

Taristuministri määruse „Majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määruse nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Kehtiva korra¹ kohaselt on üldjuhul lubatud jagatavat veost vedada sõidukite ja autorongidega, mille puhul poolhaagisega autorongi maksimaalne lubatud pikkus on 16,5 meetrit ja täis-, kesk- või tugihaagisega autorongi puhul 18,75 meetrit ning suurim lubatud tegelik mass kuni 44 tonni sõltuvalt autorongi koosseisus olevate sõidukite telgede arvust. Erandina² võib jagatavat veost vedada raskeveosena kuni 52-tonnise tegeliku massiga autorongiga.

Eelnõukohase määruse eesmärk on suurendada vedude efektiivsust ja vähendada kaubaveo keskkonnamõju. Riigikogu menetluses on liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu 798 SE³, mille kohaselt lubatakse alates 1. juunist 2026. a jagatava veose vedamiseks eriveona eriloa alusel teeliiklusesse senisest pikemad (kuni 25,25 meetrit) ja raskemad (kuni 60 tonni) autorongid. Nii Euroopa moodulikontseptsioonile vastavate autorongide kasutuselevõtt kui ka raskeveostel suurema massi lubamine ja pikkuse suurendamine aitavad kaasa veo efektiivsusele. Suurem efektiivsus toob omakorda kaasa konkurentsivõime kasvu. Lisaks väheneb vedude negatiivne keskkonnamõju, kuna sama koguse kauba vedamiseks tuleb läbida vähem kilomeetreid. Seega väheneb heitmete hulk ning veokite hulk teedel, mis omakorda mõjutab ka liiklusohutust. Samuti aitab muudatus leevendada autojuhtide puudust veondussektoris.

Eesmärgi saavutamiseks suurendatakse raskeveol eriveona autorongi lubatud suurimat tegelikku massi 60 tonnini ning lubatakse ka autorongi senise maksimaalse lubatud pikkuse 18,75 meetri asemel kasutada 20,75 meetri pikkuseid autoronge. Et eriveol lubatud suurem mass ja lisapikkus ei avaldaks suuremat negatiivset mõju teetaristule kui kehtiva korra kohaselt lubatud 52-tonnised autorongid, kehtestatakse rakendusaktiga tehnilised lisanõuded autorongi telgede arvule (8 telge, mis kõik peale juhttelgede peavad olema paarisratastega) ning teljebaasile ehk määratakse minimaalne kaugus esimese ja viimase telje vahel, et lisanduv mass hajuks teel piisaval määral ega kahjustaks teekatendit. Sellised koosseisud saavad liigelda samades teekoridorides kui tänased eriloaga 48- ja 52-tonnise tegeliku massiga autorongid.

Lisaks võetakse kasutusele Euroopa moodulikontseptsioonile vastav autorong (edaspidi *EMSi autorong*), mida mitmes Euroopa riigis, eelkõige Skandinaavia riikides praegu juba kasutatakse. EMSi autorong tähendab autorongi, kus vedukiga on ühendatud mitu haagist, ning selle pikkus ja mass ületab liiklusseaduse (edaspidi *LS*) § 80 lõike 3 alusel kehtestatud suurimat lubatud pikkust ja massi, kuid veduk ja haagised ise vastavad *LSi* § 80 lõike 3 alusel kehtestatud nõuetele. EMSi autorong koostatakse standardsetest sõidukitest ja haagistest, näiteks veok + poolhaagis (eelikut kasutades), poolhaagisega autorong + haagis, ning selle koosseisu maksimaalne pikkus võib olla kuni 25,25 meetrit ja tegelik mass kuni 60 tonni. EMSi

¹ Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määrus nr 42 „Mootorsõidukija selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ – <https://www.riigiteataja.ee/akt/105072023278>.

² Liiklusseaduse § 34¹ lõige 8 – <https://www.riigiteataja.ee/akt/109012025008#para34b1>.

³ <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/092974bb-bfc9-42ff-8d55-99b775f9e617/liiklusseaduse-muutmise-seadus/>.

autorongide liikumiseks on Transpordiamet (edaspidi *TRAM*) kaardistanud trassikoridorid, kus teetaristu võimaldab senisest pikemate autorongidega liiklemist. Peamiselt on tegemist riigi suuremate põhimaanteedega.

Samuti võimaldatakse diferentseerida eriveo eest võetavat eritasu määra lähtuvalt sõidukil kasutatavatest lisaohutussüsteemidest. Ka nähakse ette rohkem aluseid eriloa andmisest keeldumiseks ja eriloa kehtetuks tunnistamiseks.

Mõju halduskoormusele on neutraalne, kuna senisest raskemate ja pikemate autorongide, sh EMSi autorongide kasutamise võimaldamine eriloa alusel on veoettevõtjale lisavõimalus oma vedude efektiivsemaks muutmiseks. EMSi autorongiga liiklemiseks tuleb taotleda eriluba, mis ei ole väga ajamahukas protseduur, samas kehtiva korra kohaselt ei ole sellise autorongiga liiklemine üldse lubatud. Tavapärase autorongiga liiklemiseks muutusi ei ole. Samuti võib eeldada, et veoettevõtjad, kes teostavad eriveona raskevedusid 52-tonnise tegeliku massiga autorongiga, taotlevad selle asemel edaspidi eriloa 60-tonnise tegeliku massiga autorongi jaoks, mis neile halduskoormust ei suurenda.

Eelnõuga kavandatud muudatused majandus- ja taristuministri 4 septembri 2015. a. määruses nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“ (edaspidi *määrus nr 114*) täpsustavad eelviidatud seaduseelnõuga 798 SE kavandatud muudatusi ja loovad vajalikud rakendussätted.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld (margus.tahepold@kliimaministeerium.ee, 625 6490). Eelnõu õigusliku ekspertiisi tegi õigusosakonna nõunik Mari-Liis Kupri (mari-liis.kupri@kliimaministeerium.ee). Keeletoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

1.3. Märkused

Eelnõukohase määrusega muudetakse määruse nr 114 redaktsiooni RT I, 21.10.2025, 13, mis jõustus 24. oktoobril 2025. a.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist, millest esimesega muudetakse määrust nr 114 ning teises paragrahvis sätestatakse määruse jõustumise aeg.

Eelnõu § 1 sätestab määruse nr 114 muudatused.

Paragrahvi 2 punkt 11 tunnistatakse kehtetuks. Säte sisaldas jagatava veose mõistet, mis jäetakse määrusest välja ja sisustatakse seaduse tasemel (798 SE) ning puudub vajadus seda määruks korrata.

Paragrahvi 2 täiendatakse punktiga 12, millega lisatakse määruksesse mõiste „summaarne teljebaas“, mis on kaugus autorongi esimese ja viimase telje vahel. Teljebaasi kasutatakse raskeveostel, kus sellest sõltub autorongi suurim lubatud mass.

Paragrahvi 2 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks. Säte määras, millal võis sõidukist, autorongist või masinrongist tingitud erivedu teostada. Selline piirang sätestatakse LSis (798 SE) ning puudub vajadus seda määruises korrata.

Paragrahvi 3 lõige 3 muudetakse, et täpsustada, kuidas eriveol veost sõidukile paigutada. Kõige olulisem on vältida laiuse ületamist, sest see mõjutab liiklust ja liiklemist enam kui pikkuse ületamine. Kui suurveose paigutamisel ei ole võimalik laiuse ületamist vältida, tuleb see paigutada nii, et laiust ületataks võimalikult vähesel määral ehk kui on tegemist veosega mõõtudes 4x5 meetrit, siis tuleb see paigutada sõidukile nii, et veose laiuseks jääb 4 meetrit.

Paragrahvi 4 pealkiri muudetakse, et viia see täpsemalt vastavusse paragrahvi sisu ja lisandunud sätetega EMSi autorongi kohta ehk paragrahv tegelikult reguleeris ja reguleerib ka edaspidi jagatava veose eriveo tingimusi.

Paragrahvi 4 lõike 2 sissejuhatav lause muudetakse ja lisatakse viide LSi lisanduvale sättele (§ 34¹ lg 1² p 1, 798 SE), mis käsitleb jagatava veose veost raskeveosena ning milles sätestatakse raskeveosel autorongi maksimaalne tegelik mass 60 tonni ja pikkus 20,75 meetrit. Lõikes sätestatakse, millistel tingimustel võib jagatava veose erivedu raskeveosena teostada.

Paragrahvi 4 lõike 2 punktid 2 ja 6 tunnistatakse kehtetuks, kuna nendel sätetel puudub sisuline rakendus. Punktide 2 ja 6 kohaselt tuli seni jagatava veose eriveol varustada veduk GPS-seadmega, mis võimaldas määrata TRAMil autorongi asukohta veo ajal ning lisaks tuli esitada veose kaal koos asukoha andmetega TRAMile. Tegelikkuses TRAM neid andmeid ei töötle ja nende kogumine on tarbetu ega oma seetõttu ka järelevalve jaoks sisulist tähtsust.

Paragrahvi 4 lõike 2 punkt 5 muudetakse LSi selle muudatuse (798 SE) alusel, mille kohaselt võib edaspidi raskeveos olla kuni 20,75 meetri pikkune ning asjakohane täiendus lisatakse ka lõikesse.

Paragrahvi 4 lõiget 2 täiendatakse punktidega 6¹–6³, millega lisatakse määruisesse nõuded eriveona raskeveosel kasutatava veoki heiteklassile ja autorongi telgedele. Tegemist ei ole uute nõuetega, vaid need tulenevad kuni 31.05.2026 kehtiva LSi § 34¹ lõike 8 punktidest 3–4. Erinevus on ainult selles, et lõikes 6³ sätestatakse maksimaalseks tegelikuks massiks 60 tonni LSi muudatuse järgi ning massipiirangud sõltuvalt autorongi telgede arvust viiakse eraldi lõikesse 2¹.

Paragrahvi 4 täiendatakse lõigetega 2¹ ja 2². Lõikega 2¹ lisatakse teljebaasi nõue autorongi lubatud suurima täismassi korral. Kui kehtiva LSi § 34¹ lõike 8 punktis 4 sätestati autorongi suurim tegelik mass sõltuvalt autorongi veotelgede arvust, siis nüüd lisatakse juurde ka teljebaasi nõue üle 52-tonnise tegeliku massiga autorongidele (kuni 52-tonniste autorongidele nõuded ei muutu). Pikema teljebaasiga veokid jaotavad massi ühtlasemalt, vähendades sildadele, teekatendile ja aluspinnasele mõjuvaid tipukoormusi. See aitab vähendada teekatete deformatsioone ja pikendab nende eluiga ning seetõttu seatakse suurim lubatud tegelik mass lisaks autorongi sildade arvule sõltuvusse ka teljebaasist. Teljebaasi reeglit kasutatakse raskeveoste puhul ka Soomes ja Rootsis. Lubatud suurima massiga 60 tonni on võimalik kasutada autorongiga, mille koosseisus on vähemalt 8 telge ning summaarne teljebaas on üle 18 meetri. Teljebaasi väärtuste kehtestamisel on aluseks võetud 2024. a veebruaris TRAMi tellimisel valminud uuring „Raskemate ja pikemate veoste mõju arvutamine riigiteede taristule“ (Ain Kendra, Juhan Idnurm, Jaanus Laanes, Arne Küüt, ja Simmo Talpas-Taltsepp).

Lõikes 2² sätestatakse tingimused, millele EMSi autorong vastama peab. Keskkonnahoiu ja ohutuse eesmärgil peab EMSi autorongi veduk kuuluma EURO VI või vähem saastavasse

heitgaasiklassi. Sätestatakse ka veduki mootori minimaalne erivõimsus 6 kW tonni kohta, et EMSi autorong ei hakkaks takistama liiklusvoogu kohalt võttes ja pöörde järel, vähendades teede läbilaskvust ja suurendades möödasõitude arvu. EMSi autorongid lubatakse liiklema ainult TRAMi veebilehel avaldatud lubatud teedevõrgul või kohaliku omavalitsuse üksuse poolt eriloale lisatud veoteel. EMSi autorongide liikumiseks on TRAM kaardistanud trassikoridorid, kus teetaristu võimaldab senisest pikemate autorongide liiklemist ning peamiselt on tegemist riigi suuremate põhimaanteedega. Sätestatakse ka kohustus kinnitada EMSi autorongi viimase haagise tagaosale vastav tunnusmärk, et liiklejad saaksid teavet ees liikuvast tavapärasest pikemast autorongist ning teaksid seda vajaduse korral möödasõidu või muu manöövri planeerimisel arvestada. Vähendamaks riski, et EMSi autorongi veotelje suhtelise koormuse vähenemise tõttu tõusu ületamine ja kohaltvõtt talvistes oludes on raskendatud, lisatakse nõue, et rehvide mustrisügavus veoteljel on minimaalselt 5 millimeetrit ja muudel telgedel 3 millimeetrit ning koormatud autorongi veoteljele peab langema vähemalt 20% autorongi täismassist. Lisaks sätestatakse nõue, et sõidukite registrimassi ja teljekoormust ei ületata ning eriloa taotluses kinnitatakse, et taotleja täidab kõiki eriveo teostamise tingimusi.

Paragrahvi 4 lõikesse 3 lisatakse viide ka lisandunud lõikele 2², milles sätestatakse, et TRAM avaldab oma veebilehel eriveoks lubatud veoteed nii raskeveosele kui EMSi autorongile.

Paragrahvi 14 täiendatakse lõikega 6³, milles sätestatakse, et EMSi eriveo puhul on eriloa eriveo tasu esitatud määruse lisa 4 tabelis 7. Tegemist on tasuga pikaajalise eriloa eest ning sel puhul ei peeta arvestust selle üle, mitu erivedu tegelikult loa kehtivusajal tehakse. Säte on analoogne § 14 lõikes 6¹ raskeveosele sätestatuga.

Paragrahvi 15 lõike 1 punkt 3 muudetakse ja täpsustatakse, et eriveotasu ei võeta teehooldustöid teostava sõiduki puhul. Kehtiv sõnastus „teehoiutööde teostamisega seotud sõiduk“ oli liiga lai ja võimaldas tasu vabastamist taotleda ja kasutada mitte eesmärgipäraselt. Näiteks võeti eriluba teemasinate veoks (eesmärk teenindada mingit tee-ehitusobjekti), kuid tegelikult kasutati sama luba ka muudeks vedudeks, mis ei ole eesmärgipärane ja tekitab ebaausat konkurentsi. Edaspidi vabastatakse eritasust teehooldustöid teostavad sõidukid, mis on eelkõige talihooldust tegevad sahad, mis ületavad tavapärasest lubatud laiust.

Paragrahvi 15 täiendatakse lõikega 3², millega lisatakse täpsustus, et määruse § 4 lõigete 2 ja 2² kohaste erivedude puhul ei kohaldada eritasu määramisel määruse lisa 4 tabelit 2, mis sätestab eritasu autorongi pikkuse ületamise eest, kuna nende erivedude tasumäärad on eraldi tabelites, vastavalt lisa 3 tabel 2 (raskeveos) ja lisa 6 tabel 7 (EMSi autorong).

Paragrahvi 16 täiendatakse lõikega 6, milles sätestatakse, et EMSi autorongi kasutamiseks antakse eriluba kaheteistkümneks kuuks ning analoogselt sama paragrahvi lõikega 5 sätestatakse, et vedude tegelik arv eriloa kehtivuse perioodil ei ole piiratud. Arvestades, et EMSi autorongide kasutuselevõtmise eesmärk on veoefektiivsuse suurendamine ja keskkonnamõjude vähendamine ning et eriloa tasu on võrreldes muude erilubade tasuga väike, siis menetlusökonomika mõttes ei ole otstarbekas anda luba lühemaks ajaks kui aasta ning tõenäoliselt ei ole vedajatel ka huvi lühemaajalise eriloa vastu.

Määruse lisa 4 täiendatakse tabeliga 7, milles määratakse EMSi eriveo tasumäärad. Eelnõuga 708 SE LSi lisatava § 34¹ lõike 4¹ alusel sätestatakse, et eriveo eest võetava eritasu määra võib diferentseerida autorongil kasutatavate lisaohutussüsteemide järgi, ning kehtestatakse kaks tasumäära. Kui EMSi autorongil ei kasutata automaatset hädapidurdussüsteemi (AEBS), kehtestatakse aastase eriloa tasumääraks 96 eurot ning kui EMSi autorong on varustatud AEBSiga, siis on eritasu määr poole soodsam ehk 48 eurot. Tasumäära rakendamise aluseks on võetud määruse lisa 4 tabelis 2 sätestatud määr üle 22,01 meetri pikkuse autorongi eest üle 200-

kilomeetrisel marsruudil, milleks on 96 eurot. Soodustamiseks ohutussüsteemide kasutamist, rakendatakse AEBS-süsteemiga autorongile soodusmäära. Lisa 4 kehtestatakse uues sõnastuses, muid muudatusi lisas ei tehta.

Määrust täiendatakse lisaga 5, milles sätestatakse EMSi autorongi tunnusmärk, mis tuleb paigaldada autorongi viimase haagise tagaosale. Tunnusmärgi kaudu saab EMSi autorongi järel sõitva auto juht teavet, et ees liigub tavapärasest pikem koosseis ning juht saab arvestada, et möödasõit võib võtta tavapärasest mõnevõrra kauem aega.

Eelnõu § 2 sätestab määruse jõustumise. Määrus jõustub 1. juunil 2026. a koos liiklusseaduse muudatustega, millest tulevad määruse muutmise alused. Üldisest erinevalt jõustub määruse nr 114 § 15 lõike 1 punkti 3 muudatus 1. jaanuaril 2027. a, kuna säte muudab erandit, mille kohaselt eritasu teatud töid teostatavatelt sõidukitelt ei võeta. Muudatuse kohaselt tehakse täpsustus, et eritasust vabastatakse teehooldustöid teostav sõiduk, aga mitte enam teehoiutöödega seotud sõiduk, mis oli liiga lai määratlus ja on toonud kaasa eritasust vabastus valel eesmärgil kasutamise.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass, artikli 4 lõikega 4, mille kohaselt liikmesriik, kes lubab oma territooriumil teha vedusid sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad direktiivi 95/53/EÜ I lisas kehtestatud mõõtmetest, lubab kasutada ka I lisas kehtestatud mõõtmetele vastavaid mootorsõidukeid, haagiseid ja poolhaagiseid sellistes kombinatsioonides, et saavutatakse vastavus vähemalt selles riigis lubatud maksimaalsele pikkusele, nii et vedajail on võrdsed konkurentsitingimused (moodulikontseptsioon).

4. Määruse mõjud

Määruse alusel lubatakse edaspidi eriloo alusel liiklusesse senisest pikemad ja raskemad autorongid, millega veetakse jagatavat veost. Ka praegu võivad teedel eriveosena liigelda autorongid, mis on 25,25 meetrit pikad ja (või) 60 tonni rasked, kuid kehtiva korra järgi on selliste parameetritega autorongidega lubatud vedada ainult jagamatut veost.

4.1. Mõju majandusele

Muudatus võimaldab ettevõtjatel vedada ühe reisi jooksul oluliselt suuremat kaubakogust. Võrreldes senise 48/52-tonnise piiranguga võimaldab 60-tonnine autorong vedada 15 kuni 25% rohkem kaupa. See toob potentsiaalselt kaasa majandusliku mõju mitme teguri kaudu:

1) efektiivsuse kasv – sama kaubakoguse transportimiseks on vaja teha vähem sõite. See vähendab proportsionaalselt ajakulu, kütusekulu, rehvide kulu, sõidukite amortisatsiooni- ja hoolduskulu ning tööjõukulu veetava kaubaühiku kohta. Samuti saavad ettevõtted sama veomahtu teenindada väiksema arvu autorongidega, st kapital on efektiivsemalt kasutatud ning pikas vaates võib see vähendada vajadust uute vedukite ostmiseks või võimaldada olemasoleva pargiga teenindada suuremat hulka kliente;

2) konkurentsivõime suurenemine – muudatus viib Eesti veotingimuste poolest lähemale Skandinaaviale, kus kõnealused autorongid on juba kasutusel. See parandab Eesti ettevõtete konkurentsivõimet. Samuti võib kaasneda paindlikum hinnastamine – kulude vähenemine annab veoettevõtjatele rohkem mänguruumi hindade määramisel – võimalik on kas hoida hindu ja suurendada oma kasumimarginaali või pakkuda klientidele soodsamaid veohindu, et säilitada või võita turuosa. Sel on konkurentsi suurendav mõju ning omakorda selle kaudu potentsiaalne mõju veohindade langusele kogu turul;

3) investeerimisvajadus – 20,75 meetriste ja 60-tonnise autorongi kasutuselevõtt võib eeldada investeringuid uutesse, pikematesse haagistesse, mis on spetsiaalselt disainitud suurema mahu ja massi jaoks (nt metsaveohaagised);

4) investeerimisvõimalused – 25,25 meetriste ja 60-tonniste EMSi autorongide lahenduse eelis on võimalus kombineerida olemasolevaid standardseid vedukeid ja haagiseid uuteks, pikemateks koosseisudeks. See võib vähendada investeerimisbarjääri ja võimaldab ka väiksematel ettevõtetel oma veopargi efektiivsust parandada suuri kulutusi tegemata.

Tuginedes 2024. aastal T-Konsulti tehtud uuringule, kus olid välja toodud Soome kogemused 60-tonniste ja ka 76-tonniste täismassiga autorongidega, võiks EMSi veokitele eeldada ca 30% veomahtu kümne aastaga ja ca 50% mahtu 20 aastaga. Eesti autovedajate enda tehtud prognoosid on samas väga laias vahemikus, varieerudes 5%-st kuni 65%-ni. Kombineerides seda Soome kogemusega ja võttes arvesse ka erivedudele lubatud teedevõrgu ulatust ja piiranguid (EMSi autorongidel eelkõige n-ö põhitrassid sisevedudel), saab pigem siiski järeldada, et pikkade ja raskemate autorongide ulatuslikum kasutuselevõtt ei ole kiire.

Veotegevõtete tegevuskulude vähenemine ja efektiivsuse kasv võib konkurentsitingimustes edasi kanduda ka veoteenuse hindadesse. See tähendab, et tootjatele ja kaubasaatjatele võib veosevedu muutuda soodsamaks, seda eriti vedajate suureneva konkurentsi tingimustes. Soodsam transport vähendab potentsiaalselt tootmise omahinda ja suurendab Eesti tootjate konkurentsivõimet nii kodu- kui ka eksporditurgul. Siiski on võimalikud mõjud kaudsed ja raskesti hinnatavad, sest sõltuvad sellest, kuidas veosektor raskemad ja pikemad autorongid kasutusele võtab.

4.2. Mõju keskkonnale

Pikemate ja raskemate autorongide kasutuselevõtt vähendab transpordisektori keskkonnakoormust. Kuna sama kaubakoguse vedamiseks on vaja teha vähem reise, väheneb läbisõit ja põletatud kütuse kogus. Tallinna Tehnikakõrgkooli uuring toob välja, et 600 m³ kauba vedamiseks on vaja kuue 16,5 m autorongi asemel vaid neli 25,25 m EMSi autorongi, mille tulemusel on CO₂ emissioon 15% väiksem.⁴ T-Konsult OÜ uuringu⁵ kohaselt tooks ainuüksi metsandussektoris (ümarpuidu ja hakkepuidu vedu) üleminek 52-tonnisteltveostelt 60-tonniste kaasa 13 730 tonni CO₂ säästu aastas.

Lisaks kaasneb potentsiaalne CO₂ vähenemine ka sellest, kui minnakse üle keskkonda säästvamale EURO VI saasteklassi sõidukitele. Kuigi raskemad veokid koormavad teid rohkem, võib telgede arvu suurenemine, teljebaasi reegli kehtestamine ja eriti reiside arvu vähenemine summaarset koormust teekatenditele isegi kahandada.⁶ See võib tähendada pikemat teede remonditsükli ja seega säästu teekattematerjalide (killustik, bituumen) arvelt, mis omakorda tähendab CO₂ säästu.

4.3 Mõju elukeskkonnale ehk liiklusohutusele

Senisest pikemate autorongide liiklusesse lubamise peamine lisanduv oht on seotud möödasõiduga 1 + 1 ristlõikega teedel. EMSi autorongist (pikkus kuni 25,25 m) möödasõit nõuab mõnevõrra pikemat aega ja vahemaad võrreldes standardse poolhaagisega autorongiga (16,5 m). Näiteks 90 km/h alas pikeneb vajalik möödasõidunähtavus ligikaudu 100 meetri

⁴ 2025. aasta Tallinna Tehnikakõrgkooli uuring „EMS autorongide Eesti teedele lubamise liiklusohutusalane analüüs, lk 13; https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-06/EMS_liiklusohutus_aruanne%20-11.06.2025.pdf.

⁵ 2024. aasta T-Konsulti uuring „Raskemate ja pikemate veoste mõju arvutamine riigiteede taristule“, lk 87; https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-05/Raskemate_ja_pikemate_veoste_m%C3%B5ju_arvutamine_riigiteede_taristule_%28T-Konsult_2024%29.pdf.

⁶ 2024. aastal T-Konsulti uuring „Raskemate ja pikemate veoste mõju arvutamine riigiteede taristule“, lk 90.

võrra. See võib suurendada riski, et juhid hindavad möödasõiduks vajalikku distantssi valesti ning ka senine õnnetuste analüüs näitab, et enamik raskeveokitega toimunud õnnetusi on põhjustatud teiste liiklejate, mitte veokijuhtide eksimustest.⁷

Võimalikke riske aitavad muu hulgas vähendada uuema tehnoloogiaga raskeveokite (EURO VI) ja autorongide kasutuselevõtt, mis on varustatud uuemate ohutus- ja juhiabisüsteemidega, nt automaatne hädapidurdussüsteem AEBS ning lisanõuded rehvimustrile. Samuti tuleb EMSi autorong varustada eritähisega, mis hoiatab juhti, et eessõitev autorong on tavapärasest pikem ning seetõttu ei tule pikem möödasõiduteekond juhile üllatusena.

Soome ja Rootsi senised õnnetuste andmed ja uuringud näitavad, et pikkade (25 m) ja veel pikemate (34 m) autorongide kasutuselevõtu tõttu ei ole õnnetuste arv ega kahjud kasvanud.⁸ Kuna sama kaubakoguse vedamiseks on vaja teha vähem reise ning väheneb raskeveokite koguarv teedel, võib see liiklusohutusele ka positiivselt mõjuda.

4.4. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse üksuste korraldusele

Muudatused puudutavad suures osas TRAMi, kes väljastab enamiku erilubadest, kuna suurem osa vedudest tehakse riigiteedel. Lisaks väljastavad süsteemselt 48/52 tonni erilube ka Tartu ja Pärnu omavalitsused. EMSi autorongide erilubade andmise põhikoormus jääb eelkõige TRAMile, kuna praeguseks kaardistatud trassikoridorid on olulises osas riigiteedel. Samas, kui on otstarbekas ja olemas eeldused riigitee trassikoridori marsruut ühendada kohaliku teega, võib ilmneda vajadus anda kohalikul omavalitsusel eriluba ka selle kohalikule teele.

Muudatuse tulemusel võib eriloa andja töökoormus suurened, iseäranis EMSi autorongi erilubadega, kuna tegemist on uue eriveo liigiga. Võib eeldada, et osa senistest 52-tonnise tegeliku massiga erivedudest asenduvad 60-tonnise tegeliku massiga veoga ja see töökoormust oluliselt ei muuda. Kuna ei ole teada, millises ulatuses hakatakse EMSi autoronge kasutama, ei ole praegu võimalik prognoosida ka mõju erilubade väljastamisest. Eelduslikult ei ole mõju suur, kuna tavaliselt taotletakse jagatava veose eriveoks pikaajalised (kuni üheks aastaks) load ja arvestades, et osaliselt asenduvad senised 52-tonniste veoste eriload 60-tonniste veoste erilubadega, ei ole näha olulist taotluste arvu kasvu. Seni on aastas antud 400–500 eriluba.

5. Määruse rakendamise seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Määruse rakendamine ei too kaasa lisakulusid. TRAM peab veolubade infosüsteemis tegema ettevalmistavaid töid, et uut tüüpi erilube anda ja EMSi transpordikoridorid portaali TarkTee.ee sisestada. Arvestades, et eriveol lubatud suurima tegeliku massi suurendamine 60 tonnini lubatakse lisatelgede kasutamise korral, siis mõju teetariitule on olulises osas samaväärne (või isegi väiksem), kui on kehtiva korra alusel lubatud 48- või 52-tonnise eriveose puhul. Kuna ei ole teada, millises mahus EMSi erilube taotlema hakatakse, ei ole võimalik tulusid täpselt prognoosida.

6. Määruse jõustumine

⁷ 2025. aasta Tallinna Tehnikakõrgkooli uuring „EMS autorongide Eesti teedele lubamise liiklusohutusalane analüüs, lk 19; https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-06/EMS_liiklusohutus_aruanne%20-11.06.2025.pdf.

⁸ 2025. aasta Tallinna Tehnikakõrgkooli uuring „EMS autorongide Eesti teedele lubamise liiklusohutusalane analüüs, lk 4, 20, 25 ja 26.

Määrus jõustub 1. juunil 2026, sest samal ajal jõustub ka 798 SE kohane LSi muudatus, mille sätete täpsustamiseks määrus antakse. Üldisest erinevalt jõustub määruse nr 114 § 15 lõike 1 punkti 3 muudatus 1. jaanuaril 2027. a., kuna säte muudab erandit, mille kohaselt eritasu teatud töid teostatavate sõidukitelt ei võeta. Muudatuse kohaselt tehakse täpsustus, et eritasust vabastatakse teehooldustöid teostav sõiduk, aga mitte enam teehoiutöödega seotud sõiduk, mis oli liiga lai määratlus ja on toonud kaasa eritasust vabastuse valel eesmärgil kasutamise. Kuna vedajad võivad olla oma tegevusi ja kulusid planeerinud kehtivast sõnastusest tulenevalt, on otstarbekas anda üleminekuaeg.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Siseministeeriumile ja arvamuse avaldamiseks Transpordiametile, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Liidule, Autoettevõtete Liidule, Eesti Logistika- ja Ekspedeerimise Assotsiatsioonile, Riigimetsa Majandamise Keskusele, Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidule ning Eesti Linnade ja Valdade Liidule infosüsteemi EIS kaudu.