

23. august 2023, Tallinnas

Kliimaministeerium

e-post: madis.ross@kliimaministeerium.ee;

e-post koopia: sven.nurk@kliimaministeerium.ee;

margus.tahepold@kliimaministeerium.ee

Austatud Kliimaministeeriumi esindajad,

Maanteeõidukite masside ja mõõtude direktiivi muudatuse ettepanekud

Täname Kliimaministeeriumit võimaluse eest rääkida kaasa Eesti riigi seisukohtade kujundamisel. Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA) ja Autoettevõtete Liit (AEL) on saanud oma liikmetelt tagasisidet ja esitab oma seisukohad ja ettepanekud riiklike vastuste koostamiseks.

Ettepanekud direktiivi muutmiseks:

- 1) eVehicles (Elektrisõidukite/kaubikute) puhul 3,5 t -> 4,25 t peale täismassi piirangu viimine. Lubada heiteta tehnoloogiaid kasutavate veokite puhul suuremat kaalu, kuna need tehnoloogiad tavaliselt suurendavad veoki massi.
 - eVehicles on olulised, sest need on oluline investeering puhtamatesse tehnoloogiatesse;
 - eesmärk on saavutada 2050. aastaks saastevaba logistika;
 - seda on võimalik saavutada ainult sõidukipargi osalise elektrifitseerimisega, et toetada ja kiirendada süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamist ja jätkusuutlikku majanduskasvu;
 - Euroopa direktiiviga 2018/645 muudetakse varasemaid **juhilube** käsitlevaid õigusakte, võimaldades liikmesriikidel lubada B-kategooria juhiloa omanikel juhtida alternatiivkütustel töötavaid sõidukeid, mille lubatud täismass on suurem kui 3500 kg, kuid mitte üle 4250 kg;
 - Määruse 3821/85 artikli 3 lõike 2 kohaselt on lubatud erandid **sõidumeerikute** kasutamiseks alla 7,5 tonni kaaluvate elektriliste kaubaveokite puhul, mis viitavad määruse 561/2006 artikli 13 lõikes 1 nimetatud sõidukitele. Erandid on lubatud sõidukite puhul, mida kasutatakse ainult 100 kilomeetri raadiuses ettevõtte asukohast ja kui sõiduk ei ole juhi põhitegevuse objektiks (meie puhul on põhitegevus kuller, s.t. pigem pakkide kättetoimetamine jne, kui autojuhtimine).
 - **Seda erandit on juba täielikult rakendatud (nii juhiluba kui ka sõidumeerik) mitmes ELi liikmesriigis, näiteks Portugalis, Hispaanias, Prantsusmaal, Taanis, Slovakkias ja Itaalias.** Meil on ka mitmeid riike, kus see on osaliselt olemas, tavaliselt B-lubade osana ja praegu tehakse tööd, et saavutada ka sõidumeeriku osa (**lirimaa, Austria**) või kui ei ole sõidumeeriku nõuet alla 7,5 t, mistõttu meie jaoks jääb ainult B-luba (nt. Sloveenia, Horvaatia). Ja siis on riigid, kus arutelud on alanud (nt Tšehhi Vabariik, Soome, Belgia) ja me eeldame, et see läbib seadusandliku protsessi sel või järgmisel aastal (kuigi mõnes riigis on praegu või varsti valimised, nt Rootsis, Bulgaarias - mis mõjutab aega, mis selleks kulub);
 - Soovime, et eVehicles leiaks Eesti laialdasemat kasutust;
 - Mõnede e-sõidukite puhul on võimalik jätkata B- kategooria juhiloaga sõitmist;
 - Teiste puhul tõstab aku kaal massi üle lubatud 3500 kg piiri, mis tähendab, et nad vajavad kehtivate õigusaktide kohaselt C-kategooria juhiluba;
 - Seetõttu oleksime tänulikud, kui võetakse kasutusele Euroopa Liidu direktiiv 2018/645;
 - See kiirendaks ettevõtete elektrisõidukite investeeringuid;

- Sellised riiklikku õigusesse viidud meetmed toetaksid Eesti süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamise ja jätkusuutlikkuse tegevuskava ning oleksid keskkonnale kasulikud.
- 2) Soodustatakse ka aerodünaamilisemate kabiinide ja muude energiat säästvate seadmete kasutuselevõttu, mis mitte ainult ei paranda juhi mugavust ja ohutust, vaid suurendab ka heitevabade jõuseadmete tõhusust (mehhanismi, mis edastab mootorist jõu sõiduki liigutamiseks).
Kui tehnoloogia areneb ja heitevabad jõuseadmed muutuvad kergemaks, muu hulgas tänu aerodünaamiliste seadmete ja kabiinide kasutamisele, on keskkonnasäästlikumatel sõidukitel võrreldes tavapärase veoautodega kaaluga seotud eelis.
 - 3) 2034. aasta tähtaeg piiriüleste vedude teostamiseks 44-tonniste standardsõidukitega.
 - 4) Euroopa modulaarsete süsteemide (EMS) kasutamine piiriülestes vedudes.
Võimalus kasutada piiriüleles liikluses teatavatel tingimustel raskemaid ja pikemaid sõidukeid, mis on praegu lubatud vaid mõnes liikmesriigis. Näiteks liikmesriigid, kes lubavad oma territooriumil Euroopa moodulsüsteeme, saavad neid kasutada ka toimingutel naaberliikmesriikidega ilma kahepoolse kokkuleppeta ning piiranguta, mis lubab ületada vaid ühe riigipiiri. See tähendab, et sama lasti võib vedada vähema arvu reisidega.
- 5) **Lubada pikemad ja raskemad autorongid 20,75/ 25,25m ja 60 tonni täismassiga ja pikemas plaanis ka 34,5m ja 76 tonni Eesti TEN-T teedele.**
 - 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 võimaldab:
 - 1) 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).
 - 2) Suureneb transpordisektori efektiivsus, sest suurem kogus kaupa veetakse ära korraga. See suurendab Eesti transpordisektori ja koos sellega laiemalt majanduse konkurentsivõimet.
 - 3) Muudatuse rakendamisel väheneb autorongide läbisõit ligikaudu hinnanguliselt 41 miljonit kilomeetrit aastas (29 miljonit kilomeetrit kaubavedudel ja 12 miljonit kilomeetrit metsamaterjali veol), mis tähendab olulist panust CO₂ heitme vähendamisse transpordisektoris.
 - 4) 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.
 - 5) Pikemate ja raskemate autorongide kasutusele võtmise ettepaneku on Eetile teinud ka Eesti riigile ka OECD Rahvusvaheline Transpordifoorum eksperdid tuginedes ulatuslikule rahvusvahelisele kogemusele ja uuringutele.
 - 1. jaanuarist 2024 on Lätis lubatud 25,25 m ja 60 t autorongid, Soomes ja Rootsis on need lubatud juba aastaid varem. Kui Eesti ei tee vastavaid muudatusi jääme eraldatud saareks naaberriikide vahel, millega kaotame oma transpordisektori konkurentsivõimes.
 - Eeltoodud poliitikamuudatuste ettepanekud vajavad põhimõttelist otsust ja koos sellega asjakohased õigusaktide muudatusi. Üheks takistusteks liikumaks edasi 25,25 m moodulveokite kasutusele võtmise piloteerimisega on eriveosteale 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.

- Kuni 20,75 m ja 60 tonnise täismassiga eriloaga sõitvad veokid, millel rakendatakse 8 telje ja paarisrataste nõuet ei suurendada teede koormust võrreldes praeguse praktikaga. Seda on kinnitanud hiljuti valminud Transpordiameti tellitud uuring. Nüüdseks puuduvad argumendid, mis toetaksid poliitikaettepaneku mitte rakendamist.
- Käesoleva direktiivi muudatustega näeme, et need on üle-Euroopalased suundumised, millest Eestil ole põhjust maha jääda, vaid vastupidi olla eestvedajate hulgas.

6) Ettepanek ajakohastada üleeuroopalist transpordivõrgu (TEN-T) poliitikat taristu arendamise stiimulite ja nõuete abil ning eri transpordiliikide parema integreerimisega mitmeliigilisse transpordisüsteemi. Välja ehitada ka TEN-T võrgustik Eesti piires aastaks 2030. Transpordisektori taristu arendamine peab olema järjepidev ja süsteemne, et tagada kaupade liikumine konkurentsivõimelises keskkonnas. Oleme mures riigieelarvestraateegias 2023-2026 kavandatud teede investeeringute drastilise vähenemise pärast. 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 – VõruKoidula/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.

7) Toetame ka tehnoloogianeutraalsuse ja multimodaalsusega seotud põhimõtteid.

Kokkuvõtteks, toetame nii Euroopast tulevaid poliitikaalgatusi kui ka teeme täiendavaid ettepanekuid, mis on suunatud maantee sõidukite masside kui mõõtmete suurendamisele ja nende piiriülesele ühtlustamisele, sest kokkuvõttes need meetmed toetavad integreeritult nii sektori majanduslikku tõhususe suurendamist, kutseliste autojuhtide puuduse leevendamist kui ka keskkonnanäesmärke. Akude kasutusele võtmisest tulenevalt masside tõstmist tuleb samuti toetada, sest vastasel juhul tonnažid vähenevad. Oleme sõidukite masside ja mõõtmete muutmise seoses ka varasemalt saatnud pöördumise 16.12.2022 Valitsuse peaminister Kaja Kallase ja MKM-i poole.

Teie tagasisidet ootama jäädes,

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA) ja Autoettevõtete Liit (AEL) liikmete nimel

Herkki Kitsing

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA)

juhatuse liige

/allkirjastatud digitaalselt/

Kersten Kattai

Autoettevõtete Liit (AEL)

tegevjuht

/allkirjastatud digitaalselt/