

Kliimaministeerium
Suur-Ameerika 1
10122 Tallinn
info@kliimaministeerium.ee
sander.salmu@kliimaministeerium.ee
margus.tahepold@kliimaministeerium.ee

Ettepanek õigusaktide muutmiseks

28. juuli 2025

Lugupeetud Sander Salmu ja Margus Tähepõld

Teeme ettepaneku algetada õigusaktide muudatused, mis võimaldaksid ajutise massipiiranguga teedel liigelda ka kuni 52 tonnise tegeliku massiga autorongidega.

Käesoleval kevadel selgus politsei järelevalve käigus, et aastaid on rakendatud väärapraktikat, kus 52 tonnise eriloaga liigeldakse massipiiranguga (liikluskeelualasel LKA) teedel. Selleks on tavapäraselt taotletud **LKA luba, mis aga antakse välja tuginedes LS § 80 lõike 3 alusel** kehtestatud sõidukute mõõtmete ja masside määruises **defineeritud autorongidele**. Vastav üldmäärus piiritleb autorongide tegeliku **maksimaalse massi 44 tonniga**.

Tegeliku massiga **kuni 52-tonniseid autoronge** kasutatakse perioodilise (tavapäraselt ühe aastased) **eriveo loa alusel** ja **TarkTee** keskkonnas märgitud **veoteedel** (nn lillad teed). Kevaditi ja sügiseti seatavad **massipiirangud teedele viivad aga automaatselt need teed nn lillade teede hulgast välja**. Nendele teedele tee omaniku poolt väljastav **LKA luba aga ei võimalda anda seal liiklemise õigust üle 44-tonnise (sh nt 52 t) täismassiga veokitele** vaatamata sellele, et nendele autorongidele on väljastatud eriveo luba ja tavapäraselt need veokid nendel teedel ka liikleavad. **Õigus-tehniliseks muudabki probleemi see, et praeguses õigusruumis ei ole võimalik ühitada LKA piiranguga teid ja 52 t veoteid.**

Oleme küsimust arutanud Transpordiameti, Kliimaministeeriumi, Riigimetsa Majandamise Keskuse, Autoettevõtete Liidu ning Metsa- ja Puidutööstuse Liidu ühisel **nõupidamisel 23. juulil 2025**, kus tõdeti, et **kehtivas õigusruumis ei ole võimalik ületada eeltoodud probleemi ning vajalik on muuta asjakohaseid õigusakte.**

Sellel kohtumisel näitas transpordiameti ekspert analüüse, mis ilmekalt demonstreerisid, et **52-tonnise seitsmeteljelise ja paarisratastega täishaagisega autorongi mõju teekatendile on väiksem kui näiteks 40-tonnise viieteljelisel üksikratastega poolhaagisega autorongil (koormus rehvitõetuspinnale kohta vastavalt 3,2 kg/ cm² ja 4,5 kg/ cm²). Seega teede seisundi tagamise vaates on paarisratastega ja täishaagisega autorongide kasutamise (sh LKA piiranguga teedel) isegi eelistatum kui üldmääruse alusel nn tavapäraste autorongide kasutamine. Samuti ei hinnata sisuliselt massipiirangute kehtestamisel ja seal liiklemise lubamisel, et need teed taluvad näiteks 44 tonnise autorongi, kuid ei talu näiteks 52 tonnise (paarisratastega ja suurema telgede arvuga) autorongi.**

Eeltoodu näitab ilmekalt probleemi pelgalt õigus-tehnilist iseloomu.

Kehtivas õigusruumis on LKA piiranguga teedel võimalik 52 t autorongi kasutada vaid eraldi lühiajalise eriloa taotlemisel. Käesoleval kevadel on LKA lubasid väljasatud ligikaudu 1700 ja RMK

ümarpudu vedudel ligikaudu 200. Kui nendele **hakata taotlema lühiajalist eriluba, siis see suurendab bürokraatiat ja kulusid. Loamenetluste ajakulu** (taotlemine, väljastamine) võib vaid RMK vedude näitel ulatuda 1,5-2 inimese ühe aasta töömahule ja **erilubade kulu** sadadesse tuhandetesse eurodesse. Ilma vastavate lubadeta on aga **efektiivseid logistika marsruute sisuliselt võimatu planeerida**, mis suurendab veokulu ja vedude keskkonnamõju.

Me ei vaidlusta teehoiu eesmärgil seatavate teede massipiirangute vajalikkust, kuid leiame, et vastavalt vajadusele ja igakordselt hinnates peaks olema võimalik kasutada nendel teedel ka üldmäärusest erinevate, kuid õiguspäraste ja teekantendeid vähem koormavaid autoronge. Sektori huvides on leida selleks õiguslikult sobivad lahendused.

Pakume õiguslikuks lahenduseks järgmist.

Viia kuni 52-tonnise täismassiga, seitsme teljeliste paarisratasetega ja täishaagisega autorongide kasutamine **erivedude regulatsiooni alt välja LS § 80 lõike 3 alusel kehtestatud masside ja mõõtmete üldmäärusesse**. See võimaldaks LKA lubadega anda liiklemise võimalus ka kuni 52 t autorongidele.

Vastava ettepaneku on toonasele Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile teinud toonane Maanteeamet juba 2019. aastal (kiri 08.04.2019 nr 1-21/19/17022-1 <https://adr.rik.ee/mnt/dokument/6344665>). Rõhutades seejuures nn **teljebaasi reeglit** (esimese ja viimase telje piisav vahekaugus), mida peame samuti oluliseks ja mis on muuhulgas sillareegli täitmiseks vajalik.

See ettepanek haakub veondussektori **taotlusega võimaldada kuni 60 tonniste autorongide kasutamist tingimusel, et kaustatakse täishaagiseid, 8 paarisratastega telge (v.a. veoteljed) ja täidetud on piisav teljebaasi reegel**. Seda on veondussektor pikalt taotlenud ja selle võimalikkust on asjakohases uuringus värskest analüüsitud ja jaatatud (vt https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-05/Raskemate_ja_pikemate_veoste_m%C3%B5ju_arvutamine_riigiteede_taristule_%28T-Konsult_2024%29.pdf). Selles kontekstis on asjakohe **tuua eriveo regulatsiooni alla kuni 60 t autorongide kasutamine ja samal ajal viia senised 48 t / 52 t ja sätestatud tingimustele vastavad autorongid erivedude regulatsiooni alt välja**.

Need **muudatused toetavad korraga mitmeid valituse prioriteete – positiivne keskkonnamõju** (süsinikuheitmete vähenemine), **positiivne majanduslik mõju** (efektiivsem transport ja toodete hinna konkurentsivõime paranemine) ja **bürokraatia vähendamine**.

Samuti tuleks õigusaktides teha muudatused, mis hindamise põhiselt siiski võimaldaksid ühitada nii erivedude veoteid kui LKA piirangute teid.

Oleme valmis sisuliselt osalema asjakohaste õigusaktide muudatuste ettevalmistamise protsessis.

Rõhutame, et tegemist on ajakriitiliste muudatustega, mida veondussektor vajab juba enne sügiseste LKA piirangute kehtestamise lainet.

Lugupidamisega

Erko Soolmann, Riigimetsa Majandamise Keskse juhatuse liige

Kersten Kattai, Autoettevõtete Liidu tegevjuht

Lauri Raid, Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidu juhatuse liige