



Autoettevõtete Liidu, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA), Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) ja Eesti Tarneahelate Juhtimise Ühingu (Prolog) ettepanekud koalitsioonile

4. aprill 2025

Transpordi- ja logistikasektor annab tööd ca **60 000 inimesele** (u 10% Eesti töötajatest) ja mõjutab lisaks kogu Eesti kaubanduse ja eksportiva tööstuse edukust. Sektor panustab Eesti majandusse ligikaudu **2 miljardi euro suuruse lisandväärtusega**.

Logistikakulud on olulise tähtsusega nii jaekauba hinnas kui ekspordikaupade konkurentsivõimes ning sektor ise on oluline eksportiva teenusmajanusena. Selleks, et olla konkurentsivõimeline oma teenustega Euroopa äärealal vajame efektiivseid transpordihendusi ja -lahendusi.

Maanteekaubavedu on majanduse ja ühiskonna jaoks kriitilise tähtsusega. Siin ei saa loota ainult välisvedajate abile – **Eesti peab säilitama oma iseseisva transpordivõimekuse**. See tagab varustuskindluse ja kriiside korral usaldusväärse logistika. Kui kaotame oma transpordivõimekuse, muutume maanteetransporditeenust importivaks riigiks, mis kujutab endast tõsist julgeolekuriski.

1. Lubada Eesti teedele tõhuamad autorongid pikkusega 20,75 ja 25,25 m ning 60 tonnise täismassiga ning suurendada elektrikaubikute täismassi

Pikemad ja raskemad ehk tõhusamad autorongid võimaldavad saavutada **puhtama elukeskkonna ja vähendada liikluskoormust**. Tõhusamad veokid panustavad kliimaeesmärkidesse, sest **vähenevad rakseveokite CO2 heitmed ligikaudu 10% võrreldes praegusega**. Väheneb liiklustihedus, paraneb õhukvaliteet ja langeb müratase. Liikluskoormuse vähenemine olukorras, kus kaks autorongi teeb ära kolme autorongi töö, toob kaasa suurema liiklusohutuse. **Suureneb transpordisektori efektiivsus ja konkurentsivõime**. Pikemad ja raskemad veokid veavad korraga enam kui kolmandiku kaupa nii mahult kui kaalult. **Sõitude suurem efektiivsus** omab olulist majanduslikku mõju ja seega tähendab ka soodsamaid hindu lõpptarbijale, seega **paraneb Eesti kaupade konkurentsivõime eksportturgudel**. **Leeveneb kutseliste autojuhtide puudus**, sest kaks juhti teeb ära kolme töö.

Soome, Rootsi ja Läti jt mitmed teised riigid võimaldavad sellised autoronge, mis muudab nende transpordi võrreldes Eestiga oluliselt konkurentsivõimelisemaks.



Ettepanekud:

- **Seadustada 20,75 m ja 60 tonni autorongide lubamine.** Need on riigi ja KOV teedele vähem koormavad kui praegu seadusega lubatud kuni 52 tonnise täismassiga ja lühikesed autorongid, sest koormus jaotub 8-le paarisratastega teljele. Sellega tagatakse kehtivate reeglite kohane teljekoormuse mitte ületamine ja teede vastupidavus. Oluline on võtta kasutusele täiendavad meetmed massipiirangutest kinni pidamiseks, sh nt automaatsed koormakaalud.
- **Seadustada 25,25 m ja 60 tonni põhimagistraalidel logistikakeskuste vahel** (Ikla-Tallinn, Tallinna Ringtee, Tartu - Valga ja Tallinn-Luhamaa jt). Vastavad katsed on Transpordiameti eestvedamisel läbi viidud (Tallinn-Tartu maanteel), mille kohaselt on pikemate autorongide liikumine nendel teedel võimalik. Hetkel teostatakse ka asjakohast liiklusohutuse uuringu.
- **Tõsta B-kategooria elektrikaubikute lubatud täismassini 4250 kg-ni, mis on EL üleselt lubatud kui liikmesriik seda soovib kasutada.** EL lubab liikmesriikidel suurendada B-kategooria elektrikaubikute täismassi seniselt 3500 kg-lt 4250 kg-le, sest akude kaal vähendab veetava kauba kaalu, mistõttu väheneb oluliselt kaubaveo efektiivsus. Summaarselt vähendab B-kategooria täismassi tõstmise muudatus koormust teedele ja liikluskoormust (sama koguse viib kandejõu poolest $3 \times 3500 = 10500$ kg kogumassina, kuid saaks $2 \times 4250 = 8500$ kg). Läti on sellise muudatuse juba 2024. aasta septembris seadustanud.
- **Algatada analüüsid kuni 34 m (veduk ja kaks poolhaagist) autorongide lubamiseks Eesti teedele.** Pikemas perspektiivis on mõistlik sarnaselt Soomele ja Rootsil lubada kasutada autorongi, mis koosneb vedukist ja kahest poolhaagisest. Sellised sõidukid on praegu kasutusel ja nende kasutusele võtmine ei eelda täiendavaid investeeringuid veokiparki. Muudatus saaks jõustuda koheselt, kuid samas tuleb nendega ka arvestada taristu planeerimisel ja arendamisel. Selliselt kombineeritavad veovahendid on tavakasutuses ja uute normide rakendamine ei eelda täiendavaid investeeringuid veokiparki.

2. Tagada jätkusuutlik taristuehitus ja rahastamine

Jälgime murega riigi lühinägelikku poliitikat ja rahastamise vähendamist maanteetaristu korrashoiul ja arendamisel. Maanteede kvaliteet on riigi majanduse, ettevõtluskeskkonna, regionaalarengu ning inimeste toimetuleku ning heaolu tagamisel kriitilise tähtsusega. Teede investeeringud ei tohiks olla iga-aastase riigieelarve strateegia kauplemise objekt. Järjepidev panustamine teedesse võimaldab: 1) **Tagada Eesti majanduse konkurentsivõime.** 2+2 põhimaanteede väljaehitamine ja teede hea kvaliteet hoiab kokku nii inimeste kui ettevõtete aega kaupade transportimisel. Head teed aitavad tõhustada logistikat ja soodustavad investeerimisotsuseid. 2) **Vähendada ääremaastumist** luues võimalusi eluks igaks Eestimaa nurgas. Kvaliteetse teede võrgu puudumine viib inimeste lahkumiseni oma kodukohast ning investeeringute ära jäämiseni piirkonna arendamisel. 3) **Suurendada liiklusohutust.** Head teed



ja nutikad lahendused aitavad suurendada liiklusohutust, selleks on oluline tagada ka kvaliteetne ja õigeaegne hooldus.

Ettepanek:

- **Suunata kütuseaktsiisist, raskeveokimaksust, teekasutustasust ja erivedude lõivudest laekuv maksutulu sihtotstarbeliselt maanteetaristu korrashoidu ning arendamisse, sh tuleks sellest suurendada kohalikele omavalitsustele kuuluvate teede rahastamist.**

3. Luua konkurentsivõimeline maksukeskkond

3.1. Kütuseaktsiis ja heitmepõhine maksustamine

Kliimaeesmärkidest tulenevalt (biokomponendi nõude suurenemine, ETS2 rakendumine, aktsiisitõus) **kallineb diislikütus lähiaastatel umbes 35 senti liitri kohta** (sh aktsiisitõus 12 s, biokohustus 8,5 s, ETS2 14,5 s). Samal ajal on **naaberriigid** (nt Soome ja Rootsi) teinud otsuseid, et **säilitada konkurentsivõime** – Soomes on aktsiisitõus külmutatud ja Rootsis vähendatud biokohustust EL miinimumtasemele. Kui Eesti seda ei arvesta, võib rahvusvaheline vedu ja tankimine kolida naaberriikidesse, tuues kaasa maksutulude vähenemise. Näiteks kasutab üks veok keskmiselt 3000 liitrit kütust kuus, mille puhul 3000 veoki kütuse pealt on aktsiisitulu umbes 50 miljonit eurot aastas. Transpordi kallinemine mõjutab otseselt toodete hinda nii eksporditurgudel kui ka Eesti siseturul.

Eestis peaks **aktsiisid hoidma vähemalt Läti ja Leeduga samal tasemel**. Veelgi parem – odavam kütusehind võiks meelitada Eestisse ka naaberriikide veokeid.

Diislikütusel töötavatele raskeveokitele puudub lähiaastatel mõistlik nullheitega alternatiiv, samuti ei ole veel piisavat taristut alternatiivkütustel sõidukite kasutamiseks. Siiski on võimalik **vähendada sektori keskkonnajalajälge kuni 90% olemasolevates veokites taastuvtoorainest valmistatud diislikütusega (HVO)**. Selle kasutamise soodustamiseks tuleks vähendada HVO aktsiisimäära.

Ettepanekud:

1. **Heitmepõhise aktsiisimäära rakendamine kütuste maksustamisel.** HVO näitel aktsiisimäära vähendamine 25 senti võrra liitri kohta.
2. **Aktsiiside hoidmine vähemalt samal tasemel Läti ja Leeduga.**
3. **Alternatiivkütuste taristu rajamine.** Eelkõige veokite elektrilaadijad, mille rajamine on suure turutõrkega elektrivõimsuste tagamise investeeringute tõttu. Aga ka biogaasi kasutusele võtmine soodustamine (ühistranspordis kriitilise tähtsusega juba praegu).

3.2. Välisvedajate järelevalve, k.a. automaatkontroll

Eesti on ainuke riik Euroopas, kus rikkumise eest karistuse saanud välisriigi ettevõttel või autojuhil lubatakse ilma trahvi tasumata teekonda jätkata. Viimane statistika näitab, et u 50% välisriigi vedajatele määratud trahvidest on Eesit riigile maksmata. Sellega paneme oma riigis oma ettevõtjad halvemasse olukorda kui välisriikide ettevõtjad, kes teavad, et siin saab trahve tasumata edasi sõita.



Ettepanekud:

- Seadustada välisriigi ettevõtjalt trahvide kohapeal sissenõudmine.
- Võtta kasutusele teekasutustasu tasumise järelevalve automatiseerimine numbrituvastuskaameratega.

4. Autojuhtide puudus, võõrtööjõu kasutamise piirangud

Üle 40% kutselistest juhtidest on vanuses 55+, samas kui alla 5% on kuni 25-aastased. Noorte huvi rahvusvaheliste vedude vastu, mis nõuavad pikki kodust eemaloleku perioode, on vähene, mistõttu piisavat järelkasvu ei teki. **Sektori elujõulisuse tagamiseks on vältimatult vajalik kaasata juhte kolmandatest riikidest.** Eestis on välismaalaste tööle asumisele seatud piirangud oluliselt rangemad kui Lätis ja Leedus. Näiteks töötab Eestis ligikaudu 2000 kolmandate riikide autojuhti, samas kui Leedus on see arv üle 80 000 ehk 40 korda suurem. Piirangute tõttu on Eesti ettevõtted sunnitud juhte nendest riikidest rentima, mis tähendab, et tööjõumaksud ei laeku Eestisse, vaid toetavad naaberriikide majandust.

Ettepanekud:

- Kolmandate riikide töötajate rakendamise piirangute leevendamine rahvusvaheliste vedude sektoris.
- Võõrtöolistest autojuhtidele riigi keskmise asemel sektori keskmise töötasu maksmine.