei registreerita alates käesoleva aasta 5. augustist ARKis esmasel registreerimisel veokeid registrimassiga üle 3,5 tonni ja busse alates 10 istekohast koos juhiga, millel puudub digitaalne sõidumeerik.

Transport ja Logistika

Valmis saab uus liiklusseadus

Majandus- ja kommunikatsiooniministeriumis on valmimas uus liiklusseaduse eelnõu.

Uue liiklusseaduse terviktekst on suures osas juba valmis. Ministeriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatteri kinnitusesel kohendatakse veel vaid seaduse karistuspoliitikat, kus soovitakse sisse tuua uus ideoloogia.

Tatteri sõnul on uues liiklusseaduses põhimuudatusena liikluseeskirjad sisse toodud liiklusreeglitena. See osa valmis suuremas töögrupis, kus olid esindatud nii erinevad riigistruktuurid kui ka kolmas sektor. "Kui meie karistuspoliitikaideoloogia saab juhtkonnalt aktsepti, siis enne ametlikule kooskõlastusringile saatmist anname uuest seadusest avalikkusele teada ja riputame selle majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi kodulehele tutvumiseks ja kommenteerimiseks," lubas Tatter.

Tööplaani järgi peab uus liiklusseaduse eelnõu valmis tekst ministeriumis valmis olema juuni lõpuks.

Transport ja Logistika

ülduudised

Rimi Baltic tsentraliseerib logistika

Kesko Foodi ja ICA Baltic AB ühisfirma loomisega hakkab ühisfirmasse kuuluvaid müügi-kohti teenindama Rimi Balticu logistikaorganisatsioon.

Kui varem oli Kesko Food tsentraliseerinud 45 Säästumarketi, 6 Citymarketi ja 1 SuperNetto logistilise teenindamise, siis uues organisatsioonis on neile lisandunud veel seitse Rimile kuulunud kauplust (1 hüpermarket ja 6 supermarketit). Rimi Balticu logistikadirektori Janek Saareoksa sõnul hakkavad kõigi nende kaupluste kaubavood (v.a leib, sai, eluskala, kosmeetika jms) vastavate plaanide ja ajagraafikute alusel kulgema läbi Rimi Balticu jaotuskanali. Rimi kaupluste varasemad suuremad teenindajad olid ja on Saareoksa kinnituses ka hetkel AS Smarten ning hankijad, kes tarnivad otse või kasutavad erinevaid logistikateenuste pakkujaid.

Transporti korraldab Rimi Balticu kaupluste jaotuskanalis AS Kespel, kelle käes oli ka varasem Kesko Foodi transpordikorraldus. "Seitsme Rimi kaupluse lisandunud mahud tingivad Kespedile hinnanguliselt 10–15%-lise mahu kasvu, kuid suuremas osas mõjutab Kespedi mahu kasvu lisanduv kaubavoo, mis hetkel veel ei ole tsentraliseeritud," selgitas Saareoks.

Tema sõnul ei otsi Kesped seoses mahute suurenemisega veoturult uusi autovedajaid juurde, vaid üritab kasvavaid mahte teenindada olemasolevate partneritega. Samas mõonab ta, et kui see pole mingil põhjusel võimalik või ei ole partnerite kasv piisavalt kiire, siis tuleb turult lisa otsida.

Transport ja Logistika

Schenker avas Eesti suurima mööblilao

AS Schenker avas veebruari lõpus Indoor Groupi teenindamiseks 5700 m² suuruse spetsiaalse mööblilao.

Liival asuva lao kaudu hakkavad rohkem kui 30 Eesti ja Leedu mööblitootja kaubad liikuma 80 Soomes, 3 Eestis ja ka Lätis, Rootsis ja Venemaal

paikneva Indoor Groupi kaupluseni.

Ühe katuse all asuvad laopinnad on renoveeritud ning varustatud tänapäevase tehnilise sisseseadega. Laoope-ratsioone teostavad erivaljaõppe saanud töötajad.

Praegust laopinda on kavas kaubamahtude prognoositava kasvu tõttu veel käesoleval aastal suurendada.

Transport ja Logistika

Smarten Logistics võttis kasutusele uue logo

Smarten Logistics esitles uut logo, millega soovib rõhutada, et ettevõtte põhitegevus on logistikateenuse osutamine.

ASi S-Marten juhatause esimehe Mait Milleri sõnul on logovahetus osa pikemast protsessist, mis sai alguse logistikateenuste osutamise alustamisega 1998. aastal ning jätkus seejärel logistika ja hulgimüügi lahtumamisega 2002. aastal. Nüüd on eesmärk veel laiemalt ja tõhusamalt teadvustada, et Smarteni põhitegevus on logistikateenuse osutamine. Uus logo sümboliseeribki ettevõtet ja tema põhiväärtusi, milleks on usaldusväärsus, pühendumus, hoolivus ja initsiatiivikus. Uue logo turuletoomise kulu on orienteeruvalt 0,5 miljonit krooni.

Milleri kinnituses soovitakse ka firma tegevusala oluliselt laiendada. Kui täna on Smarten tuntud eelkõige esmatarbekaupadele logistikateenuse pakkujana, siis eesmärk on laiendada tegevust ka teistesse kaubagrupidesse, näiteks kodelektroonika, varuosad. Samuti kavatsetakse tulevikus laiendada teistesse Balti riikidesse.

Transport ja Logistika

reisijatevedu

Harjumaal töötab ühistranspordikeskus

Jaauarist korraldab Harjumaal ühistranspordi maakonna kohalike omavalitsuste ja riigi poolt eelmise aasta septembris asutatud mittetulundusühing Harjumaal Ühistranspordikeskus.

Keskuses töötab viis inimest: arenguplaneeringu-, sõitjateveo- ja järelevalvespetsialist, büroojuht ja tegev-

Eesti uudised

direktor. Harjumaa Ühistranspordikeskuse eesmärgiks on ühistranspordi terviklik korraldamine Harju maakonnas, et tõsta ühistransporditeenuste kvaliteeti ja tagada maakonna elanikele soodsamad veoteenused. Selle aluseks on optimaalne liinivõrk, kooskõlastatud sõiduplaanid ning ühtne piletisüsteem.

Harju maavalitsus

Väljastati ja uuendati liinilubasid

Majandus- ja kommunikatsiooniministeriumis toimunud sõitjateveo lubade komisjoni koosolekul otsustati väljastada üks uus liiniluba.

Komisjon otsustas väljastada liiniluba OÜ-le Läänemaa Liinid kaugbussiliini Tallinn–Haapsalu teenendamiseks.

Samas uuendati ka rida vanu liinilubasid. Uuendada otsustati ASi Sebe liiniload kaugbussiliinidele Tallinn–Tartu–Räpina–Värska, Tallinn–Paide–Põltsamaa–Tartu–Räpina–Saate, Tallinn–Põltsamaa–Tartu–Võru–Vastseliina, Tallinn–Rakvere–Mustvee–Kallaste, Võru–Kanepi–Tartu, Võru–Karilatsi–Tartu, Võru–Kanepi–Tartu, Tartu–Võru–Valga–Tõrva–Kilingi-Nõmme–Pärnu, Tallinn–Põltsamaa–Tartu–Põlva–Võru, Tallinn–Paide–Põltsamaa–Tartu–Võru, Tallinn–Tartu–Võru, Tallinn–Tartu–Otepää–Kääriku, Tallinn–Põltsamaa–Tartu–Võru; ASi Pärnu ATP liiniload kaugbussiliinidele Tallinn–Kernu–Märjamaa–Pärnu–Jaagupi ja Tallinn–Märjamaa–Pärnu–Karksi-Nuia.

Uuendati liiniluba ka OÜ Läänemaa Liinid kaugbussiliinile Haapsalu–Risti–Tallinn; ASi Neomobile kaugbussiliinile Tallinn–Risti–Haapsalu–Rohuküla; ASi Taisto Bussid kaugbussiliinile Tallinn–Kohila–Rapla–Vändra–Viljandi; ASi Taisto Liinid kaugbussiliinile Viljandi–Tallinn; OÜ Ekspres-Auto L kaugbussiliinile Tallinn–Rakvere–Jõhvi–Kuremäe ning OÜ Tapa Buss kaugbussiliinile Tapa–Loksa–Tallinn.

Komisjon rahuldab ka majanduslikult mittetasuvate bussiliinide liinilubade kehtetuks tunnistamise taotlused.

Kehtetuks tunnistati ASi Marsruut kaugbussiliini Pala–Maarja–Tartu; FIE Vitali Sõtniku kaugbussiliini Haapsalu–Pärnu; ASi Harjumaa Liinid kaugbussiliinide Tallinn–Kolga–Loksa–Võ-

su–Käsmu, Tallinn–Kohila–Rapla–Türi–Paide, Tallinn–Kohila–Juuru–Kaiu; ASi Taisto Bussid kaugbussiliinide Võru–Tartu, Tallinn–Tartu–Võru–Misso ja Tartu–Põlva–Võru; ASi Tarbus rahvusvahelise bussiliini Tartu–Tampere; ASi Taisto Bussid rahvusvahelise bussiliini Tartu–Tallinn–Narva–Moskva liiniluba.

Sõitjateveo lubade komisjoni kuuluvad majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi, Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse (ARK), maavalitsuste, Eesti Bussiliidu, konkurentsiameti, Autoettevõtete Liidu ning Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) esindajad.

majandus- ja kommunikatsiooniministerium

Tartu taotleb euroraha busiinfosüsteemiks

Linnavalitsus saatis volikokku eelnõu, millega küsitakse luba taotleda Phare programmist 5,4 miljonit krooni uudse busiinfosüsteemi rakendamiseks.

Uudne busiinfosüsteem võimaldab reaajas saada ülevaadet iga bussi liikumisest ja teavitada liiklejaid busside peatusesse saabumise ajast. Projekti heakskiitmisel oleks Tartu linna rahaline panus kolm miljonit krooni, millega kaetakse 25 protsenti projekti kuludest, projektijuhtimise kuld ja tasutakse kogu projekti käibemaksu osa, mida euorahast ei ole võimalik katta.

Süsteemi kasutuselevõtul saavad bussid keskserverile reaajas infot oma asukoha kohta, mis võimaldab jälgida bussi graafikus püsimist. Server omakorda saadab bussijuhi infomonitorile teate selle kohta, kas ta on graafikust maas või ees. Bussides paigaldatakse reisijate jaoks infotabloid, millel on kirjas järgmistesse peatusesse saabumise aeg.

30 sõlmpunktiks olevasse bussipeatusesse paigaldatakse projekti esimeses etapis infotabloid, mis teavitavad peatustes bussi ootavaid inimesi sellest, mitme minuti jooksul saabuvad järgmised bussid. "Süsteem ei ole odav, aga kui me saame selle kahe kolmandiku ulatuses rahastada Euroopa Liidu rahadega, siis oleks linnapoolse kolme miljoni krooni investeerimine mõistlik kulutus Tartu bussiliiklejate hüvanguks," ütles Tartu abilinnapea

Hannes Astok.

Linnavalitsuse liikluskorraldusteenistuse juhataja Peep Marguse sõnul annaks uudne busiinfosüsteem võimaluse loendada pidevalt ka bussiliiklejaid, jälgida, kas bussid liiguvad vastavalt graafikule, ning seda infot analüüsides muuta Tartu ühistranspordi linlastele mugavamaks.

Tartu linnavalitsus

raudteetransport

Sõlmiti raudteeohutuse koostöölepe

17. veebruaril sõlmisid koostöölepe raudteeinspeksioon ja MTÜ Operation Lifesaver Estonia. Koostöö eesmärk on suurendada oluliselt elanikkonna teadlikkust raudteeliiklusega kaasnevatest võimalikest ohtudest ja õiguspärasest käitumisest raudteel.

Koostöö raames nähakse ette aktiivset infovahetust, ekspertide vastastikust kaasamist ohutusprobleemide lahendamise ning avaliku teavitustegevuse planeerimist.

Paranenud liiklustingimused ning suuremad kiirused on põhjustanud ka sõidukijuhtide suurema hooletuse ülesõitudel. "Kahjuks ei ole paranenud tingimustele järele jõudnud liiklejate liikluskultuur. Seetõttu on meile oluline vaadata ka asja teist poolt ning igakülgset aidata kaasa inimeste teadlikkuse tõstmisele," märkis raudteeinspeksiooni peadirektor Jüri-Karl Seim.

MTÜ Operation Lifesaver Estonia on 2004. aasta novembris asutatud elanikkonna teadlikkuse panustav raudteeohutusega tegelev mittetulundusühing. MTÜ koostööpartneriks on raudteeinspeksiooni kõrval ka Eesti Politsei, Eesti Ringhäälingute Liit, MTÜ Eesti Naabrivalve ja portaali koolitused.ee, raudtee-ettevõtetest on mittetulundusühingu partneriks AS Eesti Raudtee.

Raudteeinspeksiooni juhi Jüri-Karl Seimi sõnul peaksid teavitustegevuse ning koostööga kindlasti liituma ka teised raudtee-ettevõtted. "Loodame, et algatusega tulevad kaasa ka Edelaraudtee AS ning Põlevkivi Raudtee AS.

Raudteeinspeksioon

ülduudised

Jukos säilitab kontrolli Leedu naftatehase üle

Vene naftahiiglane Jukos ei kavatse loovutada kontrolli Mazeikiu Nafta naftatöötlemistehase üle, kinnitasid Jukose tippjuhid 8. veebruaril Leedus.

Kohtumisel Leedu presidendi Valdas Adamkusega, majandusminister Viktor Uspaskihiga ja parlamendi esimehe Arturas Paulauskasega rõhutasid Jukose juhatuse esimees Steven Theede, president Mihhail Jelfimov ja finantsdirektor Bruce Misamore, et Jukos on suuteline tagama katkematud toornaftatarned Mazeikiu naftatöötlemistehasele. Jukose tippjuhtide visiit langes ajale, kui Mazeikiu tehase oli katkestanud tooraine nappuse tõttu ajutiselt töö.

Mazeikiu Nafta peaks Jukoselt 2005. aasta esimeses kvartalis saama 1,54 miljonit tonni toornaftat.

Mõlemad osapooled leppisid kokku, et alustatakse läbirääkimisi Leedu valitsuse ettepaneku üle suurendada oma osalust Jukoses 10 protsendi võrra, mis annaks Leedu valitsusele tagasi kontrolli ettevõtte üle. Veebruari alguses saatis Leedu majandusminister Jukose juhtidele kirja, milles pakkus 10 protsendi Mazeikiu Nafta aktsiate eest 75 miljonit USA dollarit.

Pankroti äärel oleval Jukosel on Mazeikiu Naftas 53,7 protsendiline enamusosalus. Leedu riigil on 40,6 protsendi suurune osalus.

BBN

Man-Tess Tranzits müüb osaluse naftaterminalis

Man-Tess Tranzits, mis kuulub Läti ärimehel Julijs Kruminsile, kavatseb müüa oma 3,8% osaluse Läti naftaterminalis Latvijas Naftas Tranzits (LNT).

Ettevõtte küsis aktsiapaki eest 58 miljonit krooni. Pakkumine oli jõus 28. veebruarini. LNT suurim aktsionär on Ventbunkers, kellele kuulub 51,9% aktsiatest.

Krumis ütleb, et väikeaktsionärina ei ole tal võimalust mõjutada LNT otsuseid, eriti selles osas, mis puudutab ettevõtte tariifipoliitikat.

BBN

Kõrgel Läti tollitöötajal pistisevõtukahtlus

Latgale tolliameti asejuhatajat Aivars Augustinovicsit süüdistatakse 3000 USA dollari suuruse altkäemaksu võtmises.

Läti kaitsepolitsei vahistas kõrge tollitöötaja koos asitõenditega. Augustinovicsi kodu läbiotsimisel leiti seal ja konfiskeeriti suur hulk raha ja asjaga seotud dokumente.

BBN

DHL Lietuva käive kasvas 14,7%

Kiirkulleri- ja logistikafirma DHL Lietuva kasvatas möödunud aastal oma käivet Leedus 14,7%, jõudes 148 miljoni kroonini.

Käive kasvule aitasid kaasa DHL International Lietuva ja Danzase ühine mine uueks firmaks DHL Lietuva ja üldine soodne ärikliima.

DHL Lietuvas töötab üle 90 inimese.

BBN

Invalda kontsern avas Kaunases jaotuskeskuse

Naujoji Svara, mis kuulub Invalda kontserni, avas uue IBC jaotuskeskuse Kaunases.

Uus jaotuskeskus asub A1 kiirtee ääres piirkonnas, mida peaks tulevikus läbima ka Rail Baltica.

Jaotuskeskuses hakkab lepingu alusel opereerima Baltic Logistic Systems Vilnius ning sellest saab Baltimaade üks suurimaid pakkide sorteerimise terminale.

BLS Eesti tegevdiriectori Janek Juhansonini sõnul tähendab uue terminali rajamine Kaunasesse pakkide sorteerimise kiiruse tõusu ja seeläbi ka efektiivsemat jaotust.

Kaunase terminal, mis suudab sorteerida kuni 3300 pakki tunnis, hõlmab 2400 ruutmeetri ala. Investeeringute maht ulatus kokku 1,5 miljoni euron.

Tulevikus kavatseb Naujoji Svara suurendada laopinda veel 2000 ruutmeetri võrra.

Invalda kontserni auditeerimata puhaskasum kasvas möödunud aastal kuus korda, 11,6 miljoni litini (54 mil-

jonit krooni). Suurem osa kasumist tuli kinnisvarategevusest, teatas Invalda asepresident Alvydas Banys. Kontsern plaanib muu hulgas investeerida Riia elamuuehitusse 10 miljonit eurot.

BBN

raudteetransport

Läti Raudtee prioriteet peab olema ohutus

Läti transpordiminister Ainars Slesers rõhutas kohtumisel Läti Raudtee juhtidega, et ettevõtte peab tegema suuri investeeringuid ohutusse.

Slesers viitas Läti viimase 15 aasta suurimale rongiõnnetusele, mis toimus 2. veebruaril Riias, kus põrkasid kokku tühi Moskva–Riia reisirong ja Lielvarde–Riia elektrirong. Õnnetuses sai 4 inimest surma ja 28 vigastada.

Ehkki uurimine tuvastas, et õnnetuse põhjustas ühe rongijuhi inimlik eksitus, mitte tehniline rike, kinnitas minister, et ettevõtte investeeringud ohutusse peavad suurenema.

Minister, kes tegi kaasa ka rongiõnnetuse koos rongijuhtidega, kinnitas, et Läti Raudtee peab leidma vahendid rongijuhtide palga tõstmiseks 850 euronni kuus.

Samas on transpordiministeerium teinud ettepaneku moodustada Läti Raudtee baasil kaubaveo- ja reisirongiteveoofirma, et lõpetada reisirongiteveo subsideerimine kaubaveo tulude arvel.

BBN

Leedu plaanib 1,7 mld kroonist raudteeremonti

Leedu transpordiministeerium on kinnitanud Vilniuse–Kaunase raudteelõigu remondikava summas 387 miljonit litti ehk üle 1,7 miljardi krooni.

Kava kohaselt lõpevad remonttööd Vilniuse–Kaunase lõigul 2013. aastal. Transpordiminister Zigmantas Balcytis ütles, et lõigu rekonstrueerimine on vajalik nii reisirongiteveo kui ka kaubaveo tõhustamiseks ning liiklustiheduse vähendamiseks kahe linna vahel.

Minister lisas, et kõnealuse lõigu remont on äärmiselt vajalik Leedu integreerimiseks Trans-Euroopa raudteevõrgustikku.

BBN

Baltimaade uudised

Läti Raudtee alustab investeerimisprojekti

Läti Raudtee (LDz) on alustanud ida-lääne suunalise raudteelõigu signalisatsioonisüsteemi väljavahetamist.

390 signalisatsioonipunkti hõlmava projekti kogumaksumus on 272 miljonit krooni (17 mln eurot) ja suurem osa sellest kaetakse ELi abiprojekti ISPA vahenditest.

1,4 miljardit krooni maksva raudteejuhtimise automatiseerimisprojekti konkursi võitsid Alcatel SEL AG Transportation Systems ja Alcatel Baltics. LDz on alustanud ka vagunitelgede ülekuumenemise eest hoiatavate nn hotbox-süsteemide paigaldamist vagunitele. Projekt maksab 234 miljonit krooni. **BBN**

Läti valitsus hakkab raudteefirmat jagama

Läti valitsus kavatab jagada Läti Raudtee (LDz) kolmeks firmaks, et lõpetada reisijateveo subsideerimine.

Läti transpordiminister Ainars Slesers teatas, et ettevalmistused LDz jagamiseks on juba alanud ja et protsess peaks olema lõpule viidud käesoleva aasta lõpuks. Ettevõtte jaotamine lihtsustaks Euroopa Liidu (EL) abirahade taotlemist.

Ministeeriumis on kokku lepitud, et uute firmade juhid tulevad LDz seest. Küsimusele, kas Läti riik kavatab hiljem LDz baasil loodavad reisijateveo- ja kaubaveofirmad erastada, vastas Slesers, et see ei ole mõeldav.

Läti raudteeameti direktor Juris Iesalnieks ütles, et juriidiliselt ei takista LDz jaotamist eri üksusteks miski, seda enam, et see on kooskõlas ELi raudteeturu liberaliseerimise poliitikaga. "Ka näiteks Rootsi valmistab ette samu samme," lisas ta. **BBN**

meretransport

Ventspils sadama juhid rahul uue praamiliiniga

Ventspils vabasadama turundus- ja arendusdirektor Igors Udodovs ütles, et kavandatav

praamiliin Saaremaa ja Ventspils vahel arendab kindlasti kahe piirkonna vahelist turismi.

Ventspils sadama juhtkond ja Saaremaa Laevakompanii on juba alla kirjutanud praamiliini avamise lepingule. Lepingu kohaselt peaks esimene reis toimuma 17. mail. Praam võtab peale 400 reisijat ja 80 autot.

Alguses käib praam neli korda nädalas, 20. juunist 6 korda nädalas. Reis kestab 3 tundi. Saaremaa Laevakompanii on kavandatud marsruudil teinud juba kaks reisi, millest viimasel sõitsid Läti turismifirmade esindajad. **BBN**

Venemaa keeldub Klaipeda pakkumisest

Klaipeda sadama lootus haarta endale osa Venemaad läbivast kaubast on luhtumas, ehkki Venemaa enda sadamad on üle koormatud ega suuda õigeaegselt käidelda kogu sinna saabuvat kaupa.

Klaipeda sadamas tegutsevad operaatorid ütlevad, et Venemaa riikliku transpordipoliitika tõttu on nad kaotamas lootust meelitada Klaipedasse kaupa, mida Peterburi või Primorski sadam ei suuda töödelda.

Soome lahes asuvad Primorski ja Peterburi sadam kasvatasid kaubakäivet möödunud aastal vastavalt 251% ja 21%.

Võrdluseks, Tallinna Sadam kasvatas kaubakäivet 7,2% ja Riia sadam 10%, samas kui Klaipeda sadama kaubakäive vähenes 4%. **BBN**

Salacgriva sadam tõstab sadamatasusid 15%

Läti Salacgriva sadam teatas, et tõstab 1. aprillist sadamatasusid 15% ja muudab sadamatasud europõhiseks, kuna 1. jaanuarist on Läti lattu seotud euroga ja mitte enam USA dollariga.

Sadama esindaja Ivo Istenais ütles, et sadamatasude tõstmise otsuste tingisid sadama oluliselt suurenenud kulud. Enne otsuse tegemist sadamatasude tõstmise kohta viis sadam läbi põhjaliku uuringu, milles muu hulgas võrdles

uusi sadamatasusid teiste Läti ja Eesti sadamate sadamatasudega. **BBN**

Leedu laevaoperaator jõudis kasumisse

Leedu laevaoperaator Limarko Laivinkystes Kompanija teatas, et firma möödunud aasta kasum oli 4,5 miljonit litti (20 miljonit krooni).

Aasta varem oli ettevõtte teeninud 100 000 krooni kahjumit. Ettevõtte käive moodustas 2004. aastal 62,6 miljonit litti (285 miljonit krooni), mis on 2,4% rohkem kui 2003. aastal. **BBN**

lennutransport

Riia lennujaam kasvab kahekordse kiirusega

Riia rahvusvahelist lennujaama läbis jaanuaris 101 203 reisijat, mis on kaks korda rohkem kui aasta varem.

Ka lendude arv kasvas jaanuaris üle 50%, kinnitas lennujaama esindaja Andorij Darzins. Kaubaveomaht kahekordistus, 774 tonnini. Riia lennujaam on seadnud eesmärgiks teenindada 2005. aastal 2 miljonit reisijat. **BBN**

reisijatevedu

Ventspils linn ostab 47 uut linnaliinibussi

Ventspils munitsipaalne bussifirma Ventspils Reiss kavatab osta 2010. aastaks 47 uut linnaliinibussi.

Hetkel valmistab ettevõtte ette 22 uue linnaliinibussi hankimist rohkem kui 22 miljoni krooni eest. Kõik uued linnaliinibussid on EURO 3 diiselmootoriga ja on vanadest bussidest keskkonnasõbralikumad.

Ettevõtte teatas, et kavatab osta ka väikebusse ja linnadevaheliste liinide busse. 2000. aastal hankis Ventspils Reiss 43 uut Mercedes-Benz liiniliinibussi.

Ventspils Reiss kavatab 2005. aastal suurendada käivet vähemalt 10% ja jõuda 51 miljoni kroonini. **BBN**

Venemaal kehtestatakse vaguniseisakutrahvid

Venemaa Raudtee (RŽD) väidab, et leidis vahendi võitlemiseks ülemääraste vaguniseisakutega.

Raudteemonopol leppis sadamatega kokku, et nad hakkavad vastastikku kompenseerima ülemääraste seisakutega ja vagunite etteandmise hilinemisega seotud kulusid. Jaanuaris sõlmis RŽD vastavad lepingud 22 Venemaa sadamaga, teatas monopoli avalike suhete osakond. Arveid hakatakse esitama kord kuus.

Tavaliselt tekivad sadamates ummikud aasta lõpupoole. Näiteks möödunud aasta novembris seisis Vössotski sadamas 910 tsisterni, 2003. aastal seisis Vostotšnoi sadamas enam kui 8500 sõevagunit.

Sadamad ja kaubasaatjad arvavad, et uus süsteem ei aita lahendada ummikute probleemi, pigem on see välja mõeldud lisatulude saamiseks. Venemaa Transpordi Assotsiatsiooni presidendi Georgi Davõdovi sõnul oleks õigem investeerida sadamate haruteede ehitamisse, aga mitte püüda trahvida sadamaid. **Vedomosti**

Idanaaber plaanib tasulisi autoteid

Venemaa transpordiministri ase-täitja Aleksander Mišarin teatas, et 27% Venemaa autoteedest töötab ülekoormusega ning probleemi ühe lahendusena nähakse tasuliste autoteede võrgu loomist.

Ülekoormuse olulisimaks põhjuseks peab ministri asetäitja Venemaa autopargi kiiret kasvu ning autoteede võrgu aeglast arengut. Aastane autopargi juurdekasv on 10%, kuid üldkasutatavate teede läbilaskevõime kasvab kõigest 1% aastas. Probleemi ühe lahendusena nähakse tasulise autoteede võrgu loomist riigi ja eraettevõtjate ühiste pingutustega.

Pilootprojekti realiseerimiseks on loodud riigiasutus Dorogi Rossii (Venemaa Teed), kes hakkab täitma tasuliste teede ehitamise tellija funktsioone. Esimeste projektidena nimetas Mišarin Domodedovo lennuväljale viivate teede rekonstrueerimist (ca 2,6

mld rubla), Moskva oblasti keskringtee (90 mld rbl) ja ühe uue Moskva ja Valgevene vahelise magistraali lõigu (6 mld rubla) väljaehitamist.

RIA Novosti

RŽD muudab investeerimist

Venemaa Raudtee (RŽD) juhatuse võttis vastu uue investeerimisprogrammi kujundamise reglemendi.

Vastavalt Vene Föderatsiooni valitsuste nõuetele ja RŽD direktorite nõukogu otsusele muutub investeerimisprogrammi kujundamine projektipõhiliseks, teatas RŽD avalike suhete osakond.

Seni rahastati uuendusi enam kui suuna- ja objektipõhiliselt vastavate tootmisloikude, majandite, regionaalsete raudteede ja ametite lõikes, nende aastaplaanide alusel.

Projektide koostamine ja läbivaatamine hakkab toimuma lähtuvalt RŽD ees seisvate probleemide lahendamisest. Päriselt aastaplaanidest ei loobuta, vaid neid hatatakse koostama projektide realiseerimise aastagraafiku te alusel. **Praim-TASS**

Peterburile anti raha teolude parandamiseks

Venemaa valitsus eraldas riigieelarvest Peterburi ringtee ehitamise jätkamiseks 2005. aastal 13,6 mld rubla.

Eraldatud summa on 2,2 mld rubla enam kui mullu, teatas Föderaaltegevõimudega Koostöö Arendamise Komitee esimees Sergei Novosadski. Möödunud aastal eraldatud 11,4 miljardit rublast kulutati kõigest 9 miljardit, kasutamata jäänud 2,4 miljardit rubla läks tagasi riigi tuludesse.

Kommersant-SPb

Venemaa arendab turbiinvedureid

Venemaa Raudtee (RŽD) ja N. D. Kuznetsovi nimeline Samara Teadus-Tehniline Kompleks alustasid turbiinvedurite arendamist.

Uut tüüpi veduri arendamist hinnatakse ühe sammuna RŽD energiaressursside kokkuhoiustrateegia realiseerimise teel, teatas RŽD avalike suhete osakond.

Turbiinvedur on väga perspektiivne, kuid uue veduri jõuallika aluseks võetud lennukiturbiinid erinevad parameetrite ja esitatavate nõuete poolest oluliselt traditsioonilistest vedurite ajamitest. **Rosbalt**

Venemaa toll saab uue arengukontseptsiooni

Venemaa tolliameti asejuhataja Leonid Lozbenko lubas aasta lõpuks välja töötada Venemaa tolli uue arengukontseptsiooni.

Reformi eesmärkideks on tollisüsteemi tõhustamine, lihtsustamine ja läbipaistvuse saavutamine. Vastavad dokumendid on valmimisstaadiumis ja need esitatakse Riigiduumale märtsi esimesel poolel.

Tollisüsteemi kohmakus, kontrollprotseduuride aeglus tekitavad palju probleeme naaberriikide ja Euroopa Liiduga suhtlemisel ning on takistuseks WTOsse astumisel.

Uus tollisüsteem peaks käivituma enne 2007. aastat, teatas Lozbenko.

Rossiiskaja Gazeta

Venemaa vedajad hädas väliskonkurentsi

Venemaa autovedajate organisatsiooni OSAMAP presidendi Juri Suhhini väitel kuulub 150 miljardi dollarilisest Venemaa autotransporditurust kodumaa vedajatele ainult 1/3.

Ekspertide hinnangul võiks Venemaa vedajate osa olla vähemalt kaks korda suurem. Venemaa vedajate põhilisteks konkurentideks peetakse Ukrainat, Valgevene ja Moldova autofirmasid, kes teenivad endale ja toovad maksudena oma riikidele sadu miljooneid dollareid.

Enne protestiaktsiooni algust saatsid Ülevenemaalise Autotranspordi Ametühingute Keskkomitee ja OSMAPI Venemaa presidendile Vladimir Putinile lükatuse, kus väitsid, et Venemaa autotransport on seisaku lävel. Üksnes töötasuvõlgnevused ületavad 600 miljonit

välisuudised

rubla. Samas kurdab ajaleht, et kirjas ei ole öeldud ühtegi sõna ebaseaduslikest maksudest teedel. **Ajaleht Trud**

Moskva–Peterburi mnt projekt selgineb

Venemaa transpordiministri ase-täitja Aleksander Mišarin avalikustas mõned Moskva–Peterburi kiirmaantee projekti üksikasjad.

Magistraali orienteeruv maksumus on 180,7 miljardit rubla, pikkus Peterburi ja Moskva ringtee vahel 650 km, laius 10 liiklusriba Moskva lähistel, 8 Moskva ja Leningradi oblasti territooriumil ning 6 Tveri ja Novgorodi oblastis.

Projekti kavatakse rahastada föderaalelarvest, Moskva, Peterburi, Tveri ja Novgorodi oblasti eelarvest ning plaanis on kaasata ka mitte-eelarvelisi vahendeid. **Praim-TASS**

Konteinerite rekordvedu Trans-Siberi raudteel

Kaubakonteinerite transiitvedu Trans-Siberi raudteel püstitas eelmisel aastal rekordi, moodustades 155,4 TEUd.

Eelmisel aastal veeti Trans-Siberi raudteel 55,4% rohkem kaubakonteinereid kui mullu ja kümme korda enam kui viis aastat tagasi.

96,3% kõikidest transiitkonteineritest veeti Soome, kust enamik neist tuli tagasi Venemaale. See on seotud sellega, et raudteetariif Vostotšnõi–Buslovskja (jaam Soome piiril) liinil on madalam kui Vostotšnõi–Moskva liinil.

Konteinerite transportimiseks Jaapanist Euroopasse mööda Trans-Siberi raudteed kulub kaks korda vähem aega kui meritsi. **SeaNews Weekly**

Balti riikide sadamate kaubakäive väheneb

Jaanuaris vähenes Balti riikide sadamate kaubakäive 7 protsenti ning moodustas 9,307 miljonit tonni.

Tallinna sadam töötles 3,026 miljonit tonni lasti (-13,8%), Ventspils

sadam 2,099 miljonit tonni (-14,4%), Klaipeda sadam 1,985 miljonit tonni (-1,7%), Liepaja sadam 361 000 tonni (-18,9%).

Seevastu Riia sadama kaubamaht kasvas võrreldes mullusega 9,7%, 1,836 miljoni tonnini.

Kaubakäibe langus toimus nafta ja naftasaaduste arvel, seevastu kuivlastide töötlemine sadamates kasvas 5 protsenti ja moodustas 49% kaubakäibe üldmahust (mullu oli see näitaja 45,5%). **SeaNews Weekly**

Kiievi ja Odessa magistraalil sõit tasuta

Hoolimata uue seaduse rakendamisest, mis näeb ette 454 kilomeetri pikkuse Kiievi–Odessa maantee muutumise tasuliseks, jääb kuni alternatiivautotee käiklaskumiseni magistraalil sõit maksuvabaks.

Kiievi–Odessa maantee sobitamist tasuliseks sõiduks ja alternatiivse autotee ehitamist alustatakse käesoleval aastal.

Kiievi–Odessa magistraal on üks osa 9. Läänemere–Musta mere rahvusvahelisest transpordikoridorist.

Esialsed arvutused pakuvad maanteetasu suuruseks 12 Ukraina kopikat/km (ehk 0,27 krooni/km) sõidumasinale ning 37 Ukraina kopikat/km (ehk 0,86 krooni/km) veoautodele ja bussidele.

Portal Ukrainskih Gazet

Lufthansa reisijate hulk suurenes

Saksa lennukompanii Lufthansa reisijate arv jaanuaris kasvas, suurim kasv oli Aasia ja Vaikse ookeani piirkonda suunduvatel liinidel.

Lufthansa lennukitega lendas jaanuaris kokku 3,549 miljonit reisijat, mis on 1,2% rohkem kui eelmise aasta jaanuaris. Reisijate arv suurenes kõigil liinidel peale Euroopa liinide, kus reisijate arv kahanes 0,8% ehk 2,658 miljoni inimeseni.

Ameerikasse lendajate hulk suurenes 1,6%, 414 000 reisijani. Aasia ja Vaikse ookeani riikidesse suunduvatel liinidel kasvas reisijate arv 17% –

kokku lendas neil liinidel jaanuaris 308 000 reisijat. Lähis-Itta või Aafrikasse lendajate arv kasvas 7,9% võrra, 167 000 reisijani.

Samuti suurenes Lufthansa kauba-veokäive, kokku 127 000 tonnini, mis on eelmise aasta sama perioodiga võrreldes 6,5%-line kasv.

Deutsche Welle

Boeing esitles suurima lennukaugusega lennukit

Boeing esitles veebruari keskel Everetti tehases lennuki Boeing 777 uusimat versiooni.

Uus Boeing 777-200-LR on ettevõtte teatel maailma suurima lennukaugusega reisilennuk, mis on võimeline lendama vahemaandumiseta ükskõik milliste maailma linnade vahet.

Kuni 300 reisijat mahutav lennuk võib lennata vahemaandumiseta kuni 10 500 miili. Sellised ülipikad lennud võivad kesta 20 tundi, näiteks New Yorgi–Sidney liini puhul.

Boeing 777-200-LR lennuulatus on umbes 500 miili suurem kui maailma senisel suurima lennuulatusega reisilennukil Airbus A-340-500. Lisaks suuremale lennukaugusele on uus 777-200-LR Boeingu teatel kergem ja tänu oma kahele mootorile Airbusi nelja asemel säästab tunduvalt rohkem kütust.

Boeing loodab 20 aasta jooksul müüa 300 niisugust reisilennukit ja 200 sama mudeli kaubalennukivarianti. **www.katu.com**

Jelgavas taastatakse autode tootmine

Venemaa suursaadik Lätis Viktor Kaljužnõi teatas, et kõik Jelgava autotehase ehitamise-ga seotud küsimused on lahendatud.

Tehas hakkab tootma veomasinaid ZIL-Ferrus kandevõimega kuni 4,5 tonni. Autode mootorid tulevad Inglismaalt, esipaneele hakatakse tootma Lätis, teised osad saabuvad Venemaalt ja Saksamaalt. Tehase maksumus on ca 10 miljonit eurot.

Ühisprojektis osalevad ZILi tehas, aktsiaselts Ferrus ning Moskva ja Jelgava linn. Tehase ehitus algab kevadel. **www.trucksworld.ru**

Toimunud istungid

■ **Tallinna linnakohus** tegi 21. jaanuaril otsuse, millega jättis rahuldama OÜ Interglob hagi ASi Karjaküla Külkhoone (pankrotis) vastu.

Interglob oli esitanud kaebuse Karjaküla Külkhoone võlausaldajate üldkoosoleku otsusele, millega loeti kaitsmiseta tunnustatuks Karjaküla Külkhoone töötajate nõuded, mis põhinesid töövaidluskomisjoni jõustunud otsusel. Interglob leidis oma hagis, et võlausaldajate üldkoosoleku otsus tuleb tühistada. Kohus üldkoosoleku otsust ei tühistanud.

■ **Valga maakohus** tühistas 27. jaanuari otsusega maavalitsuse korralduse tunnistada kehtetuks maakonna avalike liinivedude riigihange. Sellega rahuldab kohus ASi ATKO Liinid kaebuse. Kohtu põhjendusel pole maavalitsus täitnud riigihangete ameti otsust tunnistada kehtetuks varasem korraldus. Samuti pole maavalitsus kohtule esitanud põhjendusi, miks oli otstarbekas riigihange tühistada.

■ **Tallinna linnakohus** mõistis 31. jaanuaril Peeter Ventseli pistisevõtmises süüdi ja karistas teda kahe ja poole aastase vangistusega tingimisi 18kuulise katseajaga.

Katseajal tuleb Ventselil olla käitumiskontrolli all, teatas linnakohus. Samuti võttis kohus Ventselilt kaheks aastaks õiguse töötada juhtivatel ametikohtadel. Ventselil tuleb riigi tuludes tasuda sundraha 4035 krooni.

Eelmise aasta detsembri alguses alanud protsessil ei tunnistanud Tallinna tolliinspektuuri lennujaama tollipunkti juhataja Ventsel end pistisevõtmises süüdi.

Eelmisel suvel vabastas Ventsel ühe ettevõtte tollikontrolli nn punasest koridorist ehk tolli kontrollitsoonis läbiva kauba igakordsest füüsilisest kontrollist, mis on seadusega lubatud tegu. Süüdistuse järgi küsis Ventsel selle eest vastutasuna sama ettevõtte müügijuhilt 16 000 krooni intressideta laenu.

■ Tallinna Sadam loobus Tallinna ringkonnakohtusse esitatud apellatsioonkaebusest Tallinna halduskohtu 3.11.2003 otsuse peale (*versus* konkurentsiamet).

Konkurentsiamet oli 2003. aasta 31. jaanuaril teinud ettekirjutuse Tallinna Sadamale kaebuse alusel, mille olid esitanud AS Tallink Grupp ja AS Han-

satee Cargo. Ettekirjutusega kohustas konkurentsiamet Tallinna Sadamat lõpetama turguvalitseva seisundi kuritarvitamine, kehtestama samasugune kaubatasu võrdväärsetes lepingutes infrastruktuuri omavate ja mitteomavate ettevõtjatega mitte omal käigul liikuvate transpordivahendite osas.

Tallinna Sadam oli konkurentsiameti otsuse edasi kaevanud Tallinna halduskohtusse, kes aga jättis kaebuse rahuldama. Tallinna Sadam oli halduskohtu otsuse peale esitanud apellatsioonkaebuse, mille aga võttis enne asja arutamist tagasi.

Tallinna Sadam põhjendas apellatsioonkaebusest loobumist kohtule sellega, et ettekirjutuse kehtivus/mittekehtivus ei mõjuta realselt ASi Tallinna Sadam majandustegevust ning on oma tähtsuse minetanud. Tallinna Sadam jäi kaebusest loobumise teates seisukohale, et ei saa nõustuda vaidlustatud ettekirjutuse ja halduskohtu otsuse kõigi põhjendustega.

■ **Riigikohus** tegi 17. veebruaril otsuse ASi Taisto Bussid kassatsioonkaebuse suhtes, tühistades Tartu ringkonnakohtu 15. septembri 2004. aasta otsuse, ja saatis asja uueks läbivaatamiseks samale ringkonnakohtule.

Vaidlus algas 2003. aasta aprillis, kui Viljandi maavanem andis välja korralduse, millega kinnitati Viljandi maakonna bussiliinide sihtotstarbelised toetused avansina 2003. aasta aprillikuu eest, ning vähendas samas Taisto Busside toetust 10 000 krooni võrra, viidates Taisto Busside kontrollimisel avastatud puudustele, mille eest on lepingu järgi võimalik iga avastatud puuduse eest vähendada toetussummat kuni 2000 krooni võrra.

Taisto Bussid pöördus Tartu halduskohtusse ja palus tühistada Viljandi maavanema korraldus ning mõista Taisto Busside kasuks välja tekitatud kahju 10 000 krooni. Eelistingi ajal muutis Taisto Bussid tühistamiskaebuse kaebuseks tuvastada maavanema korralduse õigusvastasus. Halduskohus jättis Taisto Bussid kaebuse rahuldama, kuna kontrollaktidest nähtus, et bussifirma oli toepoolset rikkunud maakonna bussiliinide avaliku teenindamise lepingut.

Taisto Bussid esitas apellatsioonkaebuse Tartu ringkonnakohtule, kes rahuldab Taisto Busside apellatsioonkaebuse vaid osaliselt.

Riigikohus aga rahuldab Taisto Busside kassatsioonkaebuse ja saatis kohtuasja uuele läbivaatamisele Tartu

ringkonnakohtusse. Riigikohus põhjendas otsust sellega, et eelnevad kohtud on ekslikult lahendanud kaeba- ja esialgselt esitatud kaebust tühistada maavanema õigusakt, mitte hiljem muudetud kaebust, mis palus lahendada haldusakti õigusvastasust. Seega pole menetlusosalised saanud avaldada oma seisukohta tühistamiskaebuse läbivaatamise suhtes.

Toimuvad istungid

Tallinna ringkonnakohus

■ **3. märtsil** on arutusel Meelis Pärna apellatsioonkaebus Tallinna linnakohtu 17.09.2004 otsuse peale (*versus* AS Baltic Logistic System Eesti). Asja sisu on 90 000kroonise hüvitise nõue.

■ **8. märtsil** on arutusel maksu- ja tolliameti Lääne maksukeskuse apellatsioon Tallinna halduskohtu 26.05.2004 otsuse peale (*versus* Timber Trans OÜ). Asja sisu on 26.01.2004 maksuotsuse nr 12-5/4 osalise tühistamise nõue.

■ **10. märtsil** on arutusel ABT Tollilao ASi apellatsioon Tallinna linnakohtu 25.10.2004 otsuse peale (*versus* ATEKA Transport AS). Asja sisu on 21 425 krooni nõue.

■ **21. märtsil** on arutusel Seesam Rahvusvahelise Kindlustuse ASi apellatsioon Tallinna linnakohtu 18.11.2004 otsuse peale (*versus* Voila OÜ). Asja sisu on 202 025 krooni nõue.

■ **21. märtsil** on arutusel Hert Transport ASi apellatsioon Tallinna linnakohtu 23.11.2004 otsuse peale (*versus* Inges Kindlustus AS). Asja sisu on 26 129 krooni nõue.

■ **22. märtsil** on arutusel ASi Harjuma Liinid apellatsioon Pärnu halduskohtu 3.12.2003 otsuse peale (*versus* Pärnu maavanem/maavalitsus). Asja sisu Pärnu on maavanema 25.09.2003 korraldus nr 116 ja 01.10.2003 korraldus nr 118.

■ **31. märtsil** on arutusel Heino Rüütli, ASi Eesti Loots ning majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi apellatsioon Tallinna linnakohtu 28.05.2003 otsuse peale. Asja sisu on lisatasu, viivise, preemia ja hüvitise nõue.

Riigikohtu otsuse kommentaar

3. detsembril tegi riigikohtu tsiviilkolleegium otsuse ASI Viljandi ATP kassatsioonkaebuse suhtes, jättes kassatsioonkaebuse rahuldamata ja Tartu ringkonnakohtu 5. juuli 2004. aasta otsuse muutmata. Sellega jäi jõusse ringkonnakohtu lahend, mis tunnistas kehtetuks Viljandi ATP nõukogu 5. jaanuari 2004. aasta otsuse, millega lubati asutada juhatusel tütarettevõtte osakapitaliga 3 miljonit krooni. Nimetatud otsuse peale oli hagiavalduse esitanud Viljandi ATP nõukogu liige Ülo Viner, kes leidis, et Viljandi ATP jagunemine eraldumise teel ei ole aktsiaseltsi põhikirja ja äriseadustiku järgi nõukogu pädevuses ning vaidlusalune otsus kahjustab aktsiaseltsi majanduslikku olukorda ning see on vastu võetud aktsionäride teadmata.

Riigikohtu lahend tekitab segadust

Analüüsid hiljutises lahendis aktsiaseltsi nõukogu otsust tütarettevõtja asutamiseks, leidis riigikohus, et tütarettevõtte asutamine on käsitatav äriühingu jagunemise eraldumise teel.

Jagunemise läbiviimiseks tuleb järelda seaduses ettenähtud tähtaegu ja korda, sealhulgas nõuet, et jagunemise üle otsustamine ei kuulu aktsiaseltsi nõukogu, vaid aktsionäride üldkoosoleku pädevusse.

Riigikohus on selgitanud, et tütar-ettevõtja asutamise käsitlemine jagunemise eraldumise teel on põhjendatud, sest jagunemine – nagu ka ühinemine ja ümberkujundamine – puudutab oluliselt aktsionäride huve.

“Aktsiaseltsi jagunemine eeldab reeglina suurte rahaliste väärtuste ülevõtmist ning mõjutab otseselt äriühingu majandusseisu,” seisab kohtuotsuse põhjenduses.

Kohtuotsuse tekst on lakooniline ja kaasuse tagamaid teades oleks arusaamine ehk teine. Siiski saab tuua näiteid, mis mõju avaldab lahend väljakujunenud arusaamadele, kui riigikohtu otsus leiab õiguspraktikas järgimist. Esiteks, riigikohtu argumentatsioonist jääb mulje, et tütar-ettevõtja asutamist tuleb jagunemise eraldumise teel käsitleda eelkõige seetõttu, et see eeldab suuri, aktsionäride ja võlausaldajate seisukohalt olulisi investeeringuid.

Kõnealusel kaasuses vaidlustati ASI Viljandi ATP nõukogu otsus asutada tütar-ettevõtte osakapitaliga 3 miljonit krooni. Äriregistri andmetel oli Viljandi ATP müügitulu 2003. aastal 17,5 miljonit krooni ja puhaskasum 1,8 miljonit krooni. Pelgalt neile andmetele toetudes näib, et tegemist oli suurte rahaliste väärtuste ülekandmisega. Samas piisab osatähtsuse arutamiseks vaid 40 000 krooni suurusest kapitalist. Riigikohtu lahendi valguses jääb selgusetuks, kas sellisel juhul võiks jagunemise regulatsiooni rakendamise

loobuda. Ja kui nii, siis kust tõmmata piir ettevõtja jaoks olulise ja mitteolulise investeeringu vahel.

Teiseks, äriseadustiku § 434 kohaselt toimub äriühingu jagunemine likvideerimismenetlusega jaotumise või eraldumise teel. Eraldumisel annab jagunev ühing osa oma varast üle ühele või mitmele omandavale ühingu, kusjuures omandav ühing võib olla nii olemasolev kui uus ühing. Eraldumise korral saavad omandava ühingu osanikeks või aktsionärideks jaguneva ühingu osanikud või aktsionärid või ainsaks osanikuks või aktsionäriks saab jagunev ühing.

Päriselus tähendab äriühingu jagunemine ettevõttele minimaalselt pooleaastast viieteaega ja hulgaliselt protseduure, enne kui jagunemine registrisse kantakse ja toimunuks arvatakse. Justiitsministeerium on küll ette valmistanud äriseadustiku muutmise seaduse projekti, millega jagunemise protseduure lihtsustatakse, aga eelnõu ei ole veel Riigikokku jõudnud. Seega – vähemalt lähemal ajal peaks äriühingu jagunemist otsustades senise pika tähtaegaga arvestama.

Kolmandaks, suurte rahaliste vahendite liigutamine ei ole omane mitte üksnes tütar-ettevõttesse investeerimisele. Majanduslikus mõttes pole suurt vahet, kas summa investeeritakse tütar-ettevõttesse või mõne olemasoleva ettevõtte aktsiatesse. Kohtuotsuse loogikat järgides tekib küsimus, kas sama kehtib ka näiteks võrreldava summa eest Saku Õlletehase aktsiate ostmisel või kas igasugune vara müük peaks olema jagunemine.

Nii või teisiti tundub, et kohtulahendi põhjal võib jõuda kummalistele järeldustele ja on vaja saada kohtu väljendatud seisukohtade suhtes suuremat selgust.

Karin Kunnas, KPMG Estonia jurist
kommentaari riigikohtu otsusele ilmus
17. detsembri 2004 Äripäevas.

õigusloome

Veebruaris töös olnud transpordi ja logistikaga seotud õigusaktid

Riigikogu võttis 8. veebruaril menetluse Riigikogu liikme Evelin Sepa algatatud tolliseaduse paragrahvi 18 täiendamise seaduse eelnõu.

Eelnõu eesmärk on kaotada vastuolud ja ühtlustada tolliametnike teenistusstaži arvestamise alused piirivalveametnike (piirikaitseametnike) ja politseiametnikega. Selle tulemusena soovitakse kaotada 1990ndate algusaastatel majanduspiiril teiste ametnike gruppidega samu ülesandeid täitnud tolliametnike teenistusstaži ebavõrdne arvestamine. Juhtivkomisjoniks määrati Riigikogu majanduskomisjon.

8. veebruaril arutati Riigikogus Eesti Keskerakonna fraktsiooni poolt esitatud Riigikogu otsuse “Ettepaneku tegemine Vabariigi Valitsusele raudteeseaduse muutmise seaduse eelnõu algatamiseks” eelnõu.

Eelnõu tutvustas Keskerakonna fraktsiooni aseesimees Mihhail Stalnuhhin. Tema sõnul lähtus Keskerakond eelnõu esitajana raudteeseaduse muutmiseks algatuse tegemisel ohutu liikluse tagamise vajadusest raudtee infrastruktuuris. Raudteeõnnetuste oht on suurim asulates, kus toimub elav raudteeliiklus, näiteks Tallinn, Maardu, Narva, Tapa. Suurim raudteeõnnetuse oht varitseb Tallinna. Peamisteks ohuallikateks peavad kriisipsiialistid Kopli ja Ülemiste kauba- jaamu, mis võtavad aastas vastu kümneid tuhandeid vaguneid kütusega, tuhandeid lõhkeohtlikke väetiselaste ning gaasivaguneid. Riskide looja, ohtlike ainete omanik või vedaja, peab aktiivselt ning täie vastutustundega osalema riskide maandamisel. Turvalisuse kindlustamiseks ja kriisiolukordade vältimiseks on aga vaja riigi konkreetset väljendatud tahet. Raudteeseaduse muutmise kaudu peab riik osalema turvalisuse kindlustamisel, tagades sealhulgas riigieelarve vahendite olemasolu selle ülesande elluviimiseks.

Majanduskomisjoni liige Peep Aru andis ülevaate eelnõu arutamisest majanduskomisjonis. Komisjonis oli majandus- ja kommunikatsiooniminis-

järg lk 10

algus lk 9

teeriumi õigusosakonna juhataja Eva Vanamb andnud ülevaate põhjustest, miks vabariigi valitsus oli otsustanud eelnõu mitte toetada. Ministeeriumi arvates tuleks vajalikud muudatused turvalisuse tagamiseks ohtlike vedude vedamisel ja jaotusjaamades hoidmisel teha projektipõhiselt, mitte raudteeseaduse muutmiseks. Selleks on ka ettevalmistused juba alanud.

Marek Sepp Riigikogu juriidilisest osakonnast rääkis majanduskomisjonis, et ta näeb raudteevadude ohutuses probleeme, kuid ei pea juriidiliselt õigeks probleemi lahendamist sellise eelnõu kaudu ehk valitsusele ülesandendandmist raudteeseaduse muutmiseks. Seadused käsitlevad vastava valdkonna reguleerimist komplekselt ja pikema aja jooksul. Riigikogu otsusega võiks näiteks kohustada vabariigi valitsust välja töötama ja esitama konkreetseks tähtjaks tegevuskava kõnealuse probleemi lahendamiseks, mida aga eelnõu ette ei näe.

Eelnõu esimesel lugemisel Riigikogu küsis Evelin Sepp Peep Arult, mida on vabariigi valitsus asunud teema raudteevadude ohutuse küsimuse lahendamiseks. Aru sõnul oli komisjonis juttu kahest tegevusest – et tegeletakse nn Tallinna ümbersõiduga ja teiseks lõunapiiri puudutava küsimusega, mis vabastaks perspektiivis Tartu linna rongide ümberkoostamisest. Aru kinnitusele tuleb lähema paari kuu jooksul komisjoni ohutuse teemal aru andma ka raudteeespeksioon.

Majanduskomisjoni ettepanek oli panna eelnõu Riigikogus lõpphääletusele ja mitte vastu võtta. Hääletamisel Riigikogus oli eelnõu vastuvõtmise poolt 26 Riigikogu liiget, vastu 54. Eelnõu seega toetust ei leidnud.

9. veebruaril oli Riigikogus esimesel lugemisel vabariigi valitsuse algatatud riigilõivuseaduse, laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse, liiklusseaduse ning meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu.

Eelnõu tutvustas majandus- ja kommunikatsiooniminister Andrus Ansip. Seaduseelnõu eesmärgiks on ühtse liiklusvahendite registri loomise võimaldamine ja sellega seotud vajalike toimingute määramine. Liiklusregistrisse saab kanda nii harrastuslikuks meresõiduks kasutatavaid veesõidukeid, st jahte, kaatreid, paate, jetisid

jm alla 12 meetri pikkuseid ehk kutsetööks kasutatavaid veesõidukeid, kui ka vajadusel muid sõidukeid, näiteks hõljukeid. Väikesõidukitega seotud toimingute koondumine riiklikusse auto-registrikeskusesse võimaldab igakülgselt kokkuhoidu ja annab veeteede ametile võimaluse keskenduda oma põhiülesandele, veesõiduohutuse tagamisele. Ühtne liiklusvahendite register on kasutajasõbralikum, arvestades juba autoregistrikeskuse büroode rohkust võrreldes veeteede ameti piirkondlike büroodega. Veesõidukite omanikele ei tulene registripidaja muutumisest uusi kohustusi ega kulutusi, andmestiku ülekandmise korraldavad riigiasutused ise. Harrastuslikuks meresõiduks kasutatavatele veesõidukitele kohaldatakse õigusregulatsioon lihtsustatud, kaovad mitmed piirangud. Praegu kohaldatakse neile laevalipu- ja registriõigust. See ei ole ennast praktikas õigustanud.

Ühtlasi kaob nõue, et Eesti riigipiiri ületav harrastuslikuks meresõiduks kasutatav veesõiduk vastaks Eesti riigilipu kandmiseks merelaevadele esitatavatele nõuetele. Laeva- ja lipuriigi reaalse sideme printsiibist tulenevalt nõutakse merelaeva omanikult kas Eesti kodakondsust, juriidiliselt isikult aga mitte üksnes Eestis registreeritud, vaid ka juhatuses Eesti kodanike enamus, samuti kapteni Eesti kodakondsust. Harrastuslikuks meresõiduks kasutatavate veesõidukite suhtes on see liiga raskepärane, otstarbekam on lähendada nende sellealased nõuded autode ja teiste liiklusregistrisse kantavate väikesõidukite nõuetele.

Enam ei kohaldata harrastuslikuks meresõiduks kasutatavatele veesõidukitele ka laevanime regulatsiooni. Edaspidi puudub nende nimel ka õiguslik tähendus, kaob ära nime kooskõlastamise ja kordumatuse kontrolli nõue. Nime kasutamist ei keelata, kuid sellele jääb üksnes kujunduselemendi tähendus. Identifikaatoriks jääb üksnes registrinumber.

Riigilõivu tasumisest vabastatakse harrastuslikuks meresõiduks kasutatavate veesõidukite registrist kustutamine, kuna vastasel juhul jätkavad isikud registrist kustutamata kasutus- kõlbmatud, välismaale müüdnud või uppunud objektid. Samuti on riigilõivuvabad kõik toimingud, mida ametkonnad teevad seoses registrite liitmisega. Riigilõivuvaba on ka laeva kustutamine laeva kinnistusraamatust. Küll aga võetakse riigilõivu laeva kustuta-

mise eest laevapereta prahitud laevade registrist, sest nimetatud kanded on tähtajalised ning seega ei aita lõivuvabadus kaasa teatud objektide registrist kustutamisele.

Olulist arutelu Riigikogus eelnõu üle ei tekkinud ning esimene lugemine otsustati lõpetada.

Õiguskomisjoni esimees Väino Linde andis 16. veebruaril Riigikogule üle komisjoni algatatud väärteomenetluse seadustiku, karistusseadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu.

Eelnõu algatamine lähtub Linde sõnul vajadusest korrigeerida liiklusseaduses seni sisalduvaid põhimõtteid. Eelnõu eesmärk on tagada õigusrahu ja suurem õigusselgus. "Selle eelnõu sisuks on kaotada liiklusseadusest juhtimisõiguse peatamise regulatsioon ja asendada see juhtimisõiguse äravõtmisega lisakaristusena liiklusalaste väärteude toimepanemise eest, sest nagu me teame, on juhtimisõiguse peatamise regulatsioon toonud tänaseks päevaks kaasa kümneid ja kümneid vaidlusi, mis näitab, et meie riigi kodanikel on väga raske seda tegelikult mõista," ütles Linde Riigikogu ees eelnõu tutvustades.

Karistusseadustiku üldosas on sätestatud põhimõte, et eriõigust, sh sõiduki juhtimise õigust, võib kohus isikult kuni kolmeks aastaks lisakaristusena ära võtta ainult kuriteo toimepanemise eest. Väärteo toimepanemise eest karistusena eriõiguse äravõtmist aga karistusseadustiku üldosa täna ei võimalda.

Eelnõuga antakse sellise lisakaristuse mõistmise õigus kohtu pädevusse ja juhtimisõiguse peatamisele omistatakse karistuslik iseloom. Kuna juhtimisõiguse äravõtmisele laienevad karistusõiguse üldpõhimõtted, muutub seadusemuudatuse jõustumisel karistatud juhtide olukord raskemaks. Näiteks pikeneb väärteo eest mõistetud karistatuse kustumise aeg ning karistatuse olemasoluga kaasnevad mitmed olulised piirangud.

Veebruaris veel töös olnud seadusaktid

■ Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna peaspetsialist Kertu Martšenkova on koostanud määruse

õigusloome

“Lennuliiklustasude määramise, maksmise ja maksimisest vastastamise kord” eelnõu. Eelnõu annab lennuliiklust osutavale ettevõtjale õiguse kehtestada lennuliiklustasude määrad, mis peavad olema kooskõlastatud lennuametiga. Lennuliiklustasude määramisel ning allahindluse tegemisel peab lähtuma 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse lennuliiklustasude põhimõtetest.

Määratakse käitaja või omaniku kohustus tagada lennuliiklustasude maksmine. Samuti määratakse lennuliiklustasude maksmise aeg. Sätestatakse õhusõiduki käitaja või omaniku kohustus anda lennuliiklustasude määramiseks ja sissenõudmiseks teenust osutanud ettevõtjale vajalikku teavet ning nähakse ette viivis ja muud meetmed tasumisega viivitamise korral. Eelnõu sätestab juhtumid, mille korral ei võeta teenust kasutava õhusõiduki käitajalt tasu, ja juhtumid, millal ei võeta reisijatasu ega starditasu.

■ Ravimiameti ja sotsiaalministeeriumi spetsialistid on ette valmistanud sotsiaalministeeriumi määruse **“Ravimite säilitamise ja transportimise tingimused ja kord”** eelnõu.

Eelnõuga kehtestatakse nõuded ravimite säilitamisele ja transportimisele ravimeid käitlevates ettevõtetes ja asutustes. Nimetatud nõudeid tuleb kohaldada ka tollilaos, vabatssoonis ja vabalaos, kus säilitatakse ravimeid või nende valmistamiseks kasutatavaid aineid.

Ette oli nähtud, et määrus jõustub 1. märtsil 2005.

■ Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumis on valminud **määrused Paldiski Lõunasadama ja Pirita sadama sadamapasside kinnitamiseks**.

■ Vabariigi valitsuse määruse eelnõu **“Meretöölepingu sõlmimist taotleva isiku, laevapere liikme, mereõppeasutuses õppija ja mereõppeasutusse õppima asuja tervisenõuded, tervisekontrolli kord ning tervisetõendite vormid”**.

Eelnõu sätestab meremehe ja mereõppeasutusse õppima asuja tervisenõuded. Reguleerimine on vajalik, et vältida olukordi, kus selgub, et isik ei ole meditsiiniliste vastunäidustuste tõttu sobiv laeval töötama või õppima.

Tervisekontrolli korra sätestamise aluseks võeti ILO/WHO juhend. Selle juhendi järgi on eraldi välja toodud nõuded kuulmisele ja nägemisele ning

lahti kirjutatud meditsiinilised vastunäidustused. Eelnõu lisas 1 esitatud nõuded laevapere liikme kehakaalule on sisse toodud lähtudes IMO soovist, kuid nende jõustumistähtaeg on praktilistel kaalutlustel edasi lükatud 1. jaanuarini 2007. a, et säilitada staažikate töötajate tööhõive.

Tervisetõendi vormide väljatöötamisel on lähtutud rahvusvaheliselt aktsepteeritud vormidest, sest meremehe tervisetõend koos teiste meresõidutunnistustega on rahvusvaheline dokument, mida kontrollivad ka teiste riikide asjakohased ametkonnad.

Eelnõu on saadetud riigikantseleisse.

■ Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium on ette valmistanud **liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu**.

Liiklusseaduse muutmine on vajalik digitaalse andmesalvestusega sõidumeeriku rakendamiseks alates 4. augustist 2005. aastal. Konkreetseid õiguslikke aluseid vajavad sõidumeeriku toimimiseks ettenähtud kiipkaartide andmisega seotud toimingud, sellise meeriku abil salvestatud andmete kasutamine, säilitamine ja kontrollimine. Samuti on vaja seaduse alusel sätestada juhtide tööaega käsitleva uue Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi teatud nõuded.

■ Sotsiaalministeerium on koostanud **töö- ja puhkeajaseaduse ning mereteenistuse seaduse (MTS) muutmise seaduse eelnõu**.

Eelnõu on välja töötatud selleks, et täpsustada tööinspeksiooni MTSis sätestatud järelevalvapädevust ja sellega seonduvalt Eesti reederite kohustusi, sätestada tervisekaitseinspeksiooni asjakohane järelevalvapädevus ning tööinspeksiooni, tervisekaitseinspeksiooni ja veeteede ameti laevade kontrollimisel tehtava koostöö alused ning laeva kapteni kohustus võimaldada valveaja kestel edasilükkamatute töödega hõivatud laevapere liikmele tööde tegemiseks kulunud ajaga võrdse pikkusega lisapuhkeaeg.

Seadus peaks jõustuma järgmise aasta 1. jaanuaril.

■ Rahandusministeerium ning maksu- ja tolliamet on ette valmistanud **käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu**. Seadusandja eesmärk on käibemaksuseaduse täiendav ühtlustamine Euroopa Liidus käibemaksuga maksustamist reguleeriva Euroopa Ühenduste Nõukogu kuuenda direktiiviga ja selle muudatustega.

Eelnõu reguleerib mõningaid praktikas üles kerkinud küsimusi ja probleeme ning sisaldab redaktsioonilisi muudatusi eesmärgiga vältida sätete mitmeti tõlgendamise võimalust.

Toome ära mõned olulisemad muudatused, mis täpsustavad veoteenuse ja ekspedeerimisteenuse maksustamist.

§ 10 lg 1 p 4

Sätte sõnastust muudetakse selgemaks ja arusaadavamaks. Täpsustatakse veoteenuse käibe tekkimise kohta – veoteenuse käive tekib seal, kus vedu toimub. Seega, Eestis toimuva veo puhul tekib käive reeglina Eestis, seda ka rahvusvahelise kaubaveo Eestis toimuva osa puhul.

Rahvusvahelise kaubaveo ühendusevälises riigis toimivas osas ei ole veoteenuse käibe tekkimise koht Eesti (vt § 10 lg 5 p 4). Kauba ühendusesise veo osas kehtivad erireeglid on sätestatud § 10 lõike 1 punktis 5, lõike 2 punktis 12 ja lõike 5 punktis 7.

Veoteenuse käibe tekkimise koha korrigeerimine ei too kaasa muudatusi veoteenuse maksustamises. Näiteks, kui kehtiva seaduse järgi ei ole eksporditava kauba veoteenuse käibe tekkimise koht Eesti ja teenus maksustatakse nullmääraga kui välisriigi käibeks loetav teenus, siis seadusmuudatuse kohaselt on eksporditava kauba veo Eestis toimuv osa küll Eesti käive, kuid ka see osa veost maksustatakse nullmääraga erisätte (§ 15 lg 4 p 9) alusel.

§ 10 lg 1 p 5

Kauba ühendusesise veo teenuse maksustamisel koheldakse piiratud maksukohustuslasena registreeritud isikule veoteenuse osutamist võrdset maksukohustuslasena registreeritud isikule teenuse osutamisega. Seega lähtutakse käesolevast sättest ainult juhul, kui kauba ühendusesise veo teenus osutatakse isikule, kes ei ole registreeritud üheski liikmesriigis ei maksukohustuslase ega piiratud maksukohustuslasena.

§ 10 lg 1 p 6

Määratletakse kaubaveo kõrvalteenuste käibe tekkimise koht. Kui kaubaveo kõrvalteenused osutatakse Eestis ja need ei ole seotud ühendusesise veoga, siis tekib kõrvalteenuste käive Eestis. Kuigi Eestis osutatavate kõrvalteenuste käibe tekkimise koht on Eesti, ei tähenda see, et teenus maksustatakse

järg lk 12

õigusloome

algus lk 11

alati 18% käibemaksuga, näiteks kauba ekspordi ja impordiga seotud kõrvalteenused maksustatakse siiski nullmääraga (§ 15 lg 4 p 9 ja 10).

§ 10 lg 5 p 4

Punktis 4 täpsustatakse kaubaveoteenuse käibe tekkimise kohta – veoteenuse käibe tekib seal, kus vedu toimub. Täielikult või osaliselt välisriigis osutatava kaubaveoteenuse käibe tekkimise koht on vastav välisriiki üksnes väljaspool Eestit toimuva veo osas. Reisijate veoteenuse ja sellise veo korraldamise käibe tekkimise kohaks on samuti välisriiki väljaspool Eestit toimuva veo osas.

Eestis toimuva veo osa (mis loetakse Eesti käibeks) maksustamisel on siiski rahvusvahelistel vedudel kehtestatud nullmäär § 15 lõikes 4. Seega, käibe tekkimise koha korrigeerimine ei too kaasa muudatust rahvusvahelise veoteenuse maksustamisel. Seda sätet ei rakendata kauba ühendusesise veoteenuse korral, kuna seal rakenduvad erisätted (§10 lg 1 p 5; lg 2 p 12; lg 5 p 5 ja 7).

§ 10 lg 5 p 5

Punkti 5 täpsustati, sätestades, et kauba ühendusesise veoteenuse sätet rakendatakse üksnes juhul, kui isik ei ole üheski liikmesriigis registreeritud ei maksukohustuslase ega piiratud maksukohustuslasena, kuna ka piiratud maksukohustuslasele veoteenuse osutamisel rakenduvad samad sätet, mis maksukohustuslasena registreeritud teenuse saaja puhul (§ 10 lg 2 p 12 ja lg 5 p 7).

Teise muudatusena jäeti sättest välja kaubaveoga seotud kõrvalteenused. Kui kaubaveo kõrvalteenust osutatakse maksukohustuslasena või piiratud maksukohustuslasena registreerimata isikule, siis on teenuse käibe tekkimise kohaks riik, kus seda kõrvalteenust osutatakse. Välisriigis osutatavate kõrvalteenuste käibe tekkimise koht on reguleeritud § 10 lõike 5 punktis 4 ja Eestis osutatavate kõrvalteenuste käibe tekkimise koht § 10 lõike 1 punktis 6.

§ 15 lg 4 p 5

Punkt 5 tunnustatakse kehtetuks, kuna kuues direktiiv ei sätesta nullmäärat rahvusvahelisele kullerposti teenusele. Kullerposti maksustatakse kauba veoteenuse sätete alusel.

§ 15 lg 4 p 7

Nullmääraga maksustatakse järgmiste kaupadega tehtavate tehingute vahendamisteenus: eksporditav kaup; rahvusvahelistes vetes sõitev merelaev või selle varustus, seadmed, varuosad, kütus ja reisija poolt pardal tarbitav kaup; peamiselt rahvusvahelisi lende teostava lennuettevõtja kasutatav õhusõiduk ja selle varustus, seadmed, varuosad, kütus ja reisija poolt pardal tarbitav kaup; diplomaatidele, diplomaatistele esindustele, NATO relvajõududele jt võõrandatav kaup ja Eesti Pangale võõrandatav kuld.

Nullmääraga maksustatakse järgmiste teenuste vahendamine: rahvusvahelise reisi ajal laeval või õhusõidukil reisijale osutatav teenus; rahvusvahelistes vetes sõitva laeva teenindamisega otseselt seotud sadamateenus; peamiselt rahvusvahelistel lendudel lendava õhusõiduki teenindamisega otseselt seotud navigatsiooniteenus ja lennuväljateenus; eelnimetatud merelaeva või õhusõiduki remontimine, hooldamine, prahtimine, rendile või kasutusvaldusse andmine või sellisel merelaeval või õhusõidukil kasutatava seadme remontimine, hooldamine, rendile või kasutusvaldusse andmine; kauba ekspordi või impordiga seotud kaubavedu, kaubaveo korraldamise teenus ning sellise kaubaveoga seotud kõrvalteenused; kauba vedu Assooridele või Madeirale või sealt Eestisse või teise liikmesriiki ning töö vallasajaga, mis toimetati Eestisse selle teenuse osutamiseks ja eksporditi pärast teenuse osutamist.

§ 15 lg 4 p 9–110

Punktis 9 sätestatakse eraldi kauba ekspordiga seotud kaubavedu, kaubaveo korraldamise teenus ning sellise kaubaveoga seotud kõrvalteenused. Nimetatud teenuste käibe tekkimise koht on Eesti, aga teenuste maksustamisel rakendatakse nullmäärat tulenevalt kuuenda direktiivi artikli 15 lõikest 13.

Punktis 10 lisatakse nullmääraga maksustatavate teenuse loetellu kauba impordiga seotud kaubavedu, kaubaveo korraldamise teenus ning sellise veoga seotud kõrvalteenused. Siinjuures tuleb arvestada tingimusega, et vastav teenuse kulu peab olema arvatud imporditava kauba maksustatava väärtuse hulka. Sätte aluseks on kuuenda direktiivi artikli 14 lõige i.

Muudatused jõustuvad juulis.

meediamonitooring

Transpordi ja logistika kajastamine ajalehtedes veebruaris 2005**Koidula piirijaam seisab riigi ja Eesti Raudtee tüli taga**

Kagu-Eesti piirkonna arengut mõjutava 750 miljoni kroonise maksumusega Koidula piirijaama ammu veninud ehitus ei alga ka 2006. aastal, kui riik ja Eesti Raudtee ei lepi kokku rajatiste omandiküsimuses.

Äripäev 31.01.2005

Tartu maantee laiendus püsib veel päevakorras

Tartu maantee laiendusele ette jäävate majade väljaostuks 13 omanikust seitsmega kokkuleppele jõudnud Tallinna linnavõim peab veel võimalikuks, et teelaiendus valmib tänavu, nagu varem lubatud.

Äripäev 01.02.2005

Saksamaa teemaksu lepingu tingimused muutusid keerulisemaks

Tänavu 1. jaanuarist kehtivad uued Saksamaa teemaksu arvestamise lepingu üldised tingimused ning nende suhtes antakse võimalus kuue nädala jooksul vastuväiteid esitada.

Äripäev 01.02.2005

Kuldmunade munejad

Ülirentaablid Lennuliiklusteeninduse AS ja Eesti Loots täidavad igal aastal hoolega riigikassat, kuid raha jagub ka oma töötajate eest hoolitsemiseks.

Äripäev 02.02.2005

Tallinn paneb magistraalteed suvel korraga remonti

Suvel läheb enam-vähem ühel ajal remonti mitu Tallinna maanteed, hea tulemuse nimel soovib liiklusteenistus ümbersuunamisi rahulikult võtta.

Eesti Päevaleht 04.02.2005

Eesti bussifirma võidab Põhjalas remonditurgu

Eurolinesi ja Sebe omanikuna Eesti üheks juhtivaks busširimeheks tõusnud Hugo Osula sihib tänavu suurt tükki Põhjamaade busside remondi turust.

Postimees 07.02.2005

Tallinki juht Enn Pant tegi oma Merko Ehituse aktsiad rahaks

Tallinki juht Enn Pant on viimase kuu ajaga maha müünud enamiku oma

meediamonitooring

Merko Ehituse aktsiatest.

Äripäev 08.02.2005

Logistikafirmade juhid ennustavad tänavu kuni 15protsendist turu kasvu

Ketistuv kaubandus ning üha enam leviv logistikateenuste sisseostmine kergitab teenusepakujate hinnangul tänavu mahtusid kuni 15%.

Äripäev 08.02.2005

Tulevikurong viib 6 tunniga Varssavisse

Eesti ja Brüsseli ametkondades valmistatakse ette hiigelpojekt, mille kohaselt läbiks Eestit aastate pärast Euroopa standardite vastav täiesti uus raudtee Rail Baltica, mis võimaldaks kuue tunniga Varssavisse sõita.

Äripäev 09.02.2005

Vähemalt neli meremeest uppus koos kaubalaevaga

Üleleie öösel uppus Atlandi ookeanil Fääri saarte lähedal Eesti päritolu meeskonnaga kaubalaev Jökulfell.

Eesti Päevaleht 09.02.2005

Allilm pumpab Eesti rongidest iga kuu sadu tonne kütust

Täis kütusepüttidega idast ja lõunast Eestisse veerevatel rongikoosseisudel parasiteerib tumedaid jõude, kes vedajatelt kindlat matti võtavad.

Kui palju kütusekrattide tsisternidesse vedelikku voolab, võib vaid oletada. Kuid ilmselt paarsada tonni kuus.

Ärileht 09.02.2005

Transpordifirmad sarjavad ametiühingu kampaaniat

Transpordifirmade juhid peavad ametiühingu käivitatud kampaaniat, mis kutsub kuni 500 bussi- ja autojuhti Inglismaale tööle, ebaeetiliseks ja siinset ettevõtlust kahjustavaks.

Äripäev 10.02.2005

Laevahukust pääsenud meremehed jõuavad lähapäevil tagasi koju

Fääri saarte lähedal laevahukust pääsenud meremehed võivad juba täna koju jõuda.

Eesti Päevaleht 10.02.2005

Tallinna Sadam – kahe näoga Janus

Võimuliidu moodustatud sadama nõukogu kannab kahe partei poliitilisi jõujooni. Avalikkuse püüne peal veavad vägikaigast Reformierakond ja Res

Publica. Sellest tulenevalt on sadamal kaks nägu ja nad vaatavad vastupidises suunas nagu antiikmütoloogias teada oleval kahepalgelisel Janusel.

Isamaaliidu liikme ja endise Tallinna Sadama nõukogu liikme Andrus Villemi kommentaar, Äripäev 10.02.2005

Estonian Air võib hakata küsima toiduraha

SL Öhtulehele teadaolevalt muudab Estonian Air märtsis pardateenindust ja võimalik, et siis küsitakse turisti-klassis toitlustamise eest raha.

SL Öhtuleht 10.02.2005

Eesti Raudtee taunib plaanitavat veomahu jaotust

Eesti Raudtee võib raudteeinspeksiooni oma õiguste kaitseks kohtusse kaevata.

Eesti Päevaleht 14.02.2005

Rohelised Saaremaa sadama ehitamisele takistusi ei tee

Rohelised teatasid eile, et loobuvad Saaremaa süvasadama keskkonnakahjude hindamise üle käivast kohutuvaidlusest.

Äripäev 15.02.2005

Estonian Air sulgeb Göteborgi lennuliini

Estonian Air lõpetab lähiajal Göteborgi lennu, mis jätab hätta endale pileti soetanud inimesed.

Eesti Päevaleht 15.02.2005

Tallinn kaalub taksode taas vanalinna lubamist

Tallinna linnavalitsus kaalub taksode lubamist vanalinna jalakäijate alase, kuna seda nõuavad mitmed seal asuvad hotellid ja restoranid.

Postimees 15.02.2005

Saaremaa kruisisadama projekt on riskantne

Tallinna Sadama tegemisi tundva inimese sõnul oli eelmine juhtkond kirjutanud Saaremaa kruisisadama projekti liiga optimistlikuks.

Eesti Päevaleht 16.02.2005

Tiit Vähi valmis Eesti–Soome laevaliini avama

Varem arutatud Kunda–Kotka laevaliini asemele on jõuliselt tulemas Silamäe–Kotka liin.

Ärileht 16.02.2005

Meremehed astuvad kõrge maksu vastu

Meremehed püüavad peatada Rii-

gikokku jõudnud seaduseelnõu, mis võtab võõrriigi lipu all sõitvatel laevadel teenivatelt meremeestelt sotsiaalse ja tulumaksuna ligi 60% nende sissetulekust.

Äripäev 17.02.2005

Lennureisijale makstav valuraha suureneb tänasest märgatavalt

Tänasest hakkab kehtima Euroopa Liidu regulatsioon, mis kehtestab ühtsed kompensatsioonireeglid Euroopa lennufirmade klientidele reisimisel tekkinud probleemide korral.

Äripäev 17.02.2005

Tulika taksod lähevad üle GPS-süsteemile

Tulika Takso paigaldab kõikidesse oma autodesse *online*-GPS-süsteemi, mis võimaldab kaardiga maksta sama mugavalt nagu poodides.

Eesti Päevaleht 17.02.2005

Atko ja Tarbuse huvid põrkuvad bussiturul

Riigi poolt tänavu 160 miljonit krooni dotatsioon saava maabussiliikluse pärast võitleb kaks huvigrupi – eksmaapankuri Arvo Sarapuu Atko Grupp ja Marcel Vichmann, kellele kuulub enamusosalus Tartu bussi-firmas Tarbus.

Äripäev 18.02.2005

Taksojuhtide töö saab karmimad reeglid

Rahvusraamatukogus taksojuhtidele korraldatud infopäeval tutvustas Tallinna ettevõtlusamet taksoveoeeskirja plaanitud uuendusi, mis kärbibvad taksojuhtide hinnakirja ning isikustavad taksojuhi kliendi jaoks.

Äripäev 18.02.2005

Eesti firmalt varastati Norras kalalaadung

Norrast 18 tonni lõhet ja forelli tel-linud firma jäi sellest ilma, sest kauba transportija osutus kelmiks.

SL Öhtuleht 18.02.2005

Eesti teedel kasvab liikluse tihedus

Võrreldes 2003. aastaga on liiklussagedus Eesti teedel teinud märkimisväärse hüppe.

Maanteeameti tellimusel valmis ASil Teede Tehnokeskus aruanne 2004. aasta liiklusloenduse tulemustest. Põhiteedel kasvas liiklussagedus 9,7% (viimase 5 aasta suurim kasv) ja tugiteedel 6,6% (võrdluseks aastatel 2002/2003 kasvas liiklussagedus põhiteedel 6,9% ja tugiteedel 6,1%).

Põhiteede keskmine liiklussagedus oli 2004. aastal 3520 autot ööpäevas ja tugiteedel 1240 autot ööpäevas. Loendusaaastat iseloomustasid jahe ja vihmane suvi, suhteliselt kõrged mootorikütuse hinnad ja sisemajanduse koguprodukti kasv 5,3% (rahandusministreeriumi prognoos).

Põhiteedel oli suurima liiklussageduse kasvuga teelõik T-4 Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel Laagri ja Peoleo käämpingu vahel (kasv 37%); tugiteedel T-20 Põdruse–Kunda–Pada maantee viimane lõik pikkusega ca 2 km (lõpuga Tallinna–Narva maanteel, kasv 22%).

Üks liiklussageduse poolest erilisemaid põhiteede lõike asub T-1 Tallinna–Narva maanteel kilomeetritel 158,2–162,3 Kukruse ja Jõhvi vahel, kus liiklussagedus on 12 500 autot ööpäevas, mis on ligi kolm korda kõrgem kui sama maantee teistel lõikudel (Tallinna ümbrus välja arvatud).

Eesti suurima liiklussagedusega teelõik ei asu nüüd enam T-1 Tallinna–Narva maanteel, vaid on T-4 Tallinna–Pärnu–Ikla maantee alguses, 13.–13,7. km, liiklussagedus on sel teelõigul 27 680 autot ööpäevas (võrdluseks T-1 Tallinna–Narva maantee alguses on liiklussagedus 27 160 autot ööpäevas).

Liiklust loendati põhi- ja tugiteedel nii statsionaarsete kui ka teisaldatavate loendusseadmetega. 48 statsionaarset loenduspunkti paiknevad nii põhi- kui tugiteedel, 2004. aastal loendati liiklust põhiteedel täiendavalt 185 teisaldatavas loenduspunktis. Statsionaarsetes punktides kogutakse andmeid aasta läbi, teisaldatavates punktides tehakse seda kevadel, suvel ja sügisel.

Eesti teedel sõitvate sõidukite koos-

Põhimaanteedel kasvas liiklustihedus enim Rakvere ja Jõhvi vahel

liiklustiheduse muutus 2003/2004, protsentides

Tallinn–Narva

• Tallinn–Viitna	+8,4
• Viitna–Rakvere	+9,1
• Rakvere–Varja	+18,7
• Varja–Jõhvi	+18,7
• Jõhvi–Narva	+13,1

Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa

• Tallinn–Mäo	+7,1
• Mäo–Tartu	+7,0
• Tartu–Tatra	+10,0
• Tatra–Võru	+9,2
• Võru–Luhamaa	+8,2

Jõhvi–Tartu–Valga

• Jõhvi–Mustvee	+7,8
• Mustvee–Tartu	+8,6
• Tartu–Elva	+12,3
• Elva–Valga	+12,4

Tallinn–Pärnu–Ikla

• Tallinn–Ääsmäe	+14,1
• Ääsmäe–Pärnu	+11,1
• Pärnu–Ikla	+13,0

Pärnu–Paide–Rakvere

• Pärnu–Paide	+7,6
• Paide–Käravete	+8,4
• Käravete–Rakvere	+13,3

Valga–Uulu mnt

• Valga–Uulu	+11,2
--------------	-------

Tallinn–Paldiski

• Tallinn–Paldiski	+5,9
--------------------	------

Ääsmäe–Haapsalu–Rohuküla

• Ääsmäe–Rohuküla	+12,5
-------------------	-------

Risti–Virtsu–Kuivastu–Kuressaare

• Risti–Virtsu	+8,9
• Kuivastu–Kuressaare	+7,5

Tallinna ringtee

• Vao–Keila	+11,9
-------------	-------

Tartu–Viljandi–Kilingi–Nõmme

• Tartu–Viljandi	+10,0
• Viljandi–Kilingi–Nõmme	-6,0

Allikas: Teede Tehnokeskus

seis on jäänud üsna sarnaseks eelnevate aastatega. Põhiteedel jaguneb liiklus järgnevalt (% kõigist sõidukitest): 79% sõidu- ja pakiautod; 12% kerge- ja raskeveoautod ning autobussid; 9% autorongid.

Tugiteedel on liikluse jaotus pisut erinev: 83% sõidu- ja pakiautod; 11% kerge- ja raskeveoautod ning autobussid; 6% autorongid. **maanteeamet**

Sadamate turvalisust tuleks tõsta

Maailmapanga uuring "Kaubandus- ja transpordisüsteemide areng Balti riikides" leidis, et Balti riikide sadamad peavad oma konkurentsivõime suurendamiseks tõstma sadamate turvalisust, parandama infovahetust sadamate vahel ja lahendama maaomandiprobleemid.

Maailmapank kirjutas oma möödunud aastal avaldatud uuringus, et hetkel on paljud Balti riikide sadamate poolt kogutavad andmed erinevates andmebaasides, üldistamata, ei ühildu või ei ole piisavalt ülevaatlikud. "Täielik ülevaade sadamat läbivatest kaupadest on vajalik mitte ainult sadamate endi töö efektiivsuse tõstmiseks, vaid ka rahvusvaheliste merendusorganisatsioonide ja Euroopa Liidu nõuete täitmiseks, mille eesmärgiks on suurendada sadamate turvalisust," kirjutavad uuringu autorid.

Üheks suuremaks probleemiks on ka maaküsimused, sest enamik Balti riikide suuri sadamaid tegutseb nn *landlord*-põhimõttel, kus sadama omanikud hooldavad ja arendavad infrastruktuuri ning igapäevast tööd teevad sadamaoperaatorid.

Uuringu autorite arvates tegutsevad sadamaoperaatorid paljudel juhtudel jäikade või ebasoodsate tingimuste alusel, nt maarendi küsimused, mis ei soodusta nendepoolsete pikaajaliste investeeringute tegemist terminalide rajamisse. Seetõttu on sadamaoperaatorid teadmatutes ja enamasti seavad eesmärgiks maksimaalse kasu saamise lühikese aja jooksul, mitte pikaajalise stabiilse arengu.

Rendiprobleemid on saanud juba takistuseks näiteks Tallinna, Riia ja Klaipeda sadamas ja vähendavad sadamate üldist efektiivsust. Siin võib näha ka ühte põhjust, miks Balti riikides on siiani rajatud väga vähe jaotuskeskusi.

Muu hulgas leiavad uuringu autorid, et Balti riigid peaksid muutma oma seadusi, mille alusel on riigid kohustatud hetkel maksma maaomanikule, kelle maa jääb riiklikult olulise infrastruktuuriobjekti alla, turuhinda.

Balti riikides oli 2003. aasta näitajate järgi kaheksa sadamat, mille kaubakäive ületas 1 miljon tonni. Eestis olid nendeks Tallinn, Kunda ja Pärnu, Lä-

uuring

tis Ventspils, Riia ja Liepaja ning Leedus Klaipeda ja Butinge.

2003. aasta andmetel olid kolme Balti riigi võrdluses Eesti sadamad 47,2 mln tonniga teisel kohal, jäädes Lätist maha 7,6 mln tonniga, kuid edestades Leedut 15,3 mln tonniga.

Alates 1995. aastast on kaubakäive Eesti sadamates kasvanud 14,7 mln tonnilt 47,2 mln tonnini, seejuures Tallinna sadama kaubakäive 13 mln tonnilt 37,6 mln tonnini.

Läti sadamate kaubakäive kasvas samas ajavahemikus 39 mln tonnilt 54,8 mln tonnini, sealhulgas vähenes Ventspils sadama kaubakäive 29,6 mln tonnilt 1995. aastal 27,3 mln tonnini 2003. aastal. Kui 1995. aastal töötles Riia sadam 7,5 mln tonni kaupa, siis 2003. aastal juba 21,7 mln tonni.

Leedu sadamate kaubakäive kasvas üheksa aastaga 12,7 mln tonnilt 31,9 mln tonnini, sealhulgas Klaipeda sadama kaubakäive 12,7 mln tonnilt 21,2 mln tonnini ja Butinge nafta terminali käive viie aastaga 10,7 mln tonnini. Võrdluseks, Peterburi sadama kaubakäive kasvas selle ajaga 17,1 mln tonnilt 42 mln tonnini.

Sealhulgas moodustasid nafta ja naftatooted Leedus ja Eestis üle 50% sadamate kaubakäivest ning Lätis umbes 50%.

Nõrgad ametiühingud on Balti sadamate eelis

Uuringu autorid leidsid, et üks põhilisi Balti riikide sadamate eeliseid võrreldes nende Lääne-Euroopa konkurentidega on äärmiselt suur paindlikkus, eriti just peale- ja mahalaadimiste puhul. Kuna sadamatöölise ametiühingud on väga nõrgad, ei ole Balti riikides toimunud samalaadseid sadamatöölise streike nagu mujal Euroopas, ehkki mitmed Balti laevafirmad on oma madalate palgakulude tõttu viimastel aastatel langenud selliste boikottide ohvriks, eriti Skandiinaavias.

Samas on enamik Balti sadamaid väga efektiivsed. Aastatel 1999–2002 olid Asi Tallinna Sadam tööjõukulud 16% käibest, samas kui Riia sadamas oli see 19% ja Klaipeda sadamas 12%.

Infotehnoloogialt on Balti riikide sadamatel kõige kaugemale jõudnud Klaipeda, mis 2004. aastal juurutas IT-süsteemi, mis hõlmab kogu kauba liikumist sadamas. Projekt maksis kuni 2 mln dollarit ja selle juurutamine võtab vähemalt kaks aastat.

küsimus ja vastus

Maanteeameti liiklusõnnetuste statistika näitab, et kasvab vanemaalistele liiklusõnnetusse sattunud bussijuhtide arv. Eelmise aasta 11 kuu jooksul sattus liiklusõnnetusse 82 bussijuhti, neist 17 olid vähemalt 60 aastat vanad. Varasematel aastatel on üle 60aastaseid bussijuhte sattunud õnnetusse iga aasta 8–10 (vt uudist 2005 veebruari infolehest). Kas bussijuhtide vanusepiirang oleks vajalik?

Üle 50aastastele bussijuhtidele tuleb tihedam tervisekontroll

Linikannatanutega liiklusõnnetusi toimus 2004. aastal kokku 2228, millest 91 korral oli üheks osapooliks buss. Bussijuhi süülisus tuvastati 29 juhul.

Vanemaid kui 59aastaseid bussijuhte osales nimetatud õnnetustes 18 korral, millest süülisus tuvastati 9 korral.

Kuna meil puudub täpsem ülevaade bussijuhtide vanuselise koosseisust, nõuaks uurimine, kui suur on erinevatel vanuseastmetel risk sattuda liiklusõnnetusse või seda põhjustada, täiendavat süvaanalüüsi. Käesoleval hetkel ei ole meil alust väita, et vanemad (üle 59aastased) bussijuhid on ohtlikumad kui teised vanuserühmad, kuigi liiklusõnnetuses süüdi olemise protsent juhi vanuse kasvades suureneb. Õigema järelduse saaksime teha siis, kui arvesse võetak ka juhtide koguarvu vanuseastmes.

Analüüsid liiklusõnnetusi toimimiskoha järgi, on domineerima hakanud õnnetused linnades. Sagedased on juhtumid, kus õnnetuse tagajärjeks ei ole kokkupõrge bussi ja teise mootorsõiduki vahel, vaid bussi äkkpidurduse tagajärjel sõitja vigastus. Üldjuhul jääb sellisel juhul süüdi bussijuht, kuigi põhjustajaks on kaasliiklejatega mitteametav liikleja, kes ise vastutusest pääseb. Seega ei pruugi ka bussijuhi süülisus alati tegelikku olukorda kajastada.

Kindlasti on juhi vanusel oma osa liiklusõnnetusse sattumisel või selle põhjustamisel. Kuigi sõidustiil muutub aastatega üldjuhul rahulikumaks, pikeneb juhi reageerimisaeg ja väheneb silma tundlikkus ning hakkavad toimima muud ealised iseärasused.

Bussijuhi vanuse piiramine on pigem põhiseadusega vastuolus kui väljapääs liiklusõnnetuste vältimiseks ning sellist piirangut ei ole meile teadaole-

valt kehtestatud üheski teises ELi liikmesriigis. Küll aga peab juht vastama kehtestatud tervise seisundi nõuetele (sotsiaalministri 9. juuli 2001. a määrus nr 76) ning läbima perioodiliselt tervise seisundi kontrolli. Kehtestatud korra kohaselt toimub juhi tervisekontroll iga 10 aasta tagant, kui arstlik komisjon ei ole määranud lühemat tähtaega. Samuti on tööandjal õigus nõuda tihedamat tervise seisundi kontrolli.

Ettevalmistatavas uue liikluseaduse kavandis on tehtud ettepanek kehtestada üle 50aastastele professionaalsetele juhtidele tervise seisundi kontrolli perioodilisuseks viis aastat.

Eesti Transpordiametiühingu 2002. aasta analüüsi kohaselt on Eesti bussijuhtide keskmine vanus 45–47 aastat. Samas, kuni 10% bussijuhtidest töötab või asub lähiajal tööle välisriikidesse (eelkõige Soome, Inglismaa, Wales, Iirimaa). Enamik neist kuulub keskmisest nooremasse vanuserühma. Uue autojuhi ametikoolituse direktiivi järgi peavad kõik uued bussijuhid läbima väga kuluka ametikoolituse. Niikaua, kui siin puudub riiklik tellimus kutseharidussüsteemi kaudu, ei ole alust loota, et turule lisandub noori bussijuhte. Tööandjate hinnangul on juba praegu Eestis puudu ca 300 bussijuhti.

Seega, bussijuhtidele vanusepiirangu kehtestamine ei ole hetkel mõistlik ega võimalik.

Ain Tatter,

majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteosakonna juhataja

Eestis arutatakse raudtee tuleviku üle

Ülevaade Eesti Raudteelaste Ametiühingu korraldatud foorumist "Kauba- ja reisijateveoteenuse liberaliseerimine raudteel. Eesti valik" ja raudtee sertifitseerimise ja standardiseerimise alast seminarist "Aeg tegutseda".

Raudtee sertifitseerimise ja standardiseerimise seminar

Raul Lobanov
raudteeinspektsiooni arendusosakond

Seminari aluseks oli Hollandi valituse programm PSO, mille eesmärgiks on Eesti standardiseerimisvõime tõstmine raudteevaldkonnas.

Praegu valitseb Eestis olukord, kus üheaegselt kehtivad erinevad standardid ja normid. Kasutusel on veel palju nõukogudeaegseid norme, samas tulenevad Euroopa Liidu (EL) direktiividest uued normid.

Raudteede vastastikune ühildatus on ELi jaoks oluline teema, mis tugineb ELi liikmesriikide soovil arendada ühist ning standardiseeritud üle-euroopalist raudteesüsteemi, mis omakorda peab looma paremaid ja efektiivsemad võimalused liikmesriikidevaheliseks transpordiks ning majanduse arenguks.

Eesti on ühinenud ka mitmete rahvusvaheliste lepingutega, mille nõudeid tuleb samuti järgida. Sellises

olukorras on oluliseks eesmärgiks standardite ühtlustamine.

PSO projekti esimeses faasis tegelesid Hollandi eksperdid hetkeolukorra kaardistamisega. Toimunud seminaril tutvustati seminari ühe osana seni tehtud tööd. Projekti järgmise etapi eesmärk on moodustada regulaarselt kohtuvad ekspertide töögrupid, mis tegelevad ühe kindla raudteelase alamvaldkonnaga. Töögrupp peab leidma probleeme, mille vältimine tulevikus on võimalik läbi ühtlustatud standardite, normide või siseriiklike protseduuride. Töögrupp tutvub analoogsete probleemide lahendustega teistes riikides ning teeb ettepanekud Eesti seadusandluse, normaktide või standardite muutmiseks ja/või ühtlustamiseks.

Et tagada ühiselt mõistetud ning aksepteeritud raamistiku loomist Eesti normides, on algusest peale kaasatud protsessi ka raudtee-ettevõtjate esindajad.

Valdkonnad, mille üle töögrupid arutama hakkavad, on järgmised:

- raudtee infrastruktuur (ülesõidud, rööbastele mõjuvad jõud)
- veeremipark (veeremi katsetamine ja vastuvõtmine)
- turvangu signalisatsioon ja kontroll ning personalile esitatavaid nõudeid ja liikluskorraldus.

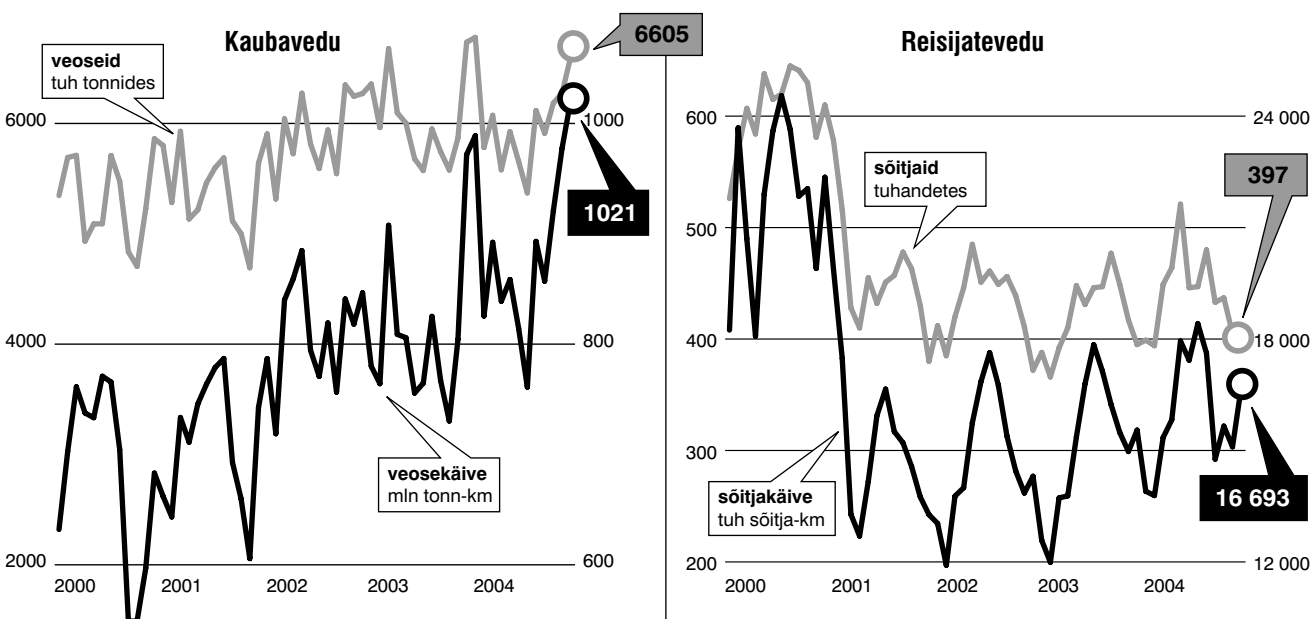
Töö jooksul võivad teemad ka pisut muutuda või täpsustuda.

Seminari teises osas toimuski töögruppides nende teemade arutelu. Eesmärgiks oli anda avalöök tulevasele tööle ning tunnetada läbi diskussioonide, et probleemid on olemas ning nende ühine lahendamine ühtlustatud normide ja standardite kaudu on vajalik.

Seega ei jõutud esimesel kohtumisel veel konkreetsete tulemusteni. Hollandi ekspertide juhendamisel peaksid töögrupid esimeste tulemuste ning ettepanekuteni jõudma selle aasta sügisel.

statistika

Raudtee käive nii kauba- kui reisijateveol taas suureneb



Foorum "Kauba- ja reisijateveoteenuse liberaliseerimine raudteel. Eesti valik"

Jolan Ševtsov

Eesti Raudteelaste Ametiühingu esimees

Raudteelaste ametiühing on mures aastast aastasse vähenevate raudtee reisivedude dotatsioonide pärast. Edelaraudteel on see langenud 2000. aastast ca 180 mln kr ja 2005. aastal on dotatsioon 135 mln kr. Elektriraudteel on vastavad näidud – 2000. aastal 62 mln kr ja 2005. aastal 48 mln kr. Väheneb elanikkonnale pakutavate teenuste arv ja väheneb ka töötajate arv.

Meie seisukohalt läheb see aga vastuollu Euroopa Liidu transpordipoliitikaga, kuna selle prioriteetideks on raudtee kauba- ja reisivedude eelise areng. On ju raudteetransport vaieldamatult kõige keskkonnasõbralikum, ohutum ning turvalisem transpordiliik. Raudtee reisijatevedu ei finantseerita piisavalt.

Ka bussitransporti finantseeritakse ebapiisavalt, kuid seal on siiski aastast aastasse märgata dotatsioonide stabiilset tõusu, kuigi väikest. Järgnevate aastate jooksul oleks oluline, kui riik sõlmiks pikaajalised lepingud raudtee reisijateveo korraldamiseks ning tagaks toetuste tõusu vähemalt 10% aastas. See võimaldaks parandada raudteetranspordi konkurentsivõimet nii Eestis kui ka Euroopa mastaapides. Täna on seis järgmine: kui Elektriraudtee dotatsioone järgnevatel aastatel ei tõsteta, lõpetab ettevõtte ilmselt oma tegevuse aastaks 2010 kontaktvõrgu ja elektrialajaamade amortiseerumise tõttu.

Edelaraudtee dotatsioonid on aastast aastasse vähenenud, mis kasvavat elukallidust silmas pidades võimaldab teha vaid jooksvaid remonditöid raudteel, kuid mitte seda laiendada. Samuti ei võimalda hankida uut ja efektiivsemat veeremist. Me peame mõtlema laiemalt ja investeerima tulevikku. Euroopa liigub selles suunas, et inimesed kasutaksid rohkem ühistransporti.

■ **Kaubaveod.** Eesti on tänaseks ainus Euroopa Liidu liikmesriik, kus on täielikult avatud nii kauba- kui ka reisijateveoteenuste turg. Selles näeme aga mitmeid ohte, mis tulenevad uuest raudteeseadusest ja raudteeturu liberaliseerimisest. Eesti Vabariik võttis tänavu kevadel vastu uue raudteeseaduse, mis toob endaga kaasa raudteeturu täieliku liberaliseerimise alates 2005.

aastast. Euroopa mastaabis on selline samm alles esimene pääsuke, sest teised riigid lubavad selle võimaluse üle arutama hakata alles alates 2007. ja 2008. aastast.

Euroopa Liidu peamine argument raudteeturu liberaliseerimisel lähtub Euroopa Liidu konkurentsivõime ülddisest tõstmisest ning samuti ka kaubavedude suunamisest keskkonda koormavalt ning ummistunud maanteetranspordilt efektiivsemale ja loodusõbralikumale raudteetranspordile.

Euroopas veetakse suuremat jagu kaupu mööda maanteid ja transpordiliikidest on raudtee osakaal üks väiksemaid. Euroopa Liidu liikmesriigid teevad ühiseid jõupingutusi, et kaubavedu raudteel muutuks taas kord populaarseks, sest see aitaks majanduse elavnemisele kaasa ja oleks keskkonnasõbralikum lahendus. Eestis on see aga vastupidi vähemalt kaubaveo osas.

Eesti riik on kirjutanud raudteeseadusse punkti, mis eeldab kõigest Eestis või Euroopa Liidus registreerimist, et ettevõtte võiks osaleda raudtee infrastruktuuri läbilaskejaotuse konkursil ning saaks edaspidi alustada siin teenuse osutamist.

Nagu võib näha läbilaskekonkursile laekunud pakkumistest, on kõik osalejad küll registreeritud kas Eestis või Euroopa Liidu liikmesriigis, kuid tegelikud omanikud asuvad kolmandates riikides. Seega on Eesti astunud pretenditud sammu, avades oma raudtee kaubavedude turu kolmandatele riikidele, kus asub ka valdav enamik transporditava kauba omanikke.

See kõik toob endaga kaasa küll mitmesuguseid võimalusi, kuid – mis olulisem – tekitab ka tohutul hulga uusi probleeme nii reisiohutusele, töötajatele kui ka ettevõtjatele endile.

Täna sel päeval hästi toimiv ja pika loksunud süsteem muutetakse hetkega kaootiliseks. Juurde tuleb hulk erinevaid operaatoreid, kelle puhul ei saa olla kindel, kas nad suudavad toime tulla tehnoloogiliste probleemide ja ohutusnõuete järgimisega. Kuna läbilaskevõimet jaotatakse vaid iga-aastaselt, puudub ka kolmandatest riikidest pärit ettevõtjatel pikemaajalisem huvi siinseks tegutsemiseks – lähtutakse põhimõttest "täna siin, homme mujal". Samal ajal puudub neil ka side infrastruktuuriga, mistõttu on oht, et kai-

tutakse kui ühepäevaperemehed ning kaob motivatsioon suhtuda korrektselt infrastruktuurikasutamise normidesse ja ohutusnõuetesse.

Kõik see suurendab suurte rongiõnnetuste võimalust Eestis. Just mitme operatori tegutsemine, kelle motiveeritus ohutuse vallas on kaheldav, võib saada tehnogeense katastroofi potentsiaalseks ohuallikaks. Selle ilmeks näiteks on Inglismaa, kes oma turu avas. Ei saa ära unustada, et turu avanemisega kaasnevad ka sotsiaalsed probleemid, mis on tingitud koondamistest. Konkurentsi tihene mine viib paratamatult selleni, et ettevõtjatel tuleb konkurentsieelse säilitamiseks muutuda üha efektiivsemaks, mis üldjuhul tähendab tööprotsesside muutmist ning toob endaga paratamatult kaasa ka koondamisi. Töö ja sissetuleku kaotavad ju sellisel juhul kohalikud töötajad – Eesti elanikkond ehk maksumaksjad.

Raudteeturgude avamisel viiakse veotulust teenitav raha Eestist välja, sest operaatoritel ei ole kohustust ega vajadust investeerida infrastruktuuri. See võib omakorda viia Eesti raudteeinfrastruktuuri järsule halvenemisele pikemas perspektiivis, mis omakorda mõjutab raudteeohutust. Ja lõpuks tekib õigustatud küsimus – milline on siis riigi kasu veoteenuste turu avanemise korral? Nii võib juhtuda, et algselt õilsana tundunud eesmärk toob kasu asemel riigile vaid kahju.

Kõigele lisaks veel üks vaatenurk. Nimelt, erinevate operaatorite lisandumine suurendab töötajate jaoks valikuvõimalusi töoandjate vahel, kuid tuleb siiski silmas pidada, et enamik operaatoreid ei tule siia pikaajaliselt tegutsema, võib-olla ehk vaid üheks aastaks – sest täpselt nii pika perioodi jooksul on neil korraga võimalik läbilaskejaotuses osaleda ning vedada. Nii puudub ka töövõtjatel pikaajaline kindlus töoandjate suhtes.

■ Kokkuvõtteks

- Hetkel liigume raudteetranspordi arengus mitte Euroopaga ühte jalga, vaid vastassuunas. Riik peaks eelkõige tõsiselt mõtlema reisijatevedude arendamisele raudteel, mille finantseerimist on vaja tõsta vähemalt 10% aastas.

järg lk 18

Foorum "Kauba- ja reisijateveoteenuse liberaliseerimine raudteel. Eesti valik"

algus lk 17

- Vajalikud on pikaajalised reisijateveolepingud, mis võimaldavad raudteesektori arengut.
- Raudteeturgede liberaliseerimine Eestis on liiga järsk, mistõttu ei saa seda pidada jätkusuutlikuks arenguks.
- ERAÜ on seisukohal, et Eesti ei ole täna veel turu avamiseks valmis. Lähimõtlemtatu raudtee killustamine seab otseselt ohtu ja takistab stabiilset raudteetranspordi arengut.
- Arvame, et täna kehtiv raudteeseadus on puudulik.
- Liberaliseerimine saab toimuda vaid siis, kui on tagatud töötajate tööhõive.

Foorumil osalesid ka poliitikud. Res Publica esindaja Henn Pärn ja Reformierakonna esindaja Olev Kukk olid seisukohal, et reisijatevedu raudteel ei ole perspektiivne ja on kulukas. Kaubaveoteenuste turu avamine on ELi nõue ja kasulik majandusele. Riik ei peaks sekkuma.

Tööandjate Keskliidu juht Tarmo Kriis kritiseeris majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ja oli seisukohal, et kaubaveoteenuste turu avamisega vaid halvendatakse ja seatakse küsimuse alla raudteetranspordi jätkusuutlik areng.

Foorumist võtsid osa ka Euroopa Transpordiametiühingute Föderatsiooni raudteepoliitika sekretär Sabine Treier ja Saksa raudteelaste ametiühingu Transnet transpordipoliitika ekspert Armine Duttine. Nad jagasid oma kogemusi raudteetranspordi arengu kulgemise osas Euroopa Liidus. Saksamaal näiteks on kümnekond aastat olnud veoteenuste turg avatud, kuid oodatud efekti pole saavutatud. Turg ei ole elavnenud ja teenuste kvaliteet ei ole märgatavalt paranenud.

Tõdeti, et riik peab vastutama raudteetranspordi arendamise eest. Raudteetransport on spetsiifiline majandusharu, mis ei vajab riigi osalemist ja kaasfinantseerimist, kuid raudteed ei arene. See on oluline, sest reisi- ja kaubavedude korraldamine ning arendamine on riigi eksistentsi küsimusi. ELis on võetud ametlikult prioriteediks kaubavedude areng.

Tootmismahdade kasv loob Wendrele uusi logistilisi võimalusi

Tekstiilitööstusettevõtte Wendre plaanib kahe aastaga tootmismahtu- sid kahekordistada, mis loob ka uusi logistilisi võimalusi tarnetele.

Wendre turundusjuht **Peep Armväärt** kinnitab, et juba tänava kasvavad firma transpordimahud impordil 20% ja ekspordil 30% ning aasta teises pooles on oodata uusi konkursse teenusepakujate leidmiseks.

Kui suur on Wendre sisseostetavate logistikateenuste rahaline maht 2005. aastal?

Kogu rahaline maht eelmisel aastal jäi 30 miljoni krooni juurde. See summa ei hõlma kogu logistikateenust, kuna palju ekspordi läheb välja ka klienti transpordiga.

Mõni number – eelmisel aastal võtsime impordina sisse 450 konteinerit.

Kui suured on Wendre prognoositavad tootmismahud 2005. aastal?

2004. aasta lõpetasime 420 miljoni kroonise käibega. Tänavu peaks käive veel tõusma, arvame, et ligikaudu 600 miljoni juurde. Raske on täna numbreid välja öelda, sest kolme-nelja kuu pärast hakkame oma padja-tekitootmist Väändrast Pärnusse kolima, valmis saab uus tootmishoone oma 30 000 ruutmeetriga. Kõik sõltub, kui kiiresti kohaneme uutest oludest ja võimsuse kätte saame. Aastal 2006 sooviks küll rääkida numbritest 800–900 miljonit krooni ehk 5–6 miljonit patja-tekki.

Milliste logistiliste teenuste vahel ja kuidas see summa jaguneb?

Põhiline osa meie kaubast jääb Euroopasse, mis tähendab autotranspordi kasutamist.

Kuid jõudsalt kasvab ka müük näiteks Põhja-Ameerikas ja Aasia riikides, mis omakorda nõuab konteinervedusid. Kuid suhe jääb 80/20 autoveedude kasuks.

Kui palju on Wendrel logistika-koostööpartnereid?

Aastatega on põhipartnerid välja kujunenud, kuid see ei tähenda, et Wendre poleks avatud uutele pak-

Wendre loodab tootmismahu kahe aastaga kahekordistada

ASi Wendre tulemused 2004. aastal

- sisseostetavate logistiliste teenuste maht: 30 mln kr
- tootmismahud: 420 mln kr

2006. aastal

- tootmismahud: 800–900 mln kr

kumistele. Kui ainult vaadata numbreid, siis soovime paari aastaga käibe kahekordistada, see eeldab ka rohkem vedusid.

Täna sel päeval on põhipartnerid 10–15 ringis.

Kuidas valite endale partnereid logistikas?

Kuna me teeme koostööd suurte kauplustekettidega, siis on neil ka oma logistikasüsteemid välja töötatud ja vedajad paigas. Tavaliselt ei looda uusi süsteeme ainult mõne kauba jaoks, näiteks tekkidele ja patjadele.

Kasutanud oleme otsepakumise teed, kuid viimasel ajal on ka transpordifirmad ise aktiivseks muutunud.

Prognoosisite eelmisel sügisel, et Wendre transpordimahud kasvavad 2005. aastal impordil 20% ja ekspordil 30%. Kas see prognoos on täitumas?

Jah, see on reaalne.

Kas juurde tulnud mahud katavad

intervjuu

ära juba olemasolevad partnerid või vajate uusi teenusepakkujaid?

Teeme praegu suurt müügitööd Euroopa suunal ja kindlasti vajame sinna ka täiendavalt vedajaid.

Millal on oodata uusi konkursse teenuse pakkujate leidmiseks?

See jääb teise poolaastasse.

Kas transporditeenuse hind võrreldes eelmise aastaga Wendre jaoks tänavu kasvas, langes või jäi samaks?

Hinnad ekspordi suunal on olnud viimastel aastatel küllaltki stabiilsed. Ka selle aasta esimestel kuudel koos liisandunud Saksamaa teemaksuga ei ole olnud tunda suuri nihkeid hinnapolitikas. Impordil (põhiliselt meretransport), kus hind sõltub palju ka olukorrast maailmas (kütus, sõjarisk, kindlustus), on hinnad tõusnud ca 25%.

Olete öelnud, et tänavu valmiv uus tehas koos ca 12 000 m² valmis-toodangulaoga loob uusi logistilisi võimalusi tarnetele. Kirjeldage lähemalt, millised on need uued logistiliste tarnete võimalused.

Meie idee on pakkuda kliendile teraviklikku lahendit – lisaks tootmisele korraldada ära ka logistika kliendi jaoks. Kliendi jaoks on tähtis hind tema äris, mitte meie tehaseuksel. Kuna meie tooted on väga mahulised, siis võtab transport küllaltki suure osa toote hinnast ja kui klient peab seda veel vahepeal ladustama oma vaheladudes, siis lõpphind aina kerkib. Meil tekib võimalus oma lattu ette toota erinevaid

artikleid, siis need koormatesse komplekteerida ja lähetada otse kliendi ärisse. Kaovad ära vahelaod. See on suur hinnaeelis. Ja teine suur pluss on parem tootmise organiseerimine ja suurem efektiivsus.

Teiseks, meie kliendid Euroopas globaliseeruvad, ka Baltimaadest on olemas viimane näide Kesko ja Rimi näol. Ja kui üks selline kett soovib korraldada kampaania, siis küsib ta näiteks 200 000 tekki ja patja ning soovib neid müüa viies-kuues riigis, mis tähendab ligi 100 autot. Meil on võimalus kaupa ette toota, hoida laos ja lähetada mõned nädalad enne müügi algust.

Hiljuti kirjutas Äripäev padja- ja tekitootjate koostööst. Kas see koostöö väljendub kuidagi ka logistikas?

Tegelikult oleme me kõik erinevad firmad ja võitleme tihedas konkurentsis enda koha eest siin päikese all. Ma ei nimetaks seda nii väga koostööks – kui kellelgi on tootmisvõimsust üle ja teisel seda hetkel napib, siis miks mitte teha teisele allhanget. Aga siin ei tehta mingeid hinnakompromisse, pigem on see allhanke andjale võimalus kliendi ees oma lubadused täita. Senine koostöö ei ole väljendunud logistikas.

Kas Wendre lepingud logistikafirmadega on tähtajatud või vaadatakse need iga aasta üle, näiteks teenuse hind?

Lepingud on tähtajatud. Teatud regulaarsusega korraldame nn hinnavoo, et korrastada oma andmebaasi. Samas, vaadates meie mahtusid, peame tegema koostööd firmadega, kes suu-

davad meie veod ära korraldada.

Kesko logistikajuht kurtis oma intervjuus, et logistikateenuse pakujatel jääb kõige enam vajaka uuenduslikkusest. Milline on viimane uuendus, mida mõni logistikateenuse pakkuja Wendrele pakkus?

Ega siin midagi erilist välja ei mõtle. Näiteks oleme püüdnud luua paremat infovahetust kolmnurgas tootja-vedaja-klient, tänapäeva sidevahendid seda lubavad. Väga vajaksime juurutada näiteks impordil konteinerite online-jälgimise süsteemi.

Milline on viimase aja suurim muutus Wendre logistika korralduses?

Arvan, et see on tulemas selle aasta suvel, kus meie laomajandus peaks astuma uude ajajärku.

Kirjeldage, milline on Wendre logistikauksuse struktuur ja millega keegi selles struktuuris tegeleb.

Wendre logistikauksus tegeleb firmasiseste ülesannetega – tootmisüksustevaheline transport, tooraine – ja valmistoodanguladude haldamine ning tooraine ja kauba laadimine.

Firma müügiosakond on meil jaotatud piirkondadeks, mida juhivad müügi-juhid, kes ka korraldavad vajaliku logistika ning kellel on ülevaade transpordi olukorrast. Kuna müük ja sisseost kuulub minu valdkonda, siis oskan võib-olla kõige ülevaatlikumalt olukorda hinnata. Seoses suure arenguga on lähiajal plaanis ka struktuur üle vaadata.

ametissenimetamised

■ Tallinki aktsionäride üldkoosolekul valiti nõukogu liikmeks **Ain Hanschmidt**, kes on ka Ühispanga nõukogu esimees.

Kuni jaanuari lõpuni oli Hanschmidt Ühispanga juhatuse esimees. Äripäeva andmetel on Tallinki suuromanik Enn Pant Ühispangaga olnud seotud pea kümme aastat. Pant ise on kuulunud Ühispanga nõukogusse ja Ühispangast saadud laenuraha toel on Pant laevafirma jalgadele tõstnud.

■ Eesti Raudtee peajurist on alates jaanuarist **Indrek Orava**.

Ta on lõpetanud Tartu Ülikoo-

li õigusteaduskonna ning Eesti Diplomaatide Kooli diplomaatia ja rahvusvaheliste suhete alal.

Enne Eesti Raudtee tööle asumist oli Orava Taani Kesk- ja Ida-Euroopa Investeeringufondi esindaja Eestis, eelnevalt on ta töötanud Euroopa Liidu PHARE eurointegratsiooni projekti pikaajalise juriidilise eksperdina, majandusministeeriumi eurointegratsiooni nõunikuna ning advokaadibüroodes V. Kaasik & Co ja Baltic Commercial Law Office.

Lisaks on ta Radisson SASi, Baltfalt ASi ja Viking Windows ASi nõukogu liige ning Paiste Traiding AS ja Notio Puit

OÜ juhatuse liige. Alates 1996. aastast on Orava Briti suursaadiku juriidiline aunounik.

■ Möödunud aasta sügisest otsitud Smarten Logistika logistikadirektori on saanud **Mari Pangsepp**. Varem töötas Pangsepp ASi PepsiCo Eesti logistikajuhina.

■ AS B.W.T. King on otsustanud logistikajuhi kohale eraldi inimest mitte tööle võtta. Täiendavate tööülesannetena koordineerib logistikat **Miralda Völli**, kelle põhitöökoht on ettevõttes tollispetsialist.

Transpordiga seotud ametlikud teadaanded, 31.01–16.02.2005

31.01.2005

Kinnistamisteade

■ Tartu maakohu kinnistusosakonnale on esitatud kinnistamiseks järgmine katastriüksus järgmisele isikule:

Erala küla, Mootorsõiduki, 9902 m²; OÜ Mootorsõiduk.

Isikutel, kelle õigusi vastava katastriüksuse kinnistusraamatusse kandmine riivab, palume teatada teates esitatud andmetes esinenud ebatäpsustest või vigadest kirjalikult Tartu maakohule (Kalevi tn 1, 50050 Tartu) ühe kuu jooksul arvates teate avaldamisest ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded.

Sundlõpetamisteade

■ Pärnu maakohu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevat äriühingut, kelle netovara on registripidaja andmetel vähenedu alla seadusega sätestatud määra. Kui äriühing ei võta nelja kuu jooksul hoiatuse tegemisest äriseadustiku paragrahvis 176 või paragrahvis 301 või tulundusühituseaduse paragrahvis 49 ettenähtud otsust vastu või ei täida seda otsust, kustutab registripidaja äriühingu äriregistrist. Kui äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

Osaühing Väandra Autobaas, reg.-kood 10315319, Allikõnnu küla, Väandra vald, Pärnumaa EE3461, juhatuse liige Kaido Kivistik.

1.02.2005

Saasteloa väljastamise teade

■ Harjuma keskkonnateenistus teatab, et Ühinenud Depood ASile (reg nr 10786869) väljastati välisõhu saasteluba nr L.ÖV.HA-34961 Telliskivi 62 tootmisüksusele ning L.ÖV.HA-34962 Kauba 3-a tootmisüksusele kehtivusega kuni 31.12.2010. Telliskivi Depoos (Telliskivi 62, Tallinn) saasteallikateks on keevitus- ning värvimistöõde jaoskonnad ning 0,2 MW maagaasil töötav aurugeneraator. Tallinn-Väike Depoos (Kauba 3, Tallinn) saasteallikateks on kerge kütteõilil töötav katlamaja, keevitus- ning värvimistöõde jaoskonnad. Saasteloa taotlusmaterjalidega ja väljastatud loaga saab tutvuda Harjuma keskkonnateenistuses (Viljandi

mnt 16, tel 672 2984) ning keskkonnaministeeriumi info- ja tehnokeskuse koduleheküljel aadressil <http://klis.envir.ee/klis>.

Likvideerimisteated

■ Aktsiaselts Antalis (tegevusala paberitoodete hulgemüük, reg.-kood 10710620; aadress: Betooni 6, 11415 Tallinn, Eesti) ainuaktsionär on võtnud vastu otsuse likvideerida Aktsiaselts Antalis. Palume võlausaldajatel esitada oma nõuded nelja kuu jooksul käesoleva teate avaldamisest aadressile: Betooni 6, 11415 Tallinn.

Kinnistamisteated

■ Tallinna linnakohtu Tallinna jaoskonnale on esitatud ajavahemikul alates 27.01.2005 kuni 28.01.2005 kinnistamiseks järgmine katastriüksus:

Tallinna linn, Telliskivi tn 62, 19 409 m²; AS Ühinenud Depood.

Isikutel, kelle õigusi vastava katastriüksuse kinnistusraamatusse kandmine riivab, palume teatada oma vastuväidetest kirjalikult Tallinna linnakohtule (Pärnu mnt 142, 11317 Tallinn) ühe kuu jooksul arvates teate avaldamisest ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded.

Äriregistri teade

■ Tallinna linnakohtu registriosakond kohustab Eiki Jaanoja (sünd 2.05.1953, elukoht Pärnu) 16. veebruarini 2005 kirjalikult teatama, kas ASi Dirhami Sadam (reg.-kood 10390812) äriregistrisse kantud aadress Laki 15, Tallinn, on õige. Tähtajaks kirjalikult teatamata jätmisel otsustab registripidaja trahvi määramise registripidajale valeandmete esitamise eest ja seaduses ettenähtud andmete esitamata jätmise eest äriühingu aadressi osas vastavalt Äri-seadustiku paragrahvi 71 lõikele 1.

02.02.2005

Pankrotimenetluse teated

■ OÜ Oru Auto (pankrotis) nõuete kaitsmise koosolek toimub 10.02.2005 kell 10 aadressil Lennuki 22, Tallinn, Cavere Õigusbüroo OÜ. Nõudeavalduste ja võimalike vastuväidetega saab tutvuda samal aadressil viie päeva jooksul enne koosolekut eelneval kokkuleppel pankrotihalduriga (tel 626 2082, 52 55 757).

■ Harju maakohus otsustas kohtumäärusega 1.02.2005 lõpetada AS Miratex (asukoht Miiduranna sadam, Miiduranna küla, Viimsi vald, Harjuma) pankrotimenetlus pankrotti välja kuulutamata raugemise tõttu, kuna võlgnikul ei jätku vara pankrotimenetluse kulude katteks ning puudub vara tagasivõtmise ja tagasinõudmise võimalus.

Ajutisel pankrotihalduril Peeter Allikverel likvideerida AS Miratex kahe kuu jooksul kohtumääruse jõustumisest. Pärast ASi Miratex likvideerimist ja registrist kustutamist anda lõppenud juriidilise isiku dokumendid hoiule aktsiaseltsi juhatuse liikmele Marina Grjaboile (elukoht Õismäe tee 93-10, Tallinn). Ajutise halduri tasuks määrata 10 800 kr ja tehtud kulutuste katteks hüvitis 8614 kr, mis kuuluvad väljamaksmisele OÜ Escado Grupp poolt Harju maakohu deposiitarvele tasatud rahalistest vahenditest. Määruse võib esitada erikaebuse Tallinna ringkonnakohtule Harju maakohu kaudu kümne päeva jooksul, arvates määruse kantselei kaudu teatavaks tegemisele järgnevast päevast.

Likvideerimisteade

■ Likvideerimisel on Tallinna linnakohtu 10.06.2004 otsuse alusel AS RS-Trans (reg.-kood 10450106, asukoht Sütiste tee 21-405, Tallinn, juhatuse liige Rein Saluri). Kellel on pretensioone ASi RS-Trans vastu, palume nõuded esitada nelja kuu jooksul alates käesoleva teate avaldamisest Ametlikes Teadaannetes aadressil Sütiste tee 21-405, Tallinn.

04.02.2005

Maksu- ja tolliameti teade

■ Tollimaakleri tegevusloa kehtetuks tunnistamise otsus 29.12.2004 nr 10-2/15531. Otsus on tehtud maksu- ja tolliameti (Narva mnt 9j, 15176 Tallinn) poolt tolliseaduse (RT I 2004, 28, 188) (edaspidi TS) § 5 lõike 4 alusel seoses OÜ Tinko (10364234) poolt tollile rahuldava tagatise tähtpäevaks esitamata jätmisega. Vastavalt TS § 4 lõikele 2 esitab tolliagentuur tollile tagatise. TS § 5 lg 1 sätestab, et tolliagentuuri tegevusloa väljastab ja tunnistab kehtetuks toll. Sama paragrahvi lõike 4 kohaselt tunnistatakse tolliagentuuri

ametlikud teadaanded

ri tegevusluba kehtetuks tolliagentuuri kirjaliku taotluse alusel või tolli algatusel. Toll tunnistab tegevusloa kehtetuks, kui tolliagentuur ei ole tolli rahuldavat tagatist tähtpäevaks esitanud. OÜ Tinko ei ole tolli rahuldavat tagatist maksu- ja tolliameti Tallinna tolliinspektuuri 28.07.2004 otsuse nr 16.1-3/256 alusel TS § 61 lõikes 5 sätestatud tähtpäevaks (28.09.2004) esitanud.

Eeltoodust tulenevalt ja juhitudes TS § 5 lõikest 4, otsustab maksu- ja tolliamet tunnistada alates 29.12.2004 kehtetuks OÜ-le Tinko (10364234) 15. novembril 2002 väljastatud tollimaakleri tegevusluba nr 019M ning teha maksu- ja tolliameti tollideklaratsioonide töötlemise süsteemis sellekohane märge.

Menetlusosalisel on vastavalt TS paragrahvile 7 ja maksukorralduse seaduse (RT I 2002, 26, 150; 57, 358; 63, 387; 99, 581; 110, 660; 111, 662; 2003, 2, 17; 48, 341; 71, 472; 82, 554; 88, 591; 2004, 2, 7; 28, 188; 189; edaspidi MKS) § 151 lõikele 1 ja halduskohutemenetluse seadustiku (RT I 1999, 31, 425; 96, 846; 2000, 51, 321; 2001, 53, 313; 58, 355; 2002, 29, 174; 50, 313; 53, 336; 62, 376; 2003, 13, 67; 23, 140) § 9 lõikes 1 sätestatud tingimustel õigus 30 päeva jooksul pöörduda otsuse vaidlustamiseks kaebusega Tallinna halduskohtusse (Endla 10a, 10142 Tallinn).

Konkurentsiameti teade

■ Konkurentsiamet on 2.02.2005 saanud koondumise teate, mille kohaselt AS Baltazar ja Svensky Kaubanduse AS omandavad ühiselt valitseva mõju Hadleri Hulgikaubanduse ASi üle.

Vastavalt konkurentsiseaduse § 27 lõikele 10 on asjast huvitatud isikutel õigus seitsme kalendripäeva jooksul esitada oma arvamus ja vastuväited nimetatud koondumise kohta konkurentsiametile aadressil Lõkke 4, 15184 Tallinn või telefonidel 680 3946 ning 680 3947 või e-posti aadressil compnet@konkurentsiamet.ee.

Sundlõpetamisteade

■ Tartu maakohu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevat äriühinguid, kes ei ole registripidajale kuue kuu jooksul seaduses sätestatud tähtaja möödumisest esitanud nõutavat majandusaasta aruannet. Kui äriühing ei ole nelja kuu jooksul arvates hoiatuse tegemisest esitanud registripidajale nõutavat majandusaasta aruannet, kustutab registripida-

ja äriühingu äriregistrist. Kui sellise äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

OÜ Luvista, reg.-kood 10005048, Ropka tee 22 Tartu 51013, juhatuse liige Kaido Lunden.

OÜ Rodima transport, reg.-kood 10600770, Aru 13 Tartu 50303, juhatuse liige Tiit Kangro.

7.02.2005

Pankrotimenetluse teated

■ ASi Caponia (pankrotis) reg.-kood 10077446 (tegevusala kaubavedu maanteel) nõuete kaitsmise koosolek toimub 1.04.2005 kell 16.00 aadressil Liivala 33, Tallinn, Reval Hotel Olümpia Konverentsikeskuses, ruumis Office 2. Nõudeavaldustega saab tutvuda aadressil Tartu mnt 80d, Tallinn viie päeva jooksul enne koosolekut eelneval kokkuleppel pankrotihalduriga telefonil 681 0875 või 50 74 080.

Sundlõpetamisteated

■ Lääne-Viru maakohu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevat äriühinguid, kelle netovara on registripidaja andmetel vähenenud alla seadusega sätestatud määra. Kui äriühing ei võta nelja kuu jooksul arvates hoiatuse tegemisest äriseadustiku paragrahvis 176 või paragrahvis 301 või tulundusühistuseaduse paragrahvis 49 ettenähtud otsust vastu või ei täida seda otsust, kustutab registripidaja äriühingu äriregistrist. Kui sellise äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

Maprans OÜ, reg.-kood 10054497, Tallinna mnt 33–77, Narva 20303, juhatuse liikmed Maksim Tsõmbaljuk, Vladimir Kotškin, Vladimir Tsõmbaljuk.

OÜ Villa Takso, reg.-kood 10247440, Tammiku 9, Rakvere 44307, juhatuse liikmed Jüri Mändla, Kaido Ambus, Katria Kütt, Tarmo Moor, Tiit Sepp.

OÜ Papiaru Autyoveod, reg.-kood 10547277, Papiaru küla, Sõmeru vald, Lääne-Virumaa 44305, juhatuse liige Raivo Kallend.

■ Tallinna linnakohtu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevat äriühinguid, kes ei ole registripidajale kuue kuu jooksul seaduses sätestatud tähtaja möödumisest esi-

tanud nõutavat majandusaasta aruannet. Kui äriühing ei ole nelja kuu jooksul arvates hoiatuse tegemisest esitanud registripidajale nõutavat majandusaasta aruannet, kustutab registripidaja äriühingu äriregistrist. Kui sellise äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

OÜ Haadest Transport (reg.-kood 10283200), aadress Jõe 3, Tallinn 10151, juhatuse liige Uno Tuuling.

Kullerteenuste OÜ (reg.-kood 10263381), aadress Laane 9–20, Kuusalu vald, Harjumaa, juhatuse liige Avo Rimmel.

10.02.2005

Ühinemisteated

■ AS E.O.S. (reg.-kood 10715645, aadr Regati pst 1, Tallinn 11911), kui ühendav ühing teatab, et ainuaktsionäri otsusega 24. jaanuarist 2005 kiideti heaks ASi E.O.S. ja Intercross Investments OÜ (reg.-kood 11053910) 22. detsembril 2004 sõlmitud ühinemisleping.

Võlausaldajatel palume oma nõuded esitada kirjalikult kahe kuu jooksul AS § 399 lõikes 3 ettenähtud tingimustel ja korras ASi E.O.S. aadressil Regati pst 1, Tallinn 11911. Äriseadustiku § 399 lõike 4 kohaselt võib ühendava ühingu võlausaldaja oma nõude tagamist või rahuldamist nõuda üksnes siis, kui ta tõendab, et ühinemine ohustab tema nõude täitmist, v.a juhul, kui tema nõude täitmise tähtpäev on saabunud.

11.02.2004

Kohtuteated

■ Tallinna linnakohtu 7.01.2005 tagaseljaotsusega rahuldati Madisto Trans OÜ hagi Intervoise OÜ vastu. Kohus otsustas välja mõista Intervoise OÜ-lt võlgnevus 9911,05 krooni ja kohtukulu 1230 krooni Madisto Trans OÜ kasuks. Kostjal on õigus esitada Tallinna linnakohtule 20 päeva jooksul kaja menetluse taastamiseks alates otsuse resolutiivosa Ametlikes Teadaannetes avaldamise päevale järgnevast päevast.

järg lk 22

algus lk 21

Sundlõpetamistead

■ Tartu maakohtu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevaid äriühinguid, kes ei ole registripidajale kuue kuu jooksul seaduses sätestatud tähtaja möödumisest esitanud nõutavat majandusaasta aruannet. Kui äriühing ei ole nelja kuu jooksul arvates hoiatuse tegemisest esitanud registripidajale nõutavat majandusaasta aruannet, kustutab registripidaja äriühingu äriregistrist. Kui sellise äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

OÜ Madreena (tegevusala ekspedeerimine), reg.-kood 10163803, Pühi küla, Kambja vald, Tartumaa 62001, juhatuse liige Andres Persidski.

OÜ KUUS-TAR VEOD, reg.-kood 10471479, Silikaadi 5, Võru 65605, juhatuse liige Ülle Peterson.

OÜ Hansa Logistics, reg.-kood 10884744, Annemõisa 8, Tartu 50708, juhatuse liige Indrek Veermets.

■ Pärnu maakohtu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevat äriühingut, kelle netovara on registripidaja andmetel vähenenud alla seadusega sätestatud määra. Kui äriühing ei võta nelja kuu jooksul hoiatuse tegemisest äriseadustiku paragrahvis 176 või paragrahvis 301 või tulundusühistuseaduse paragrahvis 49 ettenähtud otsust vastu või ei täida seda otsust, kustutab registripidaja äriühingu äriregistrist. Kui äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

AS AAA Trans, reg.-kood 10105013, Raba 23a, Pärnu EE3600, juhatuse liige Ahti Rein.

Vee erikasutusloa väljastamistead

■ Keskkonnaministeerium teatab, et ASile Alexela Terminal (reg.-kood 10392389) aadress Rae põik 6, 76806 Paldiski, on väljastatud vee erikasutusloa nr L.VT.EE-35452 Paldiski Lõunasadamama 7 kai esise ala, sissesõidukanali ja laevade pöördeala täiendavateks süvendustöödeks mahus kuni 180 000 m³.

■ Keskkonnaministeerium teatab, et ASile Saarte Liinid (reg.-kood 102160057) aadress Rohu 5, 93812 Ku-

ressaare, on väljastatud vee erikasutusloa nr L.VT.EE-35050 Ringsu sadama jahisadama akvatooriumi süvendamiseks mahus kuni 10 000 m³.

Vee erikasutusloa taotlemise teade

■ Keskkonnaministeerium teatab, et OÜ Grenster (reg.-kood 10454759), aadress Roosikrantsi 17-5, Tallinn, taotleb vee erikasutusloa Harjumaal Loksa vallas Viinistu külas asuva vana sadamakoha taastamiseks. Loa muutmise seotud dokumentidega saab tutvuda Keskkonnaministeeriumi veeosakonnas, aadressil Narva mnt 7a, 15172 Tallinn. Info tel 626 2990.

12.02.2005

Äriühingu ümberkujundamise teade

■ Aktsiaselts Aero Holding, reg.-kood 10741755, asukohaga Suur-Karja 15e, Tallinn 10140, kujundatakse ainuosaniku otsusega ümber osahinguks. Võlausaldajatel palume esitada nõuded kahe kuu jooksul arvates viimase teate avaldamise päevast ASi aadressil Suur-Karja 15e, Tallinn 10140.

14.01.2005

Sundlõpetamistead

■ Tallinna linnakohtu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevaid äriühinguid, kelle netovara on registripidaja andmetel vähenenud alla seadusega sätestatud määra. Kui äriühing ei võta nelja kuu jooksul arvates hoiatuse tegemisest äriseadustiku paragrahvis 176 või paragrahvis 301 või tulundusühistuseaduse paragrahvis 49 ettenähtud otsust vastu või ei täida seda otsust, kustutab registripidaja äriühingu äriregistrist. Kui sellise äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

KS Stivideerimise Aktsiaselts (reg.-kood 10418781), aadress Paljassaare tee 28e, Tallinn, juhatuse liikmed Mati Roosioja ja Sergei Kuleš.

OÜ Arma Trans (registrikood 10873539), aadress Linnamäe tee 83-29, Tallinn 13911, juhatuse liikmed Valeri Zinovjev ja Žanna Zinovjeva.

OÜ Kemo Reisid (registrikood 10223758), aadress Jalaka 21a, Haapsalu, juhatuse liige Arvo Saar.

■ Tallinna Linnakohtu registriosakond hoiatab äriseadustiku § 60 alusel alljärgnevaid äriühinguid, kes ei ole registripidajale kuue kuu jooksul seaduses sätestatud tähtaja möödumisest esitanud nõutavat majandusaasta aruannet. Kui äriühing ei ole nelja kuu jooksul hoiatuse tegemisest esitanud registripidajale nõutavat majandusaasta aruannet, kustutab registripidaja äriühingu äriregistrist. Kui äriühingu võlausaldajad teatavad äriregistrile nõuetest ühingu vastu, otsustab registripidaja äriühingu sundlõpetamise.

Keijo Transport OÜ (reg.-kood 10761020), aadress Kanali tee 1, Tallinn 10112, juhatuse liige Janar Novitski.

Saasteloa taotlemise teade

■ Harjumaal keskkonnateenistus teatab, et Eurodek Kopli Services AS (reg.-kood 10115402) taotleb välisõhu erisaasteluba õliseguste jäätmete põletamiseks koos masuudiga vedelkütuse katlas omal tootmisterritooriumil, mis asub aadressil Kopli 103b, Tallinn. Õljajätmete põletamine toimub koos põhikütuse masuudiga. Kütuse aastane kulu kuni 8000 tonni masuudi ja 600 tonni jääkõli. Õljajätmetega töötava katla kasulik võimsus on maksimaalselt kuni 3,2 MW.

Huvitatud isikutel ja isikutel, kellele saasteloa reguleeritud tegevus võib põhjustada varalist kahju või muul viisil kahjustada nende huvisid, on õigus kahe nädala jooksul, peale käesoleva teate ilmumist, esitada Harjumaal keskkonnateenistusele saasteloa taotluse kohta ettepanekuid ja vastuväiteid.

16.02.2005

Saasteloa taotlemise teade

■ Harjumaal keskkonnateenistus teatab, et Trendgate AS (reg. nr 10878413) taotleb välisõhu saasteluba naftasaaduste terminalile Maardu linnas ja naftasaaduste laadimiseks laevadele Muuga sadamas, Viimsi vallas. Taotlusmaterjalidega saab tutvuda Harjumaal keskkonnateenistuses Tallinnas, Viljandi mnt 16, tel 672 2984.

Huvitatud isikutel ja isikutel, kellele saasteloa reguleeritud tegevus võib põhjustada varalist kahju või muul viisil kahjustada nende huvisid, on õigus kahe nädala jooksul peale käesoleva teate ilmumist, esitada Harjumaal keskkonnateenistusele saasteloa taotluse kohta ettepanekuid ja vastuväiteid.

ametlikud teadaanded

Kohtuteade

■ Ida-Viru maakohus määras 07.02.2005: Lõpetada menetlus ASi Viru Transporditeenused hagi OÜ Elema Exim vastu 5406,19 kr põhivõla ja 420 kr riigilõivu nõudes. Määrusele võib esitada kümne päeva jooksul erikaebuse Viru ringkonnakohtule sama maakohtu kaudu.

transpordibörs

Tehingud Eesti transpordifirmade aktsiatega

- 1. veebruaril müüdi ASi Assotrans 54 A-aktsiat (aktsiaid kokku 27 331) ja 26 B-aktsiat (aktsiaid kokku 669).
- 2. veebruaril tehti tehing tolliteenuseid pakkuva Hunter Grupi osakuga, mille nimiväärtus oli 18 500 krooni. Hunter Grupil on kaks osakut kogu nimiväärtusega 1,845 mln krooni.
- 4. veebruaril müüdi 23 ASi Miiduranna Sadam lihtaktsiat, mis on 2,13% ettevõtte emiteeritud 1078 aktsiast. Firma aktsiatega tehti väikeses koguses tehinguid ka mullu novembri lõpus.
- 4. veebruaril tehti tehing 1000 Tallink Grupi aktsiaga. Tehingu käive oli 120 000 kr.
- 7. veebruaril tehti kaks tehingut ASi Assotrans A-aktsiatega, omaniku vahetas 93 aktsiat. Müüdi ka kuus ASi Assotrans B-aktsiat.
- 11. veebruaril tehti tehing OÜ Intercross Investments osakuga väärtuses 3 176 400 kr (ca 30% osakute koguväärtusest). 2004. a lõpus sai Intercross Investments konkurentsiametilt loa omandada AS E.O.S. Konkurentsiameti otsusest nähtub, et Intercross Investments kuulub Küprosel registreeritud Transportation Investments Holding Ltd kontserni, mis omab Eestis 30% ASist Trendgate ja omandab hiljemalt käesoleva aasta mai lõpuks 51% ASi Spacecom aktsiatest koos tütar-ettevõttega Skinest Veeremi AS.
- 15. veebruaril tehti tehing 9000 Tallink Grupi aktsiaga. Tehingu käive oli 292 493 kr.
- 16. veebruaril müüdi 3 ASi Assotrans B-aktsiat (aktsiaid kokku 669).
- 16. veebruaril tehti kaks tehingut ASi Tallink Grupp täiendavate aktsiatega. Tehingutes osales 31 000 aktsiat, tehingute käive oli 1,24 mln krooni.
- 17. veebruaril tehti tehing 4000 ASi Tallink Grupp täiendava aktsiaga. Tehingu käive 160 000 kr.
- 18. veebruaril vahetas omaniku üks ASi Harju AB aktsia (kokku 335).

majandustulemused autotranspordis

- **ASi Elstera** 2004. a realiseerimise netokäive oli 31,1 mln, auditeerimata kasum 3,1 mln krooni. 2003. a käive oli 35,8 mln ja kasum 4,9 mln krooni.
- **OÜ Haanpää** auditeerimata majandustulemuste põhjal oli firma käive möödunud aastal 191,2 mln ja kasum 32,1 mln krooni. 2003. a oli ettevõtte käive 135,6 mln ja kasum 15,3 mln krooni.
- **ASi Harju AB** käive oli 2004. aastal 44,9 mln ja kasum 5 mln krooni. Firma juhi Tõnu Mägi kinnitusele on aastaaruanne auditeerimata, mistõttu võivad numbrid veel muutuda, kuid ta mõonab, et muutused ei saa olla enam suured. 2003. aastal oli ettevõtte käive 47,7 mln ja kasum 2,4 mln krooni. Mägi selgitusel oli eelmise aasta kasumi kasv tingitud amortisatsiooninorme ringivaatamisest, mitte efektiivsemast majandamisest.
- **ASi Heelix Grupp** 2004. a realiseerimise netokäive oli 29,6 mln ja kasum 0,8 mln krooni. 2003. aasta käive oli 27,8 mln ja kasum 1,1 mln krooni.
- **ASi KMV** 2004. a esialgsed majandustulemused olid realiseerimise netokäive 80,1 mln ja kasum 2,1 mln krooni. 2003. a käive oli 76,5 mln ja kasum 2,6 mln krooni.
- **OÜ Lemet** netokäive oli 2004. aastal 11,6 mln ja kasum 0,6 mln krooni. 2003. aastal oli ettevõtte käive 7,8 mln krooni ja kasum 0,6 mln krooni.

- **ASi MV Transport** realiseerimise netokäive oli 2004. aastal 14,4 mln krooni ja kasum 0,7 miljont krooni. 2003. aastal oli ettevõtte käive 13,9 mln krooni ja kasum 1,3 mln krooni.
- **ASi RMW** 2004. a realiseerimise netokäive oli 66,9 mln ja kasum 1,4 mln krooni. 2003. aasta käive oli 61,4 mln ja kasum 1,7 mln krooni.
- **ASi Roolid** realiseerimise netokäive oli mullu 11,7 mln ja kasum 0,06 mln krooni. 2003. a käive oli 13 mln ja kasum 1,1 mln krooni.
- **ASi Saku AB** realiseerimise netokäive oli 2004. a 65,6 mln krooni ja esialgne kasum majandustegevusest 1,1 mln krooni. 2003. aastal oli käive 65,9 mln ja kasum 0,6 mln krooni.
- **ASi SP Transit** käive oli 2004. aastal 229,8 mln ja kasum 13,8 mln krooni. 2003. aasta käive oli 218,5 mln ja kasum 3,4 mln krooni.
- **ASi Tallinna Toiduveod** realiseerimise netokäive 2004. a oli 35,2 mln, kasum majandustegevusest 0,2 mln krooni. Andmetest puudub tütar-ettevõtte Tartu Toiduveod tulemus. 2003. aastal oli firma käive 33 mln ja kasum 1,9 mln krooni.
- **ASi Urmas Must Transport** 2004. a auditeerimata majandustulemuste järgi oli käive 58,6 mln ja kasum 2,1 mln krooni. 2003. aasta käive oli 48,2 mln ja kasum 1,6 mln krooni.

Transpordifirmade kasumid ja rentaablus taas tõusuteel

majandustulemuste trendid Eesti autotransporditurul

16 autotranspordi TOP 90sse kuuluva ettevõtte põhjal (AS Elstera, Est-Trans Kaubaveod, OÜ Haanpää, AS Harju AB, AS Heelix Grupp, AS KMV, OÜ Lemet, AS LKW Rotare, AS MV Transport, AS RMW, AS Roolid, AS Saku AB, AS SP Transit, AS Tallinna Toiduveod, AS T.R. Tamme Auto, AS Urmas Must Transport).

1999

• käive	420 793 061 kr
• muutus	17%
• kasum	4 431 858 kr
• muutus	-33%
• rentaablus	1%

2000

• käive	620 849 560 kr
• muutus	48%
• kasum	85 699 203 kr
• muutus	1834%
• rentaablus	14%

2001

• käive	757 308 229 kr
• muutus	22%
• kasum	69 222 153 kr
• muutus	-19%
• rentaablus	9%

2002

• käive	861 106 969 kr
• muutus	14%
• kasum	57 240 720 kr
• muutus	-17%
• rentaablus	7%

2003

• käive	979 857 009 kr
• muutus	14%
• kasum	52 035 299 kr
• muutus	-9%
• rentaablus	5%

2004

• käive	1 026 787 426 kr
• muutus	5%
• kasum	90 270 499 kr
• muutus	73%
• rentaablus	9%

Transpordi ja logistika koolitusinfo

7. märts

Rahvusvahelise ekspedeerija FIATA diplomikursus I, Euroopa Liidu redaktsioon

Koolituse sihtrühm on ekspedeerijad ja logistikud, ekspordi- ja ostujuhid, juristid, eksporditöörid-importöörid, finantsistid. Koolitus koosneb viiest kahepäevasest õppusest. 7.–8. märtsini toimub teine õppus, mille teemadeks on väljasõiduõppus Muuga sadamasse, logistika põhimõtted väliskaubanduses, kindlustuse põhimõtted, veda- ja vastutuse kindlustus vs veose kindlustus.

Kursus on EMI-EWT ja Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni koostööprojekt. Standardkursuse ühe osa maksumus on 17 000 krooni (lisandub käibemaks). Hind kehtib kogu maksumuse tasumisel enne kursuse algust.

Samadel päevadel sama programmi ja hinnaga viiakse läbi ka "Eksporditööri-importööri pädevuskursus, Euroopa Liidu redaktsioon".

Ohutusnõuniku koolitus

Tallinna Tehnikakõrgkool viib 7.–10. märtsini läbi ohutusnõuniku koolituse vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 3. aprilli 2003. aasta määrusele nr 56.

8. märts

Incoterms 2000 – väliskaubanduse alusnorm

Koolituse sihtrühm on turundusjuhid, ekspordijuhid, ostujuhid, juristid, speditöörid, finantsistid, logistikud.

Koolitusel käsitletakse järgmisi teemasid:

- Incoterms – väliskaubanduse alusnorm Incoterms 2000
- Incotermsi võimalused perfektse müügilepingu koostamisel, tarneklause põhiseeloomustus, millist tarneklauslit kasutada
- rühmatöö Incotermsi praktilisest kasutamisest
- mis on Combiterms, Combiterms vs Incoterms

Koolituse korraldab EMI-EWT, lektor on Tiit Tammemägi. Koolituse hind on 2200 krooni (lisandub käibemaks). Hind katab jaotusmaterjali, raamatu "Tarneklauseid Incoterms 2000" ning lõunasöögi maksumuse.

10. märts

Muudatused käibemaksu- ja tulumaksuseaduses ning uus lähenemine seaduste rakendamisel

Seminaril käsitletakse muudatusi käibemaksu- ja tulumaksuseaduses, samuti praktikas tekkinud rakendusprobleeme. Eelkõige käsitletakse tulumaksu puhul muudatusi, mis tehti seoses Eesti liitumisega Euroopa Liiduga.

Käibemaksu puhul käsitletakse käibemaksuseaduse muudatusi ning 6. direktiivi otserakendamist nendel juhtudel, kui käibemaksuseadus teatud küsimisi üldse ei käsitle või käsitleb vastuolus 6. direktiivi sätetega, samuti käsitletakse käibemaksuseaduse rakendamise käigus üleskerkinud probleeme. Põhjalikumalt vaadeldakse veeteenuste, ekspedeerimise ja vahendamise käibemaksuga seotud probleeme tulenevalt 6. direktiivi otserakendamisest.

Seminar korraldab OÜ Version, lektor on Tõnis Jakob ASist Ernst & Young Baltic. Seminar toimub Jõhvis ja osalemine maksab 800 krooni. Hind katab koolituse, informaterjalid ja kohvipauside maksumuse.

Käibemaksuseadus

Koolituse sihtrühm on raamatupidajad. Maksu- ja tolliameti Põhja maksumeskuse korraldatav koolitus kestab kolm tundi. Lektoriteks on Ain Ulmre ja Vesta Õunpuu. Maksimaalne osavõtjate arv on 30.

Koolitus algab kell 10 Tallinnas Endla tn 8 saalis.

16. märts

Käibemaksuseadus

Koolituse sihtrühm on raamatupidajad. Maksu- ja tolliameti Põhja maksumeskuse korraldatav koolitus kestab kolm tundi. Lektoriteks on Ain Ulmre ja Vesta Õunpuu. Maksimaalne osavõtjate arv on 30.

Koolitus algab kell 10 Tallinnas Endla tn 8 saalis.

21. märts

Incoterms 2000 – profikursus

Koolituse sihtrühm on turundusjuhid, ekspordijuhid, ostujuhid, juristid, speditöörid, finantsistid, logistikud.

Koolitus toimub praktilise õppuse ja loengute vormis. Loengutes räägitakse, milles seisnevad Incoterms 2000 muu-

datused ja miks on need tehtud. Rühmatöö vormis harjutatakse kaasuste lahendamist järgnevas:

- Incoterms rahvuslikus ja rahvusvahelises õigusruumis
- Incoterms ja rahvuslikud tollinõuded
- riski üleminek müüjalt ostjale, ilma et tarne toimuks
- FCA – laadimise-, mahalaadimise- ja terminalikulude jaotus
- FAS/FOB erinevused
- FOB – lubamatud väärkasutused
- CFR ja CIF – prahileping ja lossimiskulude kandmise kohustus
- riski üleminek ja kulutuste jaotus
- C-tingimused vs D-tingimused
- DEQ – sihtsadaama kulude jaotus
- DDU ja DDP – tolliklaarimine ja ostja teised kulutused kauba vastuvõtul.

Koolituse korraldab EMI-EWT, lektoriks on Tiit Tammemägi. Koolituse kestus on kaheksa akadeemilist tundi ja maksumus 2200 krooni (lisandub käibemaks).

Sisetranspordi liikurmasina (laadurid, kärud) juhtide koolitus

21.–23. märtsini kestab koolitus on esmaõpe, mille viivad läbi kogunud õpetajad ja spetsialistid.

Koolituse korraldaja on E-Katedraal Koolituskeskus ja koolituse hind on 1400 krooni.

Riigisisese ja rahvusvahelise sõitjate ja kaubaveo eest vastutava isiku kursus

Kursus toimub 21.–30. märtsini. Kursuse korraldaja on Tallinna Tehnikakõrgkool.

28. märts

Uus väliskaubandus – eksport, import, Euroopa Liidu sisekäive, tolli- ja maksukorraldus

Koolituse sihtrühm on ekspordijuhid, ostujuhid, ekspedeerijad, logistikud, juristid, tollimaaklerid ja deklarandid. Koolitusel käsitletakse järgmisi teemasid: 1. maist jõustunud uus tolliseadus, Euroopa Ühenduse tollitariifistik, Eesti tollitariifistik ja selle kasutamine, ühendusesisene kaubavahetus ja uus käibemaksuseadus, ELi tollitariifid, meetmed ja kvoodid. Koolituse hind 3500 krooni.