

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

info@mkm.ee

Riina Sikkut

Majandus- ja taristuminister

e-post: riina.sikkut@mkm.ee

Kristjan Järvan

ettevõtlus- ja infotehnoloogiainminister

e-post: Kristjan.Jarvan@mkm.ee

Pöördumine pikemate ja raskemate moodulveokite lubamiseks Eesti teedele ja sellekohase seadusandluse muutmiseks

13. oktoober 2022

Eesti ekspedeerimise ja logistikateenuste pakkujaid ja autovedajaid ühendavad organisatsioonid (ELEA, ERAA ja AL) teevad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ettepaneku algatada poliitikamuudatused võimaldamaks pikemate ja raskemate autorongide (20,75 m ja 25,25 m täismassiga kuni 60 tonni) kasutamist Eestis.

Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 näeb ette suurendada transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendades seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendades selle keskkonnajalajälge ning muutes taristul liiklemise ohutumaks. Arengukava kohaselt peab vähenema transpordisektori CO2 heide aastaks 2035 ligi 40% võrreldes 2019. aastaga.

Eesti on võtnud ambitsioonika plaani kliimaeesmärkide saavutamisel, mis nõutab kogu ühiskonna, sh erinevate ettevõtlussektorite, ühist pingutust. Kuigi Eesti transpordi ja liikuvuse poliitika arengukava ei eesmärgista riigi ootuseid maanteetranspordi sektori toimimise tõhususele ja panusele kliimaeesmärkide saavutamisse, siis sektori esindusorganisatsioonid peavad oluliseks sektori rolli määratlemist nendes küsimustes ning koostööd riigi ja teiste partneritega seatud sihtide saavutamiseks.

Lihtsasti rakendatav meede tõstmaks autoveosektori konkurentsivõimet nii Eestis kui rahvusvaheliselt ja samal ajal panustades kliimaeesmärkide ja transpordisektori keskkonnatõhususe saavutamise eesmärki on lubada kasutada Eesti teedel pikemaid ja raskemaid autoronge. See aitab eeltoodud eesmärkide saavutamisele kaasa järgmiselt:

- Pikemad ja raskemad autorongid mahutavad 30-40% rohkem kaupa nii mahuliselt (nt kaubaveol mahutab 18,75 m veok 36 euroalust, 25,25m veok 51 euroalust) või kaaluliselt (nt 50 t metsaveoki keskmine koorem on 32 tm ja 60 t keskmine koorem on 43 tm).
- Muudatuse rakendamisel väheneb autorongide läbisõit ligikaudu 41 miljonit kilomeetrit aastas (29 miljonit kilomeetrit kaubavedudel ja 12 miljonit kilomeetrit metsamaterjali veol). See tähendab ligikaudu 106 kt CO2 heitme vähenemist ühes aastas, mis moodustab ligikaudu 16% Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2035. aastaks seatud eesmärgist transpordi CO2 heitme vähenemisest (so vähendamine 669 kt aastas).
- Pikemate ja raskemate autorongide kasutuselevõtt toob kaasa üldise liiklustiheduse vähenemise õhukvaliteedi paranemise ja mürataseme languse. Seejuures uuringud kinnitavad, et liikluskoormuse vähenemise (ettepaneku kohaselt teeks kaks autorongi ära kolme autorongi töö) toob kaasa suurema liiklusohutuse. Seejuures ei kinnita uuringud, et pikemad autorongid suurendaksid oluliselt möödaskõitudega seotud ohtusid.

Pikemate ja raskemate autorongide kasutusele võtmise ettepanku ning autoveo ja logistika süsinikuheitme vähendamise programmi algatamise ettepaneku tegid Transpordi ja liikuvuse arengukava sisenduuringus¹ Eesti riigile ka OECD/ ITF (Rahvusvaheline Transpordifoorum) eksperdid tuginedes ulatuslikule rahvusvahelisele kogemusele ja uuringutele.

Muudatuse rakendamine aitab kaasa Eesti transpordisektori üldisele konkurentsivõime ja kulutõhususe kasvule suurendades transpordi ja logistikasektori valikuid vedude korraldamisel ja ühtlustades konkurentsikeskkonda võrreldes teiste riikidega. Poliitikamuutus aitab kaasa sektori konkurentsivõime ja kulutõhususe kasvule järgmiselt:

- Logista ja transport on majanduse vereringe, nendest sõltuvad enamik teisi majandusvaldkondi. Rail Balticu valmimine tulevikus aitab usutavasti kaasa transpordisektori tõhususele, kuid ei lahenda riigisiseste vedude ega ka ajakriitiliste ja lühivedude küsimust lähiriikidesse. Lisaks on raudtee valimise tähtaeg aastate pärast, kuid Eesti majandus peab toimima iga päev.
- Kui vähema hulga sõitudega transporditakse sama kogus kaupa, siis see tõstab tootlikkust. Näiteks Transpordiamet on arvanud, et 20,75 m ja 60 t sõidukute kasutuselevõtt ümar- ja hakkpuidu veos vähendab 10 a jooksul kulusid ligikaudu 122 miljoni euro ulatuses.
- Eesti lähiriikides on (nt Soome, Rootsi, Norra, Taani, Saksamaa jt) on pikemad moodulveokid teedele lubatud. Kui Eestis samalaadseid võimalusi ei looda, siis väheneb Eesti ettevõtete konkurentsivõime võrreldes lähiriikidega.
- Nii Eestis kui Euroopas on üha süvenev veokijuhtide puudus. Meie ettepaneku kohane poliitikamuudatus aitab juhtide puudust leevendada, kuna 20,75 m ja 25,25 m ja täismassiga 60 t autorongide puhul teeb kaks juhti ära kolme juhi töö ehk autojuhtide puudus leeveneb ühe kolmandiku võrra. Loomulikult on eelduseks juhtide koolitusprogrammide arendamine, mis tuleneb pikemate autorongide kasutuselevõtmisest. Selles tuleb teha tihedat koostööd ametikoolide ja koolituskeskustega.

Transpordisektori taristu arendamine peab olema järjepidev ja süsteemne, et tagada kaupade liikumine konkurentsivõimelises keskkonnas. **Seetõttu oleme mures riigieelarvestrateegias 2023-2026 kavandatud teede investeringute lõppemise pärast.** Vastupidi, Eesti majanduse arengu huvides peaks transpordi- ja logistikataristusse investeerima järjepidevalt ja senisest enam, sealhulgas selleks, et liikuda kliimaeesmärkide saavutamise suunas. Ühes kuus liigub 36 000 veokit Balti riikide kaudu Soome. Seega riiklikult strateegiliselt oluline on (Tallinn - Pärnu – Ikla) E67 põhimaantee ehitus 2+2 teeks, sest seda läbib 1/3 Baltikumist (sh Eestist) 2/3 EL-ist liikuvast transpordist. Samuti vajalik ka muudel põhimaanteedel Tallinn – Tartu – Võru-Koidula/Luhamaa (E263) lõpuni ehitus 2+2 põhimaanteeks. Korraliku taristu olemasolu on vajalik ka riigi julgeoleku seisukohast, et oleks tagatud inimeste ja kaupade liikumine kriitilistes olukordades. Pikemas vaates võimaldaks 2+2 teede tekkimine EMS-i (moodulveokite) magistraalidele lubada kasutusele võtta ka isesõitvaid sõidukeid. Samuti peame arvestama, et naaberriikides on kasutusel juba isegi kuni 34,5 m autorongid täismassiga 76 tonni.

Eeltoodud poliitikamuudatuste ettepanekud vajavad põhimõttelist otsust ja koos sellega asjakohased õigusaktide muudatusi. Üheks **takistusteks liikumaks edasi 25,25 m moodulveokite kasutusele võtmise piloteerimisega² on eriveostele sätestatud detailid liiklusseaduses** (LS §34¹ lõikes 8). Leiame, et sellised tehnilised detailid eriveostel kasutatavate sildade arvu, rehvitüüpide jm peaks olema reguleeritud madala taseme õigusaktides. Seega teeme ettepaneku algatada selles osas liiklusseaduse muudatus. Samaaegselt teeme ettepaneku otsida ühiselt võimalusi mahukaupade veoks 25,25 m ja 60 tonni täismassiga EMS autorongide ja 20,75 meetrit lubatud täismassiga 60 tonni sõidukite lubamiseks metsavedudel.

Teeme ettepaneku ministritega kohtuda, et selgitada transpordisektori organisatsioonide poolt ühiselt tehtud poliitikaettepanekut pikemate ja raskemate autorongide lubamiseks Eesti teedele ning arutada muudatusega seotud täiendavate digitaalsete lahenduste kujundamise, kontrollimehhanismide kehtestamise ja regulatsioonide muutmise vajaduste üle.

¹ <https://www.mkm.ee/media/6871/download> , vt lk 95 ja 97-98.

² Võimalikud teed, kus seda saab teha on Transpordiamet kaardistanud ja avaldanud oma kaardirakenduses:

<https://maanteeamet.maps.arcgis.com/apps/mapviewer/index.html?webmap=72d5c0e390ac4337a7dd056ecdb693a6>

Herkki Kitsing

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA)

juhatuse liige

/allkirjastatud digitaalselt/

Jaak Kivisild

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA)

nõukogu esimees

/allkirjastatud digitaalselt/

Kersten Kattai

Autoettevõtete Liit (AL)

direktor

/allkirjastatud digitaalselt/