

Juuli 2024

Vedelkütuse erimärgistamise seaduse, liiklusseaduse ja raskeveokimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsus

1. Lahendatav probleem

Kliimaeesmärkide saavutamiseks ja kasvuhoonegaaside heite (KHG) vähendamiseks tuleb vähendada fossiilkütuste kasutamist. Põllumajanduses kasutatakse põllumajandustoodete veol nii traktoreid kui ka veoautosid. Selleks, et saavutada ka põllumajanduses fossiilkütuste kasutamise vähendamine ja koos sellega ka KHG heite vähenemine, on vajalik vaadata üle ka põllumajandusettevõtetes kasutatav transport ja optimeerida logistika. Fossiilkütuste vähendamine on võimalik, kui kasutada vähem fossiilset kütust tarbivaid masinaid ja leida viis, kuidas suurendada logistika tõhusust. Koos kütuse kasutamise vähendamisega vähenevad ka kulud ja suureneb saadav keskkonnakasu. Põllumajandusettevõtte kogukulude vähendamine tõstab toodangu konkurentsivõimet nii Euroopa Liidu sise- kui ka väliturul ja seda eelkõige toormeturgudele müüdava toodangu osas, kus põllumajandusettevõtted on hinna võtjad. Oluline on ka see, et läbi kuluefektiivsuse saavutatakse keskkonnasäästlikkus ja vähendatakse kliimamuutusi põhjustavat KHG heidet.

Eesti suuremad põllumajandusettevõtted on oma logistika efektiivsust suurendamas ja hakanud kasutama traktorite asemel veoautosid, mis on kohandatud põllumajanduse eritööde tegemiseks - kasutatakse madalsurve rehve, mis vähendavad survet pinnasele ja kaitsevad mulda tihendamise eest ning jätavad põllul vähem jälgi, kui masina trajektoor muutub või kasutavad põllumajandustöödeks eriotstarbelisi pealisehitusi. Põllumajandustöödeks kasutatavad eriotstarbelised veoautod on näiteks allapanulaoturid, söödamikserid, põhuveskid jm. Sellised põllumajanduse eritöödeks kasutatavad veoautod tarbivad samade tööde tegemiseks kütust oluliselt vähem kui traktor.

Praegune õiguskord aga ei soosi selliste efektiivsete logistikalahenduste kasutuselevõttu, kuna erisused erimärgistatud diislikütuse kasutamiseks, vabastused teekasutustasust ja raskeveokimaksust on tehtud ainult põllumajanduses kasutatavatele traktoritele. Sisuliselt on kütust rohkem tarbiva traktori kasutamine täna kulutõhusam, kuna traktori puhul on võimalik kasutada seadustest tulenevaid erisusi – kasutada madalama aktsiisimaksuga maksustatud erimärgistatud diislit ja mitte maksta raskeveokimaksu ja teekasutustasu. Kliimaeesmärkide täitmise kontekstis, kus on oluline KHG heite vähendamine, et kliimamõjusid vähendada, on vajalik esmajoones lahendada selline olukord, mis ei motiveeri põllumajandusettevõtjaid logistikalahendustesse investeerima ja koos sellega järgmist sammu tegema. Kliimaseaduse aruteludel toodi välja, et praegused regulatiivsed takistused või normid, mis ei toeta kliimaeesmärke soosivaid lahendusi kasutusele võtmast, tuleb õiguskorras lahendada. Eesmärk on toetada ja motiveerida ettevõtjaid KHG heidet vähendavaid lahendusi kasutusele võtma.

Eesti õigusaktides puudub mõiste põllumajandusveok. See on veoauto, mis on kohandatud põllumajanduslike tööde tegemiseks ja millega saab teha samasuguseid veotöid nagu traktoriga. Sisuliselt on tegu sellise veoautoga, mis kasutab madalsurve rehve ja/või millel on põllumajanduses kasutamiseks eriotstarbeline pealisehitus ja mida kasutatakse ettevõttesisestel vedudel (silomassi vedu põllult silohoidlasse, teraviljavedu põllult kuivatisse, sõnniku vedu laguunist põllule, laudas allapanu ja sööda jagamine jne). Kui veoautodel on madalsurvevahvid,

siis on veokaugused teedel lühikesed, kuna madalsurvehvid on eelkõige mõeldud liikumiseks maastikul. Kui veoautol on kõrgsurvehvid, aga tal on ainult põllumajanduses kasutatav pealisehitus, millega jagatakse loomadele sööta või allapanu, on ka sellisel juhul see veoauto kasutusel ettevõttesiselt ja sellega ei tehta kaubavedusid maanteetranspordil. Lisaks on teistest riikidest näiteid, kus veoautosid kasutatakse ka põllul heina või põhu rullimiseks ning kergematel mullaharimise töödel. Kui kõik need tingimused – veoautot kasutatakse ettevõttesisestel vedudel ja see on madalsurvehvidega või kõrgsurvehvidega ja eriotstarbelise pealisehitusega – on täidetud, siis saab sellist veoautot lugeda põllumajandusveokiks ning ka õiguslikult neid käsitada sarnaselt traktorile.

Oluline on välja tuua, et põllumajandusettevõtetes kasutatakse ka kauba vedudeks mõeldud veoautosid, millega tehakse põllumajandustoodete vedusid ettevõtetest välja. Sellistele veoautodele erandite tegemine erimärgistatud diislikütuse kasutamiseks, raskeveokimaksust või teekasutustasust vabastuseks, ei ole põhjendatud ega ka vajalik.

Kuigi põllumajandusveoki mõistet Eesti õigusaktides kasutatud ei ole, siis liiklusregistris on veoauto registreerimisel võimalik märkida veoauto põllumajanduslik kasutus eraldi märkusena. Selliselt on täna liiklusregistris registreeritud söödamikserid, kus on märkuse lahtris märgitud „põllumajanduslik söödajagaja“. Kui veoauto kasutab madalsurvehve, siis on ka see liiklusregistris märgitud. Seega on võimalik liiklusregistris juba praegu põllumajanduslike tööde tegemiseks kasutatavate veoautode kohta teha asjakohane märgi ja selliste veoautode puhul, mis on erimärgistatud diislikütuse ostuõigust omavate põllumajandusettevõtjate kasutuses, ka erimärgistatud diislikütuse kasutamist lubada.

Selleks, et põllumajanduses täita kliimaeesmärke, tuleb põllumajandusettevõtjaid motiveerida kasutama vähem fossiilkütust kasutavaid logistikalahendusi ja üheks võimaluseks on soodustada traktorite asendamist logistikalahendustes veoautodega, mis on kohandatud põllumajanduse eritööde tegemiseks. Selle eesmärgi täitmiseks tuleb lahendada järgnevad neli probleemi:

Probleem 1: Kehtivates õigusaktides puudub termin "põllumajandusveok", millest tulenevalt ei saa põllumajanduslikeks töödeks kohandatud veoautode puhul kasutada erandeid, mida saab kasutada põllumajandustoodete tootmiseks kasutatavatel traktoritel.

Uue termini „põllumajandusveok“ õiguskorda lisamiseks on vajalik kas muuta liiklusseadust ja lisada sinna vastav mõiste ja avada selle sisu või lisada teistesse asjakohastesse seadustesse kirjeldus nende veoautode kohta, mis on kohandatud põllumajanduslike tööde tegemiseks ehk veoauto, mis on varustatud madalsurvehvidega ja/või millel on põllumajanduse töödeks mõeldud pealisehitus, nt söödamikser, allapanulaotur, põhuheksel ja mida kasutatakse põllumajandusettevõtte siseselt ning mille kohta on tehtud vastav märgi ka liiklusregistris.

Probleem 2: Kehtiva seaduse kohaselt ei saa põllumajanduslikeks töödeks kohandatud veoautodes kasutada erimärgistatud diislikütust.

Erimärgistatud diislikütuse kasutamise lubamiseks põllumajanduslikeks töödeks kohandatud veoautodes on vajalik muuta vedelkütuse erimärgistamise seadust (edaspidi *VKEMS*). 2022. aastal muudeti *VKEMS*i eesmärgiga vähendada põllumajandus- ja kalandussektoris kasutatava erimärgistatud diislikütuse väärkasutamist ja seeläbi suurendada aktsiisilaekumist. Muudatusega nähti ette, et erimärgistatud diislikütuse ostmiseks ja kasutamiseks on vajalik

erimärgistatud diislikütuse ostuõigus (edaspidi ka *ostuõigus*), mille andmise otsustab Põllumajanduse Registre ja Informatsiooni Amet (edaspidi *PRIA*). Seega igale soovijale enam aktsiisisoodustusega kütust ei müüda. Ostuõigus antakse üksnes põllumajandus- ja kalandussektoris tegutsevale juriidilisele isikule või füüsilisest isikust ettevõtjale. Eriotstarbelise diislikütuse müüja peab enne müüki kontrollima, kas isikul on ostuõigus.

VKEMSi § 1¹ lõike 1 punkti 1 kohaselt on erimärgistatud diislikütuse kasutamine lubatud üksnes põllumajandustoodete tootmiseks põllumajanduses kasutatavas masinas, traktoris ja liikurmasinas ning kuivatis. Nimetatud seaduse tähenduses ei käsitata masinana mootorsõidukit liiklusseaduse mõistes ning vee- ja raudteesõidukit. Nendes veoautodes, mis on kohandatud põllumajanduse eritööde tegemiseks ehk mida kasutatakse sarnaste tööde tegemiseks, mida tehakse traktoriga, on õigustatud samaväärselt erimärgistatud diislikütuse kasutamist lubada. Nendes veoautodes, mida kasutatakse põllumajandustoodete transpordiks ettevõttest välja, nt teravilja vedu kuivatist terminali, ja mida ei ole kohandatud põllumajanduse eritööde tegemiseks, mille puhul kasutatakse kõrgsurve rehve või ei ole veok eriotstarbeline, siis nendes veoautodes eriotstarbelise diislikütuse kasutamine ei ole põhjendatud.

Probleem 3: Kui põllumajandusettevõtetes kasutatakse põllumajandustoodete ettevõttesisel lühivedudel traktoreid, siis need on vabastatud teekasutustasust. Põllumajandusettevõtetes põllumajanduslike tööde tegemiseks kohandatud veoautod, mis teevad sama tööd, peavad maksma teekasutustasu.

Eestis tuleb maksta teekasutustasu kõikide üle 3,5-tonniste veoautode eest, mis sõidavad avalikult kasutatavatel teedel. Teekasutustasu on kehtestatud liiklusseaduse peatükis 12¹. Veoauto teekasutustasu eesmärk on raskete kaubaveokite maksustamine teatava infrastruktuuri kasutamise eest ja kasutada neid vahendeid transporditaristu kvaliteedi tagamiseks, rakendades rohkem „kasutaja maksab“ printsiipi.

Põllumajandustööde tegemiseks kohandatud veoautod teevad ettevõttesiseseid vedusid ja neid vedusid ei saa võrrelda kaubavedudega avalikult kasutatavatel teedel. Seega tuleb selliseid vedusid võrrelda traktoritega tehtavate vedudega ja kohelda maksustamisel ühtemoodi, vabastades sellised veokid samuti teekasutustasu maksimisest. Eelduseks on tingimus, et veok oleks varustatud madalsurvehvidega ja/või sellel on põllumajanduslikeks töödeks mõeldud pealisehitus, nt söödamikser, allapanulaotur, põhuheksel ja mida kasutatakse põllumajandusettevõtte siseselt ning mille kohta on tehtud vastav märge liiklusregistris.

Ettevõttesiseste vedude puhul, kui kasutatakse madalsurvehvidega veoautot nt silomassi veol põllult silohoidlasse, läbitakse suur osa teekonnast põllul hekseldi all sõites, mitte maanteel. Kui kõrgsurvehvidega eriotstarbeline veoauto nt söödamikser teeb ettevõttesisest vedu, siis veab ta sööta söödahoidlast farmi ja jaotab seda farmis loomadele. Ka selline vedu ei ole võrreldav kaubaveoga maanteetranspordis, sest maantee kasutamine on kas välistatud või tehakse seda piiratud ulatuses. Ka traktorite massid võivad olla sarnaselt veoautodele üle 3,5 tonni.

Probleem 4: Kui põllumajandusettevõtetes kasutatakse põllumajandustoodete ettevõttesisel lühivedudel traktoreid, siis need on vabastatud raskeveokimaksust. Põllumajandusettevõtetes põllumajanduslike tööde tegemiseks kohandatud veoautod, mis teevad sama tööd, peavad maksma raskeveokimaksu.

Raskeveokimaks on riiklik maks, mis on kehtestatud raskeveokimaksu seadusega. Raskeveokimaksuga maksustatakse ainult veoste vedamiseks ettenähtud raskeveokeid. Raskeveokimaksuga maksustatakse veoste vedamiseks ettenähtud ja liiklusregistris registreeritud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoautod. Veoste vedamiseks kasutatavate traktorite massid on võrreldavad põllumajanduslikeks töödeks kasutatavate veoautode massidega, samas traktorid on raskeveokimaksust vabastatud, kuna maksustatakse üksnes veokid. Ka põllumajanduslike tööde tegemiseks kasutatavaid veoautosid tuleks käsitleda traktoritega sarnaselt, kuna nendega tehakse samasuguseid töid. Eelduseks on samuti tingimus, et veok oleks varustatud madalsurvehvidega ja/või sellel on põllumajanduslikeks töödeks mõeldud pealisehitus, nt söödamikser, allapanulaotur, põhuheksel ja mida kasutatakse põllumajandusettevõtte siseselt ning mille kohta on tehtud vastav märke liiklusregistris.

Raskeveokimaksu seaduse § 8 sätestab maksuvabastused, kuhu tuleb lisada ka sellised põllumajanduse eritööde tegemiseks kohandatud veoautod, mida kasutatakse põllumajandusettevõttesisestel vedudel traktorite tööde asendamiseks ehk käsitleda neid veoautosid sarnaselt traktoritele ja vabastada need raskeveokimaksust.

2. Eesmärgid

Väljatöötamiskavatsuses (edaspidi *VTK*) on kaardistatud kehtivate seaduste probleemid ning pakutud välja võimalikud lahendusvariandid.

Väljatöötatava eelnõu peamiseks eesmärgiks on vähendada põllumajandussektoris KHG heidet läbi fossiilkütust vähem tarbivate logistikalahenduste kasutuselevõtu soodustamise, millega kaasneb ka kuluefektiivsus ja suureneb põllumajandusettevõtjate konkurentsivõime nii Euroopa Liidu sise- kui ka välisurul. See omakorda võimaldab tõsta toidujulgeolekut, suurendab eksporti ja toob maksutululu.

Põllumajandusveokid suurendavad kulutõhusust põllumajandustoodete ja -tootmissisendite veol ettevõtetes, kus on keskmisest suuremad põllud ja suuremad vahemaad põllu ja kogumiskoha (silohoidla, kuivati, sõnnikulaguun jne) vahel. Kui tavapäraselt kasutatakse põllumajanduses traktoreid, siis võrreldes nendega on põllumajandusveokitel väiksem kütusekulu ja pikema kasutusea tõttu on nad ka keskkonnasäästlikumad. Seega on need kuluefektiivsemad kui sama võimsusega traktorid. Võttes arvesse võrreldavate parameetritega traktoreid ja põllumajandusveokeid, siis nähtub, et põllumajandusveokid tarbivad 32% vähem kütust kui sarnase võimsusega traktor-haagise kombinatsioonid ühe tonni rohuheksli veol. Selline kütuse vähemkasutus võib keskmisest suuremate ettevõtete puhul anda märkimisväärse kütuse kokkuhoiu. Sellekohase näite saab tuua ühe Eesti põllumajandusettevõtte eeskujul, kus on veiseid üle 3000 ja nende söötmiseks vajaliku silo koguse saamiseks on vajalik rohuhekslit ca 36 tuhat tonni. Kokkuvõttes on võimalik saavutada kütuse kokkuhoid kuni 12 tonni, kui vedada samal ajal sellist kogust rohuhekslit traktori asemel põllumajandusveokiga, mis on sarnase võimsuse ja mahutavusega.

Praegune õiguslik regulatsioon ei võimalda sellistel põllumajanduses kasutatavatel veoautodel kasutada erimärgistatud diislikütust ja kuigi eeltoodud näite puhul on kütuse kulu väiksem ja ökonoomsem, siis tuleb jätkuvalt tavaaktsiisi maksta kuni 10 tuhat eurot rohkem kui sama kogus oleks veetud traktoriga ja kasutatud selleks erimärgistatud kütust. Selline olukord ei ole põllumajandustootjatele motiveeriv põllumajanduslogistika säästlikumaks muutmisel. Lisaks kõigele muule tuleb tasuda ka põllumajandusveokite puhul raskeveokimaks ja teekasutustasud transpordisektoris kasutatavate veokitega samas suurusjärgus, kuigi kõik

põllumajandusettevõtte sisesed veod on sarnased traktoritega tehtavatele vedudele ja erinevad oluliselt kaubavedudest maanteetranspordil. Seega on põllumajandusveokid kasutusel ettevõttesiseselt ja neid kasutatakse traktori tööde asendamiseks peamiselt silomassi veol põllult silohoidlasse, teravilja veol põllult kuivatisse, sõnniku veol laguunist põllule, laudas allapanu ja sööda jagamiseks, põllul heina/põhu rullimiseks, ja ka teatavate maaharimistöõde tegemiseks.

Selline muudatus võimaldaks suurendada Euroopa Liidu ühisturul ja ka välisturul Eesti põllumajandusettevõtjate konkurentsivõimet sarnaselt nendele riikidele, kus sellised erandid on kasutusele võetud ja kiirendada sektoris kliimaeesmärkide saavutamist läbi fossiilkütuste kasutuse vähendamise. Eelnõu ei ole otseselt seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga. Eelnõu koostamine ja jõustamine on REM-i tööplaaniline ülesanne.

3. Võimalikud lahendused

Lahendus on võimaldada põllumajandusettevõtetes põllumajanduse eritööde tegemiseks kohandatud veoautodes, mis on varustatud madalsurvehvidega ja/või millel on põllumajanduse eritöödeks mõeldud pealisehitus, nt söödamikser, allapanulaotur, põhuheksel ja mida kasutatakse põllumajandusettevõtte siseselt ning mille kohta on tehtud vastav märge ka liiklusregistris, kasutada erimärgistatud diislikütust ja vabastada need veoautod ka sarnaselt traktoritele teekasutustasu ja rakseveokimaksu maksmisest.

Erimärgistatud vedelkütuse kasutamine on reguleeritud seaduse tasemel VKEMS-is, seega tuleb võimaliku lahendusena kõne alla üksnes seaduse muutmine ning muud alternatiivsed viisid probleeme ei kõrvalda.

Teekasutustasu maksmine on reguleeritud seaduse tasemel liiklusseaduses, seega teekasutustasust erandi tegemiseks tuleb võimaliku lahendusena kõne alla üksnes seaduse muutmine ning muud alternatiivsed viisid probleeme ei kõrvalda.

Raskeveokimaksu maksmine on reguleeritud seaduse tasemel raskeveokimaksu seaduses, seega erandi tegemiseks tuleb võimaliku lahendusena kõne alla üksnes seaduse muutmine ning muud alternatiivsed viisid probleeme ei kõrvalda.

4. Uuringud ja kaasatud osapooled

Põllumajandusveokeid puudutavaid erinevaid küsimusi, sealhulgas erimärgistatud diislikütuse kasutamise võimalust, teekasutustasudest ja raskeveokimaksust vabastust sarnaselt traktoritele, on tõstatanud põllumajandusettevõtjad ja nende esindusorganisatsioon Eesti Põllumajandus-Kaubanduskoda erinevatel kohtumistel. 27. juuni. 2023. aasta kirjas nr 1-3/92 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile tegid nad ettepaneku sätestada liiklusseaduses mõiste põllumajandusveok ning luua liiklusregistris eraldi masinaliik "põllumajandusveok", mis on oma olemuselt auto alusel valmistatud, põllutöödeks ettenähtud madalsurvehvidega varustatud ratastega eritöömasin, millel on vähemalt kaks veotelge ja mille maksimaalne liikumiskiirus ei ületa 65 km/h. Põllumajandusveokile tuleb ette näha samad soodustused nagu on ette nähtud traktoritele, mis veavad põllumajanduslikku toodangut põllult farmi ja farmist põllule. Eriti oluline on erimärgistatud kütuse kasutamise lubamine ning raskeveoki ja teekasutustasude mitte rakendamine põllumajanduses kasutatavatele eriveokitele ehk "põllumajandusveokile". Läbi sellise erandi kehtestamise on võimalik motiveerida

põllumajandustootjaid investeerima kulu- ja keskkonnasäästlikematesse transpordivahenditesse.

27. juunil 2023. aastal saatis ka Wihuri OÜ Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile oma ettepanekud kehtestada eraldi kategooriana põllumajandusveok, tuues välja, et muudatuse tulemusena vähenevad CO₂ heitkogused, paraneb Eesti põllumajandustootjate konkurentsivõime ning suureneb Eesti tsiviilkaitsevõimekus. Oma kirjas toovad nad välja, et mõnedes Euroopa Liidu liikmesriikides (nt Saksamaa) on taoline sõidukikategooria määratletud ning neile kehtivad seadusest tulenevad erandid sarnaselt teistele põllumajanduses kasutatavatele sõidukitele. Eelkõige peaks põllumajandusveok olema samaväärselt traktoriga vedelkütuse erimärgistamise seaduse objektiks, kuna sisuliselt teevad mõlemad põllumajanduses samu tööoperatsioone. Tšehhi Vabariigis on põllumajanduses kasutatav veok määratletud sarnaselt traktorile T1b¹ kategooria alusel.

5. Mõju

Kavandatavate muudatustega kaasnevad eeldatavalt oluline keskkonnamõju, sealhulgas kliimamuutustega seotud mõjud, majanduslik mõju, mõju toidujulgeolekule ja mõju riigiasutuse töökorraldusele.

Muudatustega ei kaasne välissuhetealast, sotsiaalset, sealhulgas demograafilist mõju, samuti ei oma muudatused mõju riigi julgeolekule, välja arvatud toidujulgeoleku mõju. Toidujulgeolekule mõjuvad muudatused positiivselt, kuna kasvab põllumajandusettevõtete konkurentsivõime.

Muudatusest mõjutatud sihtrühmaks on põllumajandusettevõtjad ning riigiasutused (PRIA, Maksu- ja Tolliamet (MTA) ja Transpordiamet).

5.1 Mõju keskkonnale, sealhulgas kliimamuutustele ja majandusele

Kliimaseaduses seatakse igale sektorile KHG vähendamise kohustus. Põllumajanduse peamine eesmärk on toidutootmine ja maailma toidusnõudluse kasvule vastamine. Ainuke võimalus kahte eesmärki ühendada on läbi kestliku toidutootmise, kus lisaks keskkonna ja kliimamõju vähenemisele säilib ka konkurentsivõime ehk rakendatakse kuluefektiivseid lahendusi. Kliimaseaduses tuuakse välja, et eesmärgi saavutamiseks on vajalik soodustada säästlikkuse kriteeriumidele vastava vedela biokütuse kasutamist põllumajandusmasinates. Üheks reaalselt rakendatavaks KHG heite vähendamise võimaluseks põllumajanduses on vähendada fossiilkütuste kasutamist, viies mullaharimine miinimumini (kasutada otsekülvi ja ribakülvi), rakendades täppislahendusi väetamises, millega väheneb mineraalse lämmastikväetise kasutus, ja võttes samal ajal ka logistikas laiemalt kasutusele kütust vähem tarbivad lahendused põllumajandusveokite näol. Selline muutus on võimalik saavutada läbi teadlikkuse tõstmise, investeeringute toetamise ja regulatiivsete nõuete soodustamise.

Kui kasutada põllumajandusettevõtte andmeid, kus 2023. aastal ainuüksi silo tegemisel veeti rohuhekslit 20 tuhat tonni, mille koguveopikkus oli 33 tuhat kilomeetrit, siis traktoriga veol on kütusekulu 86 l/100 km, veokiga veol aga 56 l/100 km. Seega väheneb sellise koguse rohuheksli veol kütuse kogus 35% ehk 8,3 tuhat tonni ja koos sellega ka KHG heide.

¹ Liiklusseaduses on § 93 lõikes 2 sätestatud mootorsõidukite, autorongide ja masinrongide põhikategooriad ja punktis 9 T kategooria: traktor, liikurmasin ja masinrong.

Kõigi kolme üksteisega seotud probleemi lahendamisel tehtavad muudatused tõstavad põllumajandusettevõtte konkurentsivõimet ja võimaldavad täita kliimaeesmärke oluliselt kiiremini ja suuremas mahus.

Elu- ja looduskeskkonnale kaasneb positiivne mõju, sest KHG heide väheneb. Teatav positiivne mõju kaasneb ka liikluses, kui mingi osa teekonnast kattub maanteega ja kus suhteliselt aeglaselt rohuhekslit, silo või sõnnikut vedav traktor asendatakse kiirema veokiga.

Teisest küljest suureneb Eestis toodetud põllumajandustoodete konkurentsivõime nii sise- kui ka välisturul. See suurendab põllumajandustoodete eksporti ja võimaldab seeläbi säilitada töökohti ning suurendada toidu varustuskindlust.

Mõjutatud sihtrühm: Muudatused mõjutavad põllumajandusettevõtjaid.

Plaanitud lahendus soodustab põllumajandusettevõtetal logistikas kasutusele võtta kütusekulu vähendavad ja koos sellega ka KHG heidet vähendavad lahendused ehk traktoritega veod asendada põllumajandusveokitega. Kõige olulisem mõju sellise lahendusega on seotud kliimaeesmärkidega, kus fossiilkütuse kasutamise vähenemine vähendab ka KHG heidet. Näiteks Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi koostatud 22. jaanuari 2024. aasta „Tarneahela ülevaade²“ kohaselt moodustas põllumajandusettevõtetes energiakulu 2022. aasta kogukuludes ca 7% (sh ca 28% elekter, 67% kütus, 5% muud kütted).

5.2 Mõju riigiasutuse töökorraldusele

Avalduv mõju: Kavandatavad muudatused avaldavad mõju riigiasutuste (Transpordiamet) töökoormusele veokite registreerimisel liiklusregistris ja ka järelevalve tegemisel.

Riigieelarvele olulist mõju ei kaasne, kuigi teatav mõju võib kaasa tulla. Samas peaks neid mõjusid vaatama laiemalt kliimaseadusega hinnatavate mõjude kontekstis, sest kliimamuutuste leevendamise eesmärgil KHG vähendamise eesmärk on ülimuslikum sellest, kui traktorite asendamisel põllumajandusveokitega läbi kütusekulu vähenemise aktsiisilaekumine erimärgistatud diisli kasutamise vähenemisest väheneb. Lahendused mõjutavad riigieelarvet pikemas vaates, kuna praegused erimärgistatud diislikütust kasutavad traktoritel põhinevad logistikalahendused asendatakse järk-järgult põllumajanduses kasutamiseks kohandatud veokitega, mille kütusetarbimise kogus on väiksem. Näiteks „Põllumajanduse, kalanduse, maaelu ja toiduainetööstuse ülevaatest 2023. aasta kohta³“ nähtub, et põllumajandustootjatele anti abi erimärgistatud diislikütuse maksusoodustusena 2023. aastal ligikaudu 26,5 mln eurot. Laekumise vähenemist on keeruline prognoosida, see sõltub põllumajandusveokite kasutamise levikust. Samas tuleks arvestada ka kaudseid positiivseid mõjusid regionaalsele arengule läbi põllumajandusettevõtte konkurentsivõime suurenemise, kuna põllumajandusettevõtted on siiski olulised piirkondlikud tööandjad ja palga maksjad, millega kaasnevad mõjud kohalike omavalitsuste tulubaasile.

Regionaalarengu mõjud on seotud maapiirkondades tegutsevate põllumajandusettevõtjate konkurentsivõime suurenemisega. Konkurentsivõime suurenedes panustavad

² Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi „Tarneahela ülevaade“, kättesaadav veebilehel <https://www.agri.ee/maaelu-pollumajandus-toiduturg/pollumajandus-ja-toiduturg/ulevaated-ja-statistika>.

³ Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi „Põllumajanduse, kalanduse, maaelu ja toiduainetööstuse ülevaade 2023“, kättesaadav veebilehel <https://www.agri.ee/maaelu-pollumajandus-toiduturg/pollumajandus-ja-toiduturg/ulevaated-ja-statistika>.

põllumajandusettevõtteid maapiirkondade arengusse läbi töökohtade (tööhõive, palgad, maksutulu) ja tekkivad võimalused ka kohaliku elu edendamiseks.

Kohaliku omavalitsuse korraldusele mõjusid ei kaasne.

6. Edasine väljatöötamine

VTK eesmärk on välja selgitada, kas lisaks vedelkütuste erimärgistamise seadusele on vajalik teha muudatused ka liikluseaduses ja täiendada liiklusregistrit selliselt, et põllumajandusettevõtete sisesteks vedudeks kohandatud põllumajandusveokid, mis kasutavad madalsurvehve liikumiseks põllul või põllumajanduslikeks töödeks pealisehitusi, peaksid omama ka liiklusregistris eritunnuseid või on mõistlik liiklusregistris need eraldi kategooriana määratleda.

Teine probleem on seotud teekasutustasude ja kolmas probleem raskeveokimaksuga, mida samuti peavad põllumajandusettevõtteid praegu ettevõtete sisestel vedudel (madalsurvehvidega varustatud ja/või millel on põllumajandustöödeks eriotstarbeline pealisehitus) kasutatavatelt veokitelt maksma, kuigi tegemist ei ole kaubavedudega maanteetranspordil. VTK eesmärk on välja selgitada, millised on võimalused Euroopa Liidu õigusraamistikus erisuste tegemiseks sellistele logistikalahendustele, mis sarnanevad praegu traktoritega tehtavatele töödele.

VTK eesmärgiks on samuti informeerida avalikkust kavandatavatest muudatustest.

REM ootab tagasisidet VTK-le 15 tööpäeva jooksul. Pärast tagasiside saamist ja selle läbitöötamist, valmistab ReM vajadusel koostöös teiste vastutavate ministeeriumitega – Kliimaministeeriumi ja Rahandusministeeriumiga – ette asjakohase seaduse eelnõu ja saadab selle kooskõlastusringile. Seaduseelnõu on plaanis esitada Vabariigi Valitsusele hiljemalt III kvartali lõpuks. Sõltuvalt eelnõu menetlemise tempost Riigikogus on õigusakti plaanitav jõustumise aeg 2025. aasta alguses.

VTK saadetakse kooskõlastamiseks Justiitsministeeriumile, Kliimaministeeriumile ja Rahandusministeeriumile. VTK edastatakse teadmiseks Riigikogu Kantsleile.

VTK saadetakse arvamuse avaldamiseks Transpordiametile, Maksu- ja Tolliametile, PRIA-le, Eesti Põllumajandus-Kaubanduskojale (EPKK), Eestimaa Talupidajate Keskliidule (ETKL) ja MTÜ Eesti Aiandusliidule.

Vastutavad ametnikud: Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi põllumajanduspoliitika osakonna juhataja Kristel Maidre (6256 119, kristel.maidre@agri.ee), sama osakonna valdkonna juht Janeli Tikk (6256 299, janeli.tikk@agri.ee), sama osakonna valdkonna juht Erkki Miller (5692 1173, erkki.miller@agri.ee).