

# Autoettevõtete Liidu ja Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni ettepanekud Reformierakonna, Eesti 200 ja Sotsiaaldemokraatliku erakonna koalitsiooniläbirääkimistele maanteetranspordi valdkonnas

15. märts 2023

Transpordi ja logistika sektorit võib pidada majanduse vereringeks, sest neist sõltuvad pea kõik teised majandusvaldkonnad ja kõigi Eestimaa elanike igapäevaeluks tarvilike kaupade olemasolu. Valitsusliitu moodustavad erakonnad on valimisprogrammides üksmeelselt pidanud oluliseks Eesti ettevõtlussektori kohanemist rohe-eesmärkidega. Eesti on võtnud ambitsioonikad eesmärgid transpordisektori keskkonna jalajälje vähendamiseks. Valdonna poliitika sihte ja tegevusi määratlev **Eesti transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035** näeb ette transpordisüsteemi konkurentsivõime suurendamist, arendades seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendades selle keskkonnajalajälge ning muutes taristul liiklemise ohutumaks. Samas ei eesmärgista valdkonna arengukava **riigi ootuseid maanteetranspordi sektori toimimise tõhususele ja panusele kliimaeesmärkide saavutamisse. Sektori esindusorganisatsioonid peavad vajalikuks esitada ettepanekud, mis toetavad maanteetranspordi poliitika kujundamist.**

Transpordi sektoril on väga oluline osa Eesti majanduses. Transpordi ja logistika sektoris töötab kokku üle 60 000 inimese, mis moodustab ligi 10% kõigist Eesti töötajatest. Veonduse ja laonduse valdkond moodustas 2022. aastal 6,4% ehk ligi 2,0 miljardit eurot kogu Eesti majanduses loodud lisandväärtusest ja panustas 0,2%-ga (so 15%) Eesti SKP kasvu (Statistikaamet, RAA0045). Ekspordibilansis (Statistikaamet, VKT11) on maanteetransport arvutiteenuste ja ehituse järel kolmandal kohal, moodustades ca 8% kogu Eesti ekspordist ja ligi 11% ekspordibilansist.

Viimastel aastatel (v.a. koroonaviiruse leviku aegsed piirangud) on kaubavedude maht maanteedel ja raudteel olnud veidi üle 50 miljoni tonni. Maanteel on veetud keskmiselt 55% ja raudteel 45% kaubamahust. Samas Euroopa Liidus moodustab autovedu enam kui 70% kogu maismaa-kaubaveost. Seega raudteel on Eesti kaubaveo osakaal tunduvalt suurem, kui teistes Euroopa riikides<sup>1</sup>. Maanteel ja raudteel veetavad kaubagrupid jaotuvad - üle 90% raudteel veetavatest kaupades on keemia- ja naftatooted ning põlevkivi, kuid maanteeveol domineerivad puisteained (kaevandus- ja karjääritoore), puit, põllumajandus tooted ja toit (kokku 70% kaupadest). Maantee- ja raudteetransporti vastandada ei ole otstarbekas ega vajalik. Mõlemal on oma koht ja loomulik arengutee. Arvestada tuleb, et üle 80% veeteenuse müügi mahust liigub maanteedel. Rail Balticu valmimise edasilükkumise ja maanteetranspordi olulisuse tõttu Eesti majanduses peame vajalikuks sektori arengule kaasa aitavate poliitikate kujundamist.

Tuginedes eeltoodule ja arvestades trende transpordisektoris teeme järgnevad ettepanekud ja palume võimalusel nendega arvestada järgmise nelja aasta poliitikate kavandamisel.

## ETTEPANEKUD

**1. Avada transpordi- ja liikuvuse arengukava täiendamine ning kavandada selles sihid ja tegevused maanteetranspordi (autokaubaveo) arendamisel, mis toetaksid ka Eesti riigi võetud kliima-eesmärkide saavutamist.**

Selgitused: Hetkel puuduvad arengukavas tegevused, mis aitavad kaasa süsinikuheite vähendamisele ja sektori konkurentsivõime suurendamisele ka maanteetranspordi (autokaubaveo) valdkonnas. Osaliselt on arengud kavandatud sõitjateveo, laevanduse, lennunduse ja raudtee valdkonnas. Viimaste aastate trendi

<sup>1</sup> 2020, The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia. Input Study for the Estonian Transport and Mobility Master Plan. <https://www.itf-oecd.org/future-passenger-mobility-goods-transport-estonia> lk 82-83, lk 90

jätkudes ei ole võimalik CO<sub>2</sub> heitme vähenemise eesmärke saavutada. Samuti on ettevõtetal piiratud võimalused äritegevust arendada, kui pikemajalised eesmärgid ja meetmed ei ole selged.

## 2. Maanteetranspordi keskkonna jalajälje vähendamiseks ja majandusliku tõhususe suurendamiseks otsida võimalusi lubada Eesti teedele pikemad ja raskemad autorongid (pikkusega 20,75 ja 25,25 m ning 60 tonnise täismassiga).

Selgitused:

**20,75 m ja 60 tonni metsaveol**, tagades koormuse jaotuse 8-le paarisratastega teljele. Sellega tagatakse kehtivate reeglite kohane teljekoormuse mitte ületamine ja teede vastupidavus. Oluline on võtta kasutusele täiendavad meetmed massipiirangutest kinnipidamiseks, sh nt automaatsed koormakaalud (lisaks juba kehtivale e-veoselehe nõudele). Vastav mõjuanalüüs on hetkel Transpordiameti eestvedamisel käimas.

**25,25 m ja 60 tonni põhimagistraalidel logistikakeskuste vahel** (Ikla-Tallinn, Tallinn-Narva ja Tallinn-Luhamaa). Vastavad katsed on Transpordiameti eestvedamisel läbi viidud (Tallinn-Tartu maanteel), mille kohaselt on pikemate autorongide liikumine nendel teedel võimalik. Võimalike liiklusohutuse ja muude riskite maandamiseks on otstarbekas viia läbi vastavad pilootprojektid võimalusel neid laiendades ka kõrvalmaanteedele.

Raksemad ja pikemad autorongid võimaldavad:

- **Saavutada puhtam elukeskkond.** Väheneb autorongide läbisõit ligikaudu 41 miljonit kilomeetrit aastas. See tähendab ligikaudu 106 kt CO<sub>2</sub> heitme vähenemist ühes aastas, mis moodustab ligikaudu 16% Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2035. aastaks seatud eesmärgist transpordi CO<sub>2</sub> heitme vähenemisest.
- **Suurendada transpordisektori efektiivsust ja konkurentsivõimet.** Pikemad ja raskemad veosed veavad korraga enam kui kolmandiku kaupa nii mahult kui kaalult. Sõitude suurem efektiivsus omab olulist majanduslikku mõju ja seega tähendab ka soodsamaid hindu lõpptarbijale. Sh teeb kaks juhti ära kolme töö.
- **Vähendada liikluskoormust ja parandada elukeskkonda.** Pikemate ja raskemate autorongide kasutuselevõtt toob kaasa üldise liiklustiheduse vähenemise, õhukvaliteedi paranemise ja mürataseme languse. Liikluskoormuse vähenemine olukorras, kus kaks autorongi teeb ära kolme autorongi töö, toob kaasa suurema liiklusohutuse.

## 3. Arendada järjepidevalt maanteetranspordi taristut (nutikad 2+2 teed, lisaparklad põhimaanteed suuremate linnade piiridesse - maanteed äärde, kvaliteetsed kõrvalmaanteed, elektriautodele/- veokitele laadimisjaamade taristute väljaehitamine)

Selgitused. Järjepidev panustamine teedesse võimaldab:

- **Tagada Eesti majanduse konkurentsivõime.** 2+2 põhimaanteed väljaehitamine ja teede hea kvaliteet hoiab kokku nii inimeste kui ettevõtete aega kaupade transportimisel. Head teed aitavad tõhustada logistikat ja soodustavad investeerimisotsuseid.
- **Vähendada ääremaastumist** luues võimalusi eluks igaks Eestimaa nurgas. Kvaliteetse teedevõrgu puudumine viib inimeste lahkumiseni oma kodukohast ning investeringute ära jäämiseni piirkonna arendamisel.
- **Suurendada liiklusohutust.** Head teed ja nutikad lahendused aitavad suurendada liiklusohutust, selleks on oluline tagada ka kvaliteetne ja õigeaegne hooldus.

## **AUTOKAUBAVEO, TRANSPORDI JA LOGISTIKA SEKTORIS ROHE-EESMÄRKIDE SAAVUTAMISEKS TULEKS KAALUDA JA KA JÄRGMISTE POLIITIKAMEETMETE RAKENDAMIST:**

### **1. Ostutoetuse rakendamine gaasiveokite (CNG/LNG) kasutuselevõtmiseks Eestis**

Selgitused. Taastuva biometaani kasutamisel on gaasiveoki kogu kütuse elutsükli (Well-to-Wheel) jalajälg keskmiselt kuni 80% võrra väiksem fossiilset diislikütust kasutavast veokist. Mitmed Euroopa riigid on sisse seadnud gaasiveokite ostutoetuse. Gaasiveokite puhul tuleb arvestada nende diiselveokitest kallima hinnaga, mis on tingitud keerulisema ehitusega CNG või LNG paakidest. Seetõttu on CNG-veok ca 15 000€ ja LNG veokid 30 000€ diiselveokitest kallimad. Kuigi 2022. aastal liikusid gaasihinnad kõrgustesse, siis pikemas vaates need usutavasti siiski selliseks ei jää. Siiski on vahepealne trend muutnud veoettevõteteid gaasiveokitesse investeerimisel ettevaatlikumaks. Samas annab biometaan võimaluse kasutada Eestis jäätmetest toodetud kütust, mis toetab nii kohalikku arengut kui ringmajandust.

### **2. Kohaliku veokipargi uuendamise toetus EURO null kuni V heitmeklassidest EURO VI-le ja teekasutustasu ja rakseveokimaksu vabastus gaasiveokitele ja tasu diferentseerimine EURO-klasside alusel.**

Selgitused. Aastas uueneb kogu veokipargist umbes 4% (kokku on Eestis ca 20 000 veokit, millest 70% alla EURO VI). Meede võiks olla kujundatud näiteks viisil kuni 15 000€ eurot toetust vana veoki vastu kui soetatakse Euro VI veok. Lisaks saaks maksumeetmetega stimuleerida säästlikumate veokite kasutuselevõttu. Kaaluda võib pikemate ja raskemate veokite maksustamise ja erilubade tasustamise võimalust.

### **3. IKT võimaluste parem ärakasutamine ning intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) arendamine ja laialdase rakendamise toetamine transpordi ja logistikasektori toimise ja järelvalve tõhustamiseks (sh logistikaandmete standardimiseks ja jagamiseks)**

Selgitused. Eesmärk võiks olla arendada välja digitaalselt lahendused, mis puudutavad transpordi ja logistikavaldkonna andmeid. See kiirendab organisatsioonide vahelist koostööd, parandades seeläbi logistika tõhusust ja vähendades CO<sub>2</sub> heidet. Selliseks lahendusteks on näiteks e-veosedokumendid, digitaalsed sõidumeerikud, digitaalsed juhiloa, integreeritud veose (ja teljekoormuse) koormakaalud jt. Analüüsida tuleks nende liidestamise võimalust järelvalveinfosüsteemidega ja/ või nende kasutamist veoki erilubade saamise eeldusena. Samuti kaardistada digilahendused ja tehnoloogiate rakendamise võimalused liiklusinfo vahendamiseks, mis aitaks logistikat paremini planeerida (näiteks dünaamiline sõiduplaneerimine ning ummikute ennustamine ja neist teatamine vähendavad ummikutega kaasnevat negatiivset mõju).

### **4. Rohepöörde oskuste arendamine transpordi- ja logistikasektoris**

Selgitused. Kavandada meetmed (programmid, koolitused, tasemeõppekavade uuendamine vms) transpordisektoris rohepöörde elluviimiseks vajalike oskuste ja teadlikkuse arendamiseks, sh innovaatilised valdkonnaga seotud tehnoloogilised võimalused, nutirakenduste, sh IOS-süsteemide, GPS-positsioneerimisseadmete, diagnostikaseadmete, häälestus- ja reguleerimistehnika kasutamine, säästlikuma veokipargi arengud ning alternatiivsete kütuse- ja energiaallikate toel töötavate transpordivahendite kasutamine.

### **5. HVO ja teiste keskkonnasõbralike alternatiivkütuste kasutamine rohepöörde ja „FIT for 55 ehk eesmärk 55“ ülemineku perioodil**

**EL eesmärgid.** F55 paketiga tõstetakse üleüldiselt transpordi dekarboniseerimise ambitsiooni ja suurendatakse konkreetselt transpordi taastuenergia eesmärki taastuenergia direktiivis (RED II). Laiapõhjaline, tähtaegne ja ökonoomne kasvuhoonegaaside vähendamine, eriti just transpordisektoris,

vajab kõiki lahendusi ja see kõik võtab aega. Seega mängivad ka sisepõlemismootoriga sõidukid Euroopa majandus- ja igapäevaelus olulist rolli veel pikka aega. Sisepõlemismootor kui selline ise ei olegi ju probleem, kui selles kasutatav kütus on toodetud taastuvast allikast ning jätkusuutlikult, säästlikkuse kriteeriumitele vastavalt.

**Eesti võimalused.** Vajalike ja ambitsioonikate kliimaeesmärkide täitmisel s.h. transpordi tervikuna dekarboniseerimisel on vaja ka vedelate transpordikütuste KHG-heiteid alandada. Paraku on Eesti KHG emissioonid aasta-aastalt tõusmas ning peamine KHG vähendamine Eestis saab tulla maanteetranspordist. Vedelkütuste portfelli tuleb dekarboniseerida kuna sisepõlemismootor jääb sel kümnendil ehk 2020-ndatel domineerivaks. Vajalikud on kõik lahendused. Seega vajab Eesti aina rohkem ka jäätmetel ja jääkidel põhinevaid biokütuseid. Maksustamine on energia- ja kliimapolitiika vajalik osa ning Eesti riigile oluline ja tõhus hoob ettevõtjate ja tarbijate valikute suunamisel ning KHG vähendamise eesmärgi täitmisel. Erinevaid taastuvtoorainetel põhinevaid transpordilahendusi tuleb toetada võrdselt. See eeldab, et kütuseliike klassifitseeritakse ja sellest tulenevalt ka maksustatakse energia- ja heitmepõhiselt. Tulenevalt Euroopa Komisjoni energiamaksustamise direktiivi (ETD) muudatusettepanekutest tuleb ka Eestis juurutada energiasaldusel põhinevat maksumudelit, mis arvestab mh kütuse keskkonnamuudatust - diferentseerib ja järjestab kütuseid ja nende aktsiisimäärasid kliimapotentsiaali alusel (s.t väiksem keskkonnamuudatus tähendaks madalamat aktsiisimäära ja vastupidi).

**HVO kui lahendus.** HVO on taastuvtoorainetest diislikütuse liik, fossiilse diislikütuse keemiline koopia, kuid kantsergogeensete aromaatsete aineteta. Seda võib kasutada kõigis diiselmootorites puhtalt või seguna 0-100%. HVO vähendab KHG'd. HVO kui 100 % taastuvtoorainest diislikütuse aktsiisi tuleb vähendada, et tagada selle laiem kasutus. HVO on Eestis müügil ning ei vaja lisainvesteeringuid autoparki ega tanklavõrku, kuid vajab oma potentsiaali realiseerimiseks kütuseaktsiisi osas (a) mittediskrimineerivat kohtlemist fossiilsete kütuste suhtes ja (b) ideaalis võrdset kohtlemist teiste taastuvate kütuste suhtes.

## **6. Taotleda EL mobiilsuspaketi (EU Mobility Package) tühistamist, sest see vähendab piirkonna transpordiettevõtete konkurentsivõimet ja toodab rohepesu. Võtta kasutusele kõik meetmed vähendamaks autojuhtide ja laiemalt logistikasektori tööjõu puudust.**

Selgitused. EU Mobility package mõjud avaldusid selgemalt eelmise aasta teises pooles. Jõustunud uued regulatsioonid muutsid veoressursi tasakaalu Euroopas. Lääne-Euroopa turgudel, kus kasutati peamiselt Ida-Euroopa vedajaid, oli osa ressursist sunnitud teatud regulaarsusega väljuma – naasema asukohariiki. See põhjustas ressursinappuse ja seeläbi hinnatõusu. Lisaks muutus ka autojuhtide tasustamise kord, sundides vedajaid maksma teenuse osutamise asukohariigi kohast palka. Muutes tööjõukulu suuremaks ja tõstes omakorda veohinda. Need on ehk peamised mõjud, ressursi nappus ja tootmise sisendi kallinemine. Kuid tegelikult tabas maanteevedude sektorit 2022. aastal täiuslik torm. COVID-19 aegsed madalad kütusehinnad hakkasid tõusma ja saavutasid vallandunud Venemaa-Ukraina sõja tõttu rekordilised tasemed. Lääne-Euroopast kadus suur hulk Ukraina ja Valgevene päritolu autojuhte, kelle asendamine ei ole siiani õnnestunud. Siia lisandunud kõrge inflatsioon viis üles nii varuosade, hoolduse kui ka kindlustuste hinnad. Uute autode saadavus oli piiratud ja hinnad märkimisväärselt tõusnud. Kõik need erinevad asjad kokku põhjustasid veokulude erakorralise kasvu. Vastavalt uuringufirma Panteia andmetele kasvasid veoettevõtete otsekulud (ilma kütuseta) 2022 aastal keskmiselt 7% võrdluses eelneva aastaga. Uuringufirma hinnangul on see kallinemine, mis enam tagasi ei pöördu. Palgad ei lange, hooldused ja kulumaterjalid ei odavne. Kui siia lisada veel kütuse osakaal 13,6%, siis räägime juba otsekulude tõusust +21%. Tegemist on Euroopa keskmisega, mis näitab trendi. Regionaalsed eripärad tuleks siia siis veel juurde arvestada.

Ülalpool kirjeldatud tuleb aga 2023. aastal korrutada oodatava negatiivse majanduskasvuga. Kuidas reageerivad turud kasvanud kulude tingimustes vähenenud (vähenevatele) veomahtudele? Kuidas leida kohalikele turgudel uusi juhte ning transpordi- ja logistikasektori töötajaid? Prognoositakse, et Euroopas keskmiselt suurenevad juhtide, transpordi- ja logistikasektori töötajate töötasud 2023. aastal ca 10% eelmise aastaga võrreldes. Lisaks juhvivad asjatundjad tähelepanu faktile, et päris märkimisväärne hulk

täna Euroopas töötavatest autojuhtidest väljub tööturult aastal 2026 – vanuse tõttu. Uuringute kohaselt võib Euroopas olla 2026. a puudu üle 2 miljoni autojuhi. Sama probleem, isegi süvenenumalt on ka Eestis. Uute juhtide pealekasvu sisuliselt pole. On vähetõenäoline, et lähiaastatel suudab tehnoloogia siia mingi kiire lahenduse leida. Väljakutsed seisavad kogu Eesti töötleva tööstuse ees. Meie regioonile on olnud iseloomulik koostöö/allhange Skandinaavia ettevõtetele, kes omakorda müüsid oma tooteid Venemaale. See turg on nähtavaks tulevikuks aga kadunud. Milline on Eesti töötleva tööstuse eelis Euroopa turgudel kui: meie palgakulud tõusevad ja lähenevad Euroopa tasemele, meie energiakulud on kõrged, me asume kõige kaugemas punktis Euroopa majanduskeskmest arvestades ning meie logistikakulud otseselt ja ajas on suhteliselt kõige kõrgemad?

Kersten Kattai

Autoettevõtete Liit  
tegevjuht

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Toomas Orutar

Eesti Logistika ja  
Ekspedeerimise Assotsiatsioon  
nõukogu esimees

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Herkki Kitsing

Eesti Logistika ja  
Ekspedeerimise Assotsiatsioon  
juhatuse liige

*/allkirjastatud digitaalselt/*