

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega muudetakse liiklusseadust (edaspidi ka *LS*).

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.

Eelnõu eesmärk on suurendada vedude efektiivsust ja vähendada kaubaveo keskkonnajalajälge. Selleks lubatakse edaspidi 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 ja 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 § 80 lõike 3 alusel kehtestatud suurimat lubatud pikkust ja massi, kuid veduk ja haagised ise vastavad liiklusseaduse § 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 autorongide liikumiseks on Transpordiamet (edaspidi *TRAM*) kaardistanud trassikoridorid, kus teetaristu võimaldab senisest pikemate autorongide liiklemist. Peamiselt on tegemist riigi suuremate põhimaanteedega.

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

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

Samuti võimaldatakse eelnõuga diferentseerida eriveo eest võetavat eritasu määra lähtuvalt sõidukil kasutatavatest lisaohutussüsteemidest. Ka kehtestatakse täiendavad alused eriloo andmisest keeldumiseks ja eriloo kehtetuks tunnistamiseks.

Mõju halduskoormusele on neutraalne, kuna senisest raskemate ja pikemate autorongide, sh EMS autorongide, kasutamise võimaldamine eriloo alusel on veoettevõtjale täiendav võimalus oma vedude efektiivsemaks muutmiseks. EMS autorongiga liiklemiseks tuleb taotleda eriluba, mis ei ole väga ajamahukas protseduur, samas kehtiva regulatsiooni kohaselt ei ole sellise autorongiga liiklemine üldse lubatud. Tavapärase autorongiga liiklemises muutusi ei ole. Ka võib eeldada, et veoettevõtjad, kes teostavad eriveona raskevedusid 52-tonnise tegeliku massiga autorongiga, taotleavad selle asemel edaspidi eriloo 60-tonnise tegeliku massiga autorongi jaoks ja neile sellega seoses täiendavat halduskoormust ei teki.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu jäätmeseaduse osa on ette valmistanud Kliimaministeeriumi (edaspidi *KliM*) teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld (margus.tahepold@kliimaministeerium.ee) ning teede- ja raudteeosakonna nõunik Hindrek Allvee (hindrek.allvee@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu õigusekspertiisi on teinud õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (helen.holtsman@kliimaministeerium.ee).

Keeletoimetuse on teinud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

1.3. Märkused

Eelnõukohase seadusega muudetakse liiklusseadust RT I, 14.11.2025, 22.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthääle enamust.

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 oleks saavutatud vastavus vähemalt selles riigis lubatud maksimaalpikkusele, nii et vedajail on võrdsed konkurentsitingimused (moodulikontseptsioon).

Eelnõu on seotud Vabariigi Valitsuse 24. mail 2025. a kinnitatud koalitsioonileppe aastateks 2025–2027³ punktiga 327 „Arvestades liiklusohutust ja teetaristu võimalusi, soovime suurendada konkurentsivõimet, lubame teedele senisest pikemad autorongid. Tähtaeg I kvartal 2026.“.

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõuga.

2. Seaduse eesmärk

³ <https://valitsus.ee/valitsuse-eesmargid-ja-tegevused/valitsemise-alused/koalitsioonilepe-2025-2027>.

Eelnõu eesmärk on suurendada vedude efektiivsust ja vähendada kaubaveo keskkonnajalajälge. Selleks lubatakse edaspidi jagatava veose vedamiseks eriveona teeomaniku eriloo alusel teeliiklusesse senisest pikemad (kuni 25,25 meetrit) ja raskemad (kuni 60 tonni) autorongid. Nii EMSi autorongide kasutuselevõtmine kui raskeveostel suurema massi ja pikkuse lubamine aitavad kaasa veo efektiivsusele, väiksem veokulu toob kaasa konkurentsivõime kasvu, ning väheneb vedude negatiivne keskkonnamõju, kuna sama koguse kauba vedamiseks tuleb läbida vähem kilomeetreid, mis toob kaasa väiksema heitmete hulga. Ka väheneb veokite hulk teedel, mis omakorda mõjutab liiklusohutust. Samuti aitab muudatus leevendada veondussektoris esinevat autojuhtide puudust.

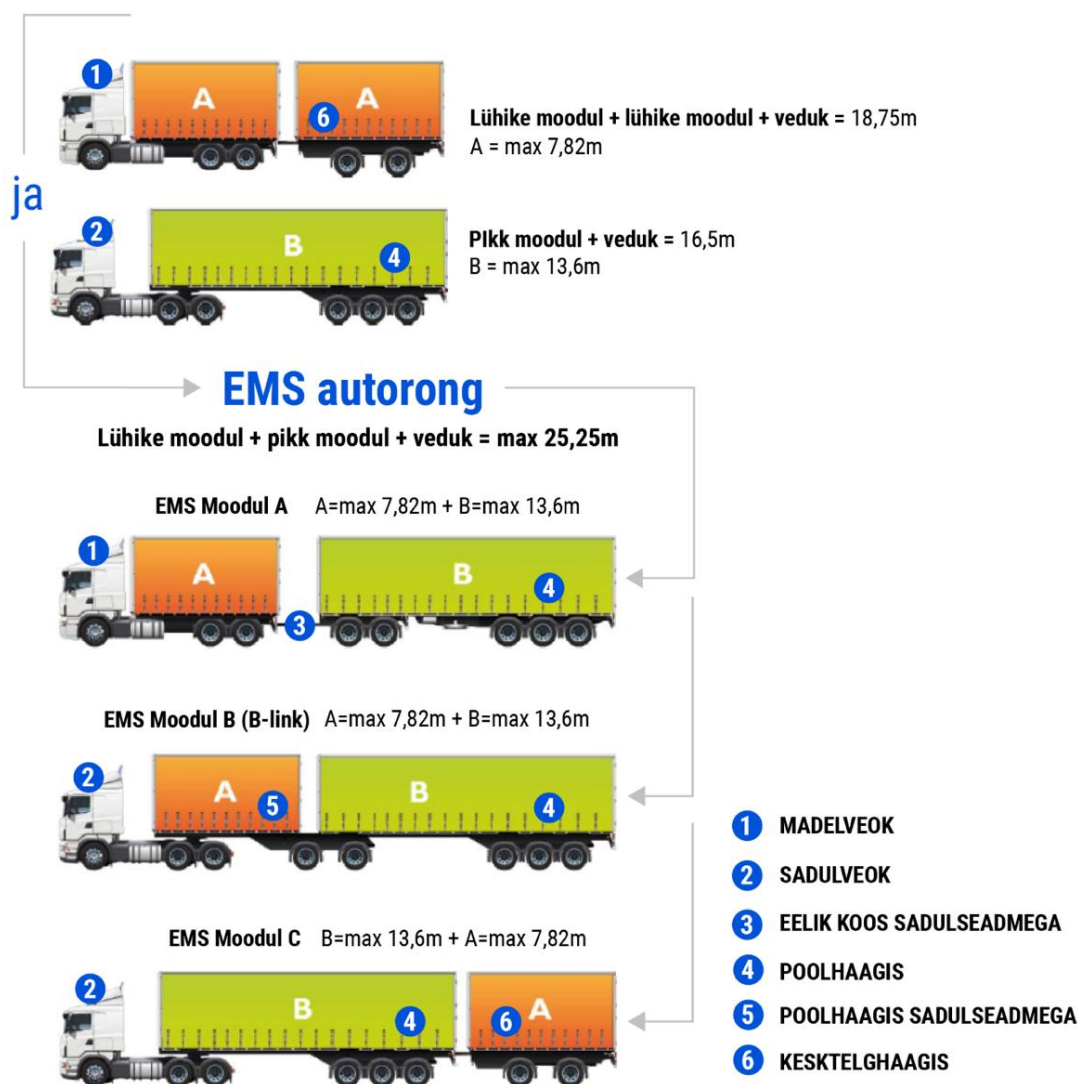
Ka „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“⁴ üks põhieesmärke on suurendada transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendades seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendades samal ajal keskkonnajalajälge ning parandades liiklusohutust. Kasvav nõudlus efektiivsema ja konkurentsivõimelisema kaubaveo järele ning EMSi autorongide potentsiaal sellele vajadusele vastata toovad esile vajaduse lubada suurema mahutavusega veokid Eesti teedele, kus on selleks sobivad tingimused. Mitmel Euroopa Liidu liikmesriigil on kogemus EMSi autorongidega, mis on näidanud selliste süsteemide kasutamise otstarbekust. Kaks EMSi autorongi (kuni 25,25 meetrit) asendavad kolme tavakoosseisu autorongi (poolhaagisega kuni 16,5 meetrit) ehk selline transpordiviis on oluliselt säästlikum.

Sõidukite ja autorongide maksimaalmõõtmed ja lubatud suurimad tegelikud massid on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisaga 1 ning sellega on Eesti õigusesse üle võetud nõukogu direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele riigisisese ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass.

Nimetatud õigusaktide kohaselt võib tavapäraselt Eesti teedel liigelda autorong pikkusega kuni 18,75 meetrit (poolhaagisega kuni 16,5 meetrit) ning lubatud suurima tegeliku massiga kuni 44 tonni sõltuvalt telgede arvust. Kui soovitakse liigelda pikemate ja raskemate sõidukite või autorongidega, on tegemist raske- või suurveosega, millega liiklemiseks on vaja eriluba. Ka ei saa tavapärasest suuremate sõidukite ja autorongidega liigelda kõikidel teedel, vaid selleks on teeomanikud (riigiteedel TRAM ning kohalikul teel kohaliku omavalitsuse üksus) kaardistanud teekoridorid, kus võimaldatakse eriveostel liigelda, arvestades eelkõige tee ja sildade kandevõimet. Vajaduse korral antakse eriluba konkreetsele teelõigule ka juhtumipõhiselt.

Skandinaavia riikides ning Lätis on alates 2024. aastast lubatud pikemate ja raskemate autorongidega liiklemine, kasutades EMSi autoronge. EMS tähendab autorongi, kus vedukiga on ühendatud mitu haagist ja selle pikkus ja mass ületab tehnonõuetega kehtestatud suurimat lubatud pikkust ja massi, kuid veduk ja haagised ise vastavad tehnonõuetega kehtestatud suurustele. EMSi autorongi iseloomustab allolev joonis, kus üleval on kaks tavapäraselt praegu lubatud autorongi ning allpool nendest kombineeritud EMSi autorongid:

⁴ <https://www.mkm.ee/sites/default/files/documents/2022-04/Transpordi%20ja%20liikuvuse%20arengukava%202021-2035.pdf>.



Veondusettevõtted ja ettevõtjate esindusorganisatsioonid on väljendanud soovi lubada ka Eestis liigelda EMSi autorongidega pikkusega kuni 25,25 meetrit ja lubatud suurima tegeliku massiga kuni 60 tonni. Seetõttu on TRAM tellinud mitu uuringut, et veenduda, kas teetaristu võimaldab sellistel autorongidel liigelda ning kuidas see võiks mõjutada liiklusohutust.

TRAMi tellimusel valmis 2024. aastal T-Konsulti uuring „Raskemate ja pikemate veoste mõju arvutamine riigiteede taristule”⁵ ning 2025. aastal Tallinna Tehnikakõrgkooli uuring „EMS autorongide Eesti teedele lubamise liiklusohutusalane analüüs”⁶. Viimast uuringut tutvustasid uuringu tegija ja TRAMi esindajad Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni 17. juuni 2025 istungil. Liikluskomisjon toetas EMSi autorongide kasutuselevõtmist Eestis eriloa alusel, üksnes enne määratud ja kooskõlastatud marsruutidel ning liiklusohutust suurendavaid lisameetmeid rakendades.

⁵ [https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-05/Raskemate ja pikemate veoste m%C3%B5ju arvutamine riigiteede taristule %28T-Konsult 2024%29.pdf](https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-05/Raskemate%20ja%20pikemate%20veoste%20m%C3%B5ju%20arvutamine%20riigiteede%20taristule%20T-Konsult%202024.pdf).

⁶ [https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-06/EMS_liiklusohutus aruanne%20-11.06.2025.pdf](https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-06/EMS_liiklusohutus_aruanne%20-11.06.2025.pdf).

Uuringutes on kaardistatud marsruudid, millel EMSi autorongidega on võimalik liigelda ning need jäävad eelkõige põhitrassidele Tallinn-Pärnu-Ikla, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, Tallinn-Narva, Tallinna ringtee ja Paldiski suund, Jõhvi-Tartu-Valga ning Riia-Pihkva.

Lisaks EMSi autorongidele tuleb ajakohastada jagatava veose eriveol raskeveoste kehtestatud lubatava tegeliku massi piirnorme. Eriveosena võib jagatavat veost vedada kuni 52-tonnise tegeliku massiga autorongiga. Tegelik mass sõltub autorongi koosseisu telgede arvust: kuni 48 tonni 6-teljelise koosseisuga ning kuni 52 tonni 7-teljelise koosseisuga. Ka veondussektor ja puidutööstus on pidanud oluliseks võimaldada kuni 60-tonnist tegelikku massi, lisades autorongile ühe paarisratastega telje (kokku seega 8 telge) ja pikendades autorongi kahe meetri võrra kuni 20,75 meetrini. T-Konsulti uuringus leiti, et lisanduva telje ja pikkusega autorong kuni 60-tonnise tegeliku massiga ei ole teede koormavam kui praegu lubatud 52-tonnise tegeliku massiga autorong. Ka Riigimetsa Majandamise Keskuse rajatavad teed on projekteeritud ja ehitatud aastaid arvestusega, et nendel saaksid sõita 60-tonnised autorongid. Suurendatud massi ja pikkusega autorongide liiklemine on kavandatud olulises osas samades teekoridorides, mis on lubatud 48/52-tonnise tegeliku massiga eriveose liiklemiseks. Lubatud liikumisteed on näha TRAMi hallatavas kaardirakenduses Tark Tee.

Eelnõu koostamisele ei eelnenud väljatöötamiskavatsust, arvestades Vabariigi Valitsuse 22. novembri 2011. aasta määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi HÕNTE) § 1 lõike 2 punkti 5. Eelnõukohase seaduse rakendamisega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust ega muud olulist mõju. Muudatused on vajalikud autoveo sektori efektiivsuse ja konkurentsivõime parandamiseks.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist, millest esimesega muudetakse liiklusseadust ning teises paragrahvis sätestatakse seaduse jõustumise aeg.

Eelnõu § 1 sätestab liiklusseaduses tehtavad muudatused.

LSi § 34¹ täiendatakse lõigetega 1¹–1³, mis reguleerivad eriveo aluseid. Osaliselt tuuakse lisatavatesse lõigetesse ka seni sama paragrahvi lõikes 8 olnud tingimused, kuna eriveo alused peaksid asuma loogilises järjestuses paragrahvi alguses.

Lõikes 1¹ sätestatakse üldnorm, millal võib erivedu teha ning tekst kajastab osaliselt senise lõike 8 teksti. Lisatud on täpsustus, et erivedu võib teha, kui sõiduki eripära tõttu ei ole võimalik täita liiklusseaduse § 80 lõike 3 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011. a määruses nr 42 „[Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele](#)“ (edaspidi *määrus nr 42*) sätestatud masside või mõõtmete nõudeid või kui tegemist on jagamatu veosega. See tähendab, et üldjuhul võib erivedu teeomaniku loa alusel teha, kui sõiduk ise on ülegabariidiline ehk mingi eriotstarbeline sõiduk või kui soovitakse vedada jagamatut veost, mis on mõõtmelt suurem, kui tavapärasel liikluses on lubatud, näiteks mitmesugused mahutid, tuulikulabad jmt.

Lõike 1¹ punktis 2 selgitatakse, mis on jagamatu veos. Tegemist on veosega, mida ei ole üldjuhul võimalik mõistlikul viisil ja mõistlike kuludega jagada osadeks selliselt, et see mahuks tavapärasel liikluses lubatud veose mõõtmetesse.

Lõikes 1² sätestatakse erand eriveo puhul jagatava veose veoks. Kehtivas seaduses on jagatava veose erandid sätestatud lõikes 8, kuid eriveo aluste muutmise ja täiendamise tõttu ning lähtudes

õigusnormide sõnastamise üldpõhimõtetest⁷ tuuakse eriveo alused paragrahvi algusesse. Jagatavat veost võib erandjuhul eriveona vedada autorongiga, mis ei vasta määrusega nr 42 kehtestatud nõuetele, kui on täidetud teatud nõuded. Seaduse tasemel sätestatakse jagatava veose eriveol piirnorm autorongi pikkusele ja tegelikule massile ning lisaks sätestatakse, et täidetud peavad olema ka ohutust tagavad tehnilised lisanõuded (nt nõuded autorongi telgede arvule, veduki heitgaasiklassile, erivõimsusele, teljebaasile ja märgistusele), mis on kehtestatud liiklusseaduse § 34¹ lõike 7 alusel majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a. määrusega 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*).

Lõige 1² on jagatud kaheks punktiks, milles mõlemas käsitletakse jagatava veose vedamisel kasutatavaid erinevaid koosseise. Lisatava lõike 1² punkt 1 käsitleb raskeveose vedamist, kus autorongi lubatud suurim tegelik mass on 60 tonni ning maksimaalne pikkus 20,75. Kehtiva korra kohaselt võib jagatava veose erivedu teha kas kuni 48-tonnise tegeliku massiga autorongiga (3 telge veduk + 3 telge haagis) või kuni 52-tonnise tegeliku massiga (3 telge veduk + 4 telge haagis või vastupidi) autorongiga ning maksimaalne lubatud autorongi pikkus oli 18,75 meetrit. Edaspidi võimaldatakse suuremat massi ja pikkust (kuni 20,75 meetrit), et tagada autovedude efektiivsus ja vähendada negatiivset keskkonnamõju. Suurema lubatud massi ja pikkuse lubamise lisatingimusena kehtestatakse määru nr 114 ka teljebaasi (vahekaugus autorongi esimese ja viimase telje vahel) nõue, et teele lisanduva massi mõju ei oleks suurem (koormus ei tohi jaotuda teele liiga lühikese vahemaa jooksul), kui on praegu lubatud 48- või 52-tonnise tegeliku massiga autorongil. Muudatus mõjutab eelkõige puidutööstuse sektorit. Skandinaavias toodetavad metsaveohaagised, mida võiks ka siin kasutada, on pikemad ning koos sõidukiga moodustub neist autorong pikkusega 20,75 meetrit, mida meil praegu kasutada ei ole lubatud. Veoteed, mida nende autorongidega kasutada saab, on TRAM kaardistanud ja on samad, mis 48- ja 52-tonnise tegeliku massiga eriveose puhul ning need leiab portaalist TarkTee. Sellele lisaks on kohalikud omavalitsused teomanikuna eriveole lube väljastanud ka juhtumi põhjal, näiteks sõltuvalt raielangi asukohast.

Lisatava lõike 1² punktiga 2 lubatakse kasutada jagataval veol EMSi autoronge, mis on kuni 25,25 meetrit pikad ja kuni 60-tonnise tegeliku massiga. EMSi autorong koostatakse standardsetest veokitest ja haagistest. Skandinaavias on kohati lubatud ka EMS2 autorongid, mis on kuni 34,5 meetrit pikad ja kaaluvad kuni 74 tonni, kuid meie teetaristu praegu selliste autorongide kasutuselevõttu ei toeta. TRAM on kaardistanud trassid, kus teegeomeetria võimaldab senistest pikemate autorongide liikumist ning see avaldatakse samuti portaalis TarkTee nagu raskeveoste veoteed.

Lõikes 1³ sätestatakse, mida mõeldakse Euroopa moodulikontseptsioonile vastava autorongina. EMSi autorong on selline autorong, mis on koostatud standardsetest sõidukitest (veduk + haagised), kuid mis kombineerituna ületavad tavapärasest tehnonõuetega lubatud autorongi pikkust (16,5 meetrit poolhaagisega autorongil ja 18,75 meetrit täis-, kesk- või tugihaagisega autorongi puhul) ning lubatud tegelikku massi, mis on 44 tonni. EMSi autorong võib olla kuni 25,25 meetrit pikk ning tegeliku massiga kuni 60 tonni. EMSi autorongi puhul kasutatakse tavaliselt järgmisi kombinatsioone:

- 1) madelveok + eelik koos sadulhaakeseadmega + poolhaagis;
- 2) sadulveok + sadulhaakeseadmega varustatud poolhaagis (mis võib-olla ka pikisuunas hüdrauliliselt pikendatava raamiga) (B-link) + lisapoolhaagis;

⁷ Vt ka hea õigusloome ja normitehnika eeskirja käsiraamat lk 62: „Sätete ja peatükkide paigutusel tuleb lähtuda põhimõttest üldisemalt vähem üldisele või üksikule ning oluline peab eelnema vähem olulisele; üldnorm peab eelnema erinormile ehk reegel enne selle täpsustust või erandit; materiaalsoiguslik säte enne menetlusõiguslikku; volitusnorm regulatsiooni järel, mille rakendamiseks volitusnorm antakse.“

3) sadulveok + poolhaagis + täis- või kesktelghaagis.

LSi § 34¹ täiendatakse lõikega 4¹, milles sätestatakse, et eritasu määra võib diferentseerida autorongil kasutatavast lisaohutussüsteemist lähtudes. Näiteks, kui autorong on varustatud automaatse hädapidurdussüsteemiga AEBS, siis eritasu määr, mis kehtestatakse määrusega nr 114, võib olla väiksem, kui on autorongil, mille vedukil lisaohutussüsteemi ei ole. Seega motiveeritakse kasutama liiklusohutuse vaates ohutumat sõidukit.

LSi § 34¹ lõige 8 tunnistatakse kehtetuks, kuna eriveo aluseid muudetakse ja täiendatakse ning need esitatakse lõigetes 1¹–1³. Lõike esimene lause, mis sätestas, millal erivedu võib teha, on eriveo reeglites põhinõue ja sätestatakse täpsustatud kujul uues lõikes 1¹. Lõike teises lauses sätestatud tingimused jagatava veose eriveoks viiakse samuti paragrahvi algusesse ning seaduse tasemel piiritletakse jagatava veose veol lubatud autorongi suurim tegelik mass ja pikkus. Tehnilised täpsustavad nõuded telgede arvule, ratastele ning sõiduki heitgaasiklassidele kehtestatakse määrusega nr 114.

LSi § 34³ täiendatakse lõikega 1¹, mille kohaselt keeldub loa andja eriloa andmisest kuni aasta jooksul pärast seda, kui taotlejale varem antud eriluba on § 34³ lõikes 2 sätestatud alustel (loa taotlemisel valeandmete või võltsitud dokumentide esitamine, eriloa eest ei ole tasutud või eriveo tingimuste rikkumine) kehtetuks tunnistatud. Sätte eesmärk on distsiplineerida eriloa omajaid ning suurendada vedajate seaduskuulekust.

Kehtiva korra kohaselt tunnistatakse eriluba kehtetuks, kui ilmnevad LSi § 34³ lõikes 2 sätestatud asjaolud: kui rikutakse eriveo reegleid või ilmneb, et eriloa taotlemisel esitati valeandmeid või võltsitud dokumente. Praegu on vedajal kehtetuks tunnistatud eriloa asemele võimalik taotleda kohe uut eriluba ja seejuures loa andjal puuduvad õiguslikud alused loa andmisest keeldumiseks, seda ka juhul, kui eriveo tingimusi rikutakse pidevalt ja sellega kahjustatakse tee seisundit või liiklusohutust. Kuna eelnõu kohaselt lubatakse eriloaga edaspidi teele raskemaid ja pikemaid autoronge, siis nii teetaristu püsivuse kui ka liiklusohutuse seisukohalt on oluline, et loa saanud isikud käituksid õiguskuulekalt ja täitaksid eriveo tingimusi. Siinjuures on loa andjale jäetud kaalutlusõigus hinnata, kui pikk on taotleja ooteperiood, enne kui talle uus luba pärast eelmise kehtetuks tunnistamist väljastatakse. Maksimaalseks perioodiks on määratud üks aasta. Kaalutlusruumi jätmine loa andjale on vajalik, sest rikkumise iseloom ning rikkumisest tulenev oht, samuti nende korduvus ettevõtetelt ning sõidukite puhul võivad oluliselt varieeruda.

LSi § 34³ lõike 2 sõnastust muudetakse ja täpsustatakse, et eriluba tunnistatakse kehtetuks ka siis, kui ilmneb, et eriloa eest ei ole tasutud. Eriloa eest maksmise kord ning tasumäärad on reguleeritud määrusega nr 114. Kuigi § 34³ lõike 1 punktis 5 on sätestatud, et eriloa andja keeldub loa andmisest, kui taotletud eriloa eest ei ole ettenähtud korras tasutud, siis tegelikkuses võib see tähendada olukorda, kus eriloa eest tuleb tasuda pärast loa väljastamist loa andja kehtestatud korras ehk loa andmisest keeldumise alust ei ole, kuid tähtjaks loa eest ei tasuta. Seni puudus otsene alus sellisel juhul luba kehtetuks tunnistada. Muudatus korrastab eriloa andmise tingimusi ja distsiplineerib eriloa omajaid.

Eelnõu §-s 2 sätestatakse seaduse jõustumine.

Seadus jõustub 2026. aasta 1. aprillil, et oleks võimalik ette valmistada ja jõustada määruse nr 114 muudatused ning erilubade andjatel (eelkõige TRAMil) jääks aega ette valmistada muudatuste rakendamiseks vajalikke haldustoiminguid.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus võetakse kasutusele termin *Euroopa moodulikontseptsioonile vastav autorong*, mida õigusaktides varem kasutatud ei ole. Termin kasutuselevõtt tuleneb direktiivis 96/53 artikli 4 lõike 4 punktis b määratletud moodulikontseptsiooni regulatsioonist.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

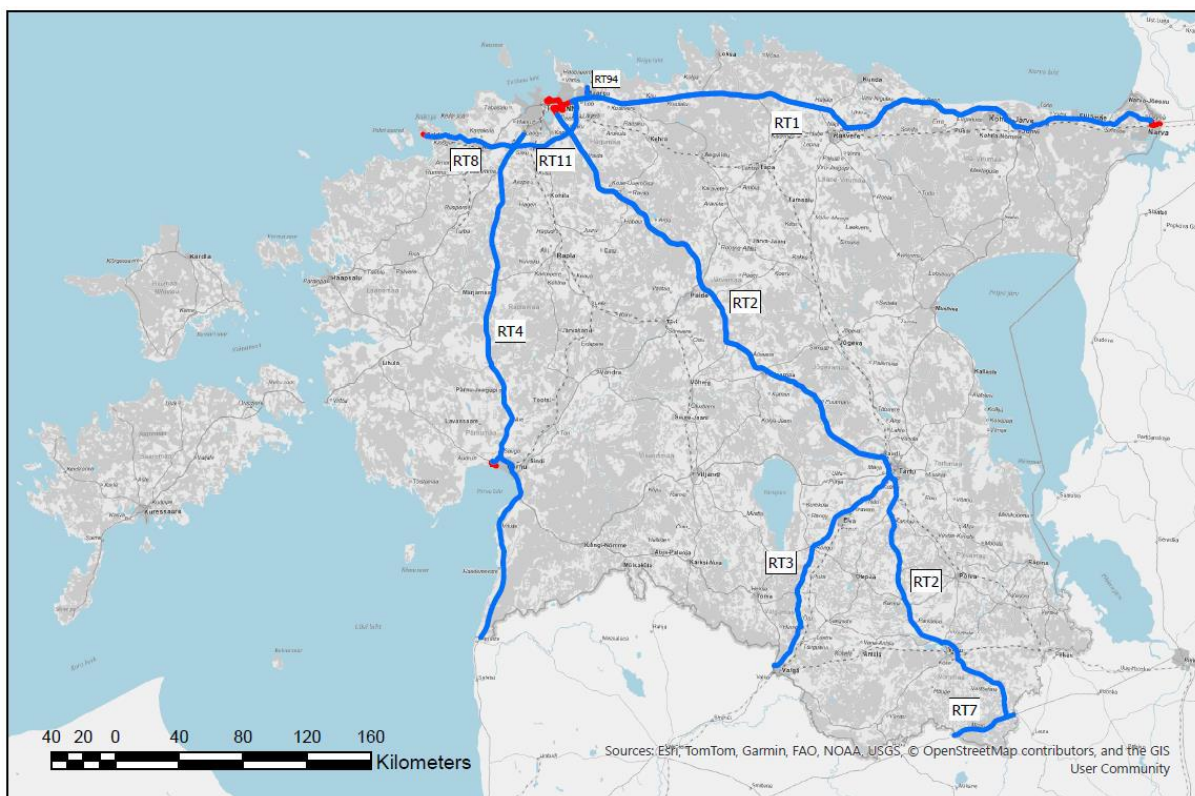
Eelnõu on kooskõlas nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass, artikli 4 lõikega 4, mille kohaselt liikmesriik, kes lubab oma territooriumil teha vedusid sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad direktiivi 96/53/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 maksimaalpikkusele, nii et vedajail on võrdsed konkurentsitingimused (moodulikontseptsioon).

6. Seaduse mõju

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

6.1. Muudatus: jagatava veose raskeveol eriveona lubatud suurima tegeliku massi suurendamine 60 tonnini ning maksimaalse autorongi pikkuse suurendamine 20,75 meetrini ning EMSi autorongide puhul 25.25 meetrini. Eelnõu kohaselt võimaldataks alates 2026. aasta 1. aprillist eriloaga liigelda samadel marsruutidel⁸, kus kehtiva korra järgi on lubatud liigelda 48- või 52-tonnise tegeliku massiga eriveosega, ka kuni 60-tonnise tegeliku massi ja 20,75 meetri pikkuse autorongiga. EMSi autorongid lubatakse eriloa alusel liiklema eelkõige põhitrassidel Tallinn-Pärnu-Ikla, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, Tallinn-Narva, Tallinna ringtee ja Paldiski suund ja Jõhvi-Tartu-Valga ning esialgsed trassid on kujutatud alloleval joonisel.

⁸ <https://tarktee.mnt.ee/#/et>



EMS autorongidele sobilikud liikumiskoridorid.

I. Mõju valdkond 1

Majanduslikud mõjud → mõju ettevõtlusele.

Mõju sihtrühm 1: veoettevõtjad.

Mõjutatud sihtrühma suurus: mõjutatud sihtrühma kuuluvad potentsiaalselt kõik veoseveo ettevõtjad, kellel on autoveoseaduse § 4 kohane ühenduse tegevusluba veoseveo valdkonnas. 19.09.2025 seisuga on majandustegevusregistri andmetel kehtivaid ühenduse tegevuslube 3536. Ei ole tõenäoline, et kõik tegevusloaga ettevõtjad hakkaksid kasutama suurema massi ja/või pikkusega autoronge. Arvestades, et äriregistri andmete kohaselt on Eestis registreeritud 282 129 äriühingut, on mõjutatud sihtrühm väike.

Mõju kirjeldus sihtrühmale 1: muudatus võimaldab ettevõtjatel vedada ühe reisi jooksul oluliselt suuremat kaubakogust. Võrreldes senise 48/52-tonnise piiranguga võimaldab 60-tonnine autorong vedada kuni 15–25% rohkem kaupa. See toob potentsiaalselt kaasa majandusliku mõju mitme teguri kaudu:

- 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;
- 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 võita turuosa. Sel on konkurentsi suurendav mõju ning omakorda selle kaudu potentsiaalne mõju veohindade langusele kogu turul;

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

Mõju olulisus sihtrühmale 1

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 ainult nõ põhitrassid), saab pigem siiski järeldada, et pikkade ja raskemate autorongide ulatuslikum kasutuselevõtt ei saa olema kiire. Seetõttu võib hinnata esmase mõju ulatuse ja avaldumise sageduse väikeseks.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: mõju on ettevõtjatele valdavalt positiivne. Riskina võib käsitada vajadust investeerida uutesse 20,75 m haagistesse, mis võib olla väiksematele ettevõtetele koormav. Samas on tegemist vabatahtliku investeeringuga konkurentsivõime suurendamiseks, mitte kohustusega.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 1: kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on pigem ebaoluline.

Mõju sihtrühm 2: sõidukite ja haagiste tootjad ja müüjad.

Mõjutatud sihtrühma suurus: ca 20–30 ettevõtet.

Mõju kirjeldus sihtrühmale 2: muudatus tekitab turunõudluse uut tüüpi või lisavarustusega veotehnika järele. Eelkõige kasvab nõudlus pikemate (20,75 m) metsaveohaagiste, eelikute ja B-link haagiste vastu, mida on vaja EMS-koosseisude moodustamiseks. See loob uusi äri võimalusi nii masinate-seadmete müüjatele kui ka hooldus- ja remondiettevõtetele.

Mõju olulisus sihtrühmale 2

Mõju ulatus ja avaldumise sagedus võib eelkõige kasvada üleminekuperioodil, mil ettevõtjad oma veoparke uuendavad. Samas ei ole üheselt võimalik üleminekuperioodi intensiivsust ja pikkust prognoosida. Nagu eelnevalt viidatud, siis pigem saab siiski järeldada, et pikki ja raskemaid autoronge ei võeta kasutusele kiiresti, võttes arvesse ka erivedudele lubatud teedevõrgu ulatust ja piiranguid. Seetõttu võib hinnata mõju ulatuse ja avaldumise sageduse väikeseks.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riski pigem näha ei ole.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 2: kokkuvõtvalt on mõju positiivne, elavdades veotehnika turgu ja luues uusi äri võimalusi, samas on mõju tervikuna siiski ebaoluline.

Mõju sihtrühm 3: eri majandussektorite, eelkõige töötleva tööstuse ning põllu- ja metsamajanduse (nt puidu- ja puistekaubad) valdkonna tootjad ja kaubasaatjad.

Mõjutatud sihtrühma suurus: Eesti töötlev tööstus moodustab ligikaudu 15% ning põllu- ja metsamajandus ca 2% riigi sisemajanduse kogutoodangust.

Mõju kirjeldus sihtrühmale 3: muudatus võib kaudselt mõjutada kõiki tootmis- ja tööstusettevõtteid, kellele on maanteetransport oluline osa tarneahelast (nt puidu-, puistekaubad (ehitusmaterjali-, põllumajandus- ja toiduainetööstus)). Veoettevõtete 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 eksporditurgudel. Siiski on võimalikud mõjud kaudsed ja raskesti hinnatavad, sest sõltuvad sellest, kuidas veosektor raskemad ja pikemad autorongid kasutusele võtab, ka eeldab EMSi autorongide kasutuselevõtt investeeringuid uut tüüpi või lisavarustusega veotehnikasse. Arvestades, et Eesti maanteeveo sektorit on viimastel aastatel mõjutanud ka majandussurutis, siis ei saa tingimata eeldada ka kohest ja laiaulatuslikku üleminekut raskematele ja suurematele veoste.

Mõju olulisus sihtrühmale 3

Seega on *mõju ulatust ja avaldumise sagedust* raske hinnata, teoreetiliselt võib logistikakulude vähenemine konkurentsitingimustes mõjutada ka kauba tootjate ja saatjate kogukulusid, kuid arvestades veosektori vähenenud mahtusid, raskemate ja pikemate autorongide pigem aeglast kasutuselevõttu, siis võib mõju ulatust ja avaldumise sagedust hinnata väikeseks. *Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riski* pigem näha ei ole.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 3: tõhusam transport loob eelduse logistikakulude vähenemiseks, mis omakorda toetab laiemat majanduskasvu. Kuna mõju avaldumise täpset sagedust ja ulatust on praegu raske hinnata, kuid arvestades, et mõju on pigem positiivne, siis saab järeldada, et mõju sihtrühmale on ebaoluline.

II. Mõju valdkond 2

Keskkonnamõjud → välisõhk

Mõju sihtrühm: Eesti elanikkond.

Mõjutatud sihtrühma suurus: mõjutab kogu Eesti elanikkonda, seega on sihtrühm suur.

Mõju kirjeldus sihtrühmale:

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.⁹ T-Konsult OÜ uuringu¹⁰ 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 EURO 6 saasteklassi sõidukitele.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

Kuigi raskemad veokid koormavad teid rohkem, võib telgede arvu suurenemine, teljebaasi reegli kehtestamine ja eriti reiside arvu vähenemine summaarset koormust teekatenditele isegi kahandada.¹¹ See võib tähendada pikemat teede remonditsükli ja seega säästu teekattematerjalide (killustik, bituumen) arvelt, mis omakorda tähendab CO₂ säästu.

Mõju olulisus sihtrühmale

Kogu Eesti kasvuhoonegaaside heitmetest moodustab transport 19%, sellest maismaatransport 95% ja sellest omakorda 56% on sõiduautodest pärit heide.¹² Ülejäänud maismaatranspordist ehk 46% jaguneb muude sõidukite, sh veondussektori sõidukite vahel. Veondussektori heitmed jagunevad N1 (kaubik, mille täismass ei ületa 3,5 tonni), N2 (veoautod, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid ei ületa 12 tonni) ja N3 (veoauto mille täismass on üle 12 tonni ehk n-ö raskeveosõidukid) kategooria sõidukite veoseveo vahel. N3 ehk raskeveokite osakaal on ca 15%¹³ ning sellest saab järeldada, et raskeveokitest tulenev kasvuhoonegaaside mõju Eesti kasvuhoonegaaside koguheittele on suhteliselt väike. Kuna raskeveokite osakaal on kasvuhoonegaaside summaarsest kogusest ca 3% ja arvestades, et pikkade ja raskete autorongide kasutuselevõtu kiirus ei ole täpselt teada ja pigem võib prognoosida, et neid ei võeta kasutusele kiiresti, siis saab järeldada, et ka *mõju ulatus ja avaldumise sagedus* sihtrühmale on väike.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: mõju on positiivne ja ebasoovitavate mõjude kaasnemise riske ei nähtu.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale: kuigi mõju sihtrühm on suur, siis arvestades, et mõju ulatus ja avaldumise sagedus ning ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike, siis kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on pigem ebaoluline. Samuti on kaasnev mõju positiivne, st CO₂ heide väheneb.

III. Mõju valdkond 3

Mõju siseturvalisusele → elanike turvalisus.

Mõju sihtrühm: liiklejad EMSi autorongidele lubatud marsruutidel: põhimaanteed Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, Tallinn-Pärnu-Ikla ja Tallinna ringtee Paldiskini, Jõhvi-Tartu-Valga, Riia-Pihkva.

Mõjutatud sihtrühma suurus

Tallinn-Narva: Tallinna piiril ületab liikluskooormus 20 000 autot ööpäevas. Liiklustihedus väheneb Narva suunas liikudes, jäädes enne Narvat umbes 5000–7000 auto juurde ööpäevas.

Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa: Tallinna ja Kose vahelisel neljarealisel lõigul on liiklustihedus üle 16 000 auto ööpäevas, ulatudes Tallinna lähistel isegi üle 25 000 auto. Tartu lähedal on see näitaja umbes 10 000–15 000 autot. Võru suunas ja Luhamaa piiripunktile lähenedes liikluskooormus väheneb märgatavalt.

Tallinn-Pärnu-Ikla: Tallinna lähedal, Laagri piirkonnas ulatub liiklustihedus üle 30 000 auto ööpäevas. Pärnu suunas väheneb see järk-järgult, olles enne Pärnut umbes 8000–10 000 autot. Ikla piiripunkti lähedal on liikluskooormus väiksem.

Tallinna ringtee: ringtee on väga suure koormusega, eriti selle Tallinna-lähedastes lõikudes. Näiteks Jüri ja Luige vahelisel lõigul on liiklustihedus üle 20 000 auto ööpäevas. Liiklustihedus on suur kogu ringtee ulatuses, kuna see kogub kokku mitme põhimaantee liikluse.

Keila-Paldiski: liiklustihedus on siin oluliselt väiksem kui suurtel põhimaanteedel, jäädes Tallinna-poolses otsas 8000–10 000 auto ringi ja vähenedes Paldiski suunas.

¹¹ 2024. aastal T-Konsulti uuring „Raskemate ja pikemate veoste mõju arvutamine riigiteede taristule“, lk 90;

¹² <https://kliimaministeerium.ee/rohereform-kliima/kliimapolitiika/kasvuhoonegaaside-heitkogused#kyoto-protokolli-ala>.

¹³ <https://rohetiiger.ee/valjaanne/rohetiigri-transpordi-teekaart-2040/>.

Jõhvi-Tartu-Valga: liiklustihedus on sellel maanteel kõige suurem Tartu läheduses, ulatudes üle 10 000 auto ööpäevas. Jõhvi ja Valga suunas on liikluskoormus väiksem, jäädes enamasti vahemikku 3000–6000 autot ööpäevas.

Riia-Pihkva: Eestit läbiv osa sellest maanteest (Murati piiripunktist kuni Luhamaani) on suhteliselt väikese liikluskoormusega. See on peamiselt transiitliikluse koridor ja kohaliku liikluse osakaal on väike. Liiklustihedus jääb siin tavaliselt alla 2000 auto ööpäevas.

Ehk eelneva põhjal saab väita, et kuivõrd tegu on Eesti põhimaanteed peamiste marsruutidega, siis potentsiaalselt mõjutatud sihtrühm on vähemalt keskmine.

Mõju kirjeldus sihtrühmale: peamine lisanduv oht on seotud möödasõiduga 1+1 ristlõikega teedel. EMSi autorongist (pikkus kuni 25,25 m) möödasõit nõuab oluliselt pikemat aega ja vahemaad võrreldes standardse poolhaagisega (16,5 m). Näiteks 90 km/h alas pikeneb vajalik möödasõidunähtavus vähemalt 100 meetri võrra. See suurendab riski, et teised juhid hindavad möödasõiduks vajalikku distantssi valesti ning ka senine õnnetuste analüüs näitab, et enamik raskeveokitega toimunud õnnetusi on põhjustatud teiste liiklejate, mitte veokijuhtide eksimustest.¹⁴

Võimalikke riske aitavad muu hulgas vähendada uuemate raskeveokite (EURO 6) ja autorongide kasutuselevõtt, mis on varustatud uuemate ohutus- ja juhiabisüsteemidega, nt automaatne hädapidurdussüsteem AEBS ning eriveo tingimuste korra rakendusaktis kavandatavad rangemad nõuded rehvimustrile.

Soome ja Rootsi senised õnnetuste andmed ja uuringud näitavad, et pikkade (25 m) ja veel pikemate (34 m) juurutamisega seoses õnnetused ja kahjud ei ole kasvanud.¹⁵

Mõju olulisus sihtrühmale

Mõju ulatus ja avaldumise sagedus: kuigi möödasõiduolukord kestab kauem, ei muutu tavapärane liiklusvoos kulgemine oluliselt. Mõju avaldub vaid siis, kui tekib vajadus ja võimalus möödasõiduks. Tavapärase ja õiguskäitumise korral on riskid ja mõju pigem väikesed. Riskid ja võimalik mõju suureneb, kui liiklusreegleid eiratakse.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: riskid on seotud potentsiaalselt olukordadega, kus möödasõidu tegija ei hinda liiklusolukorda ja möödasõiduks vajalikku distantssi adekvaatselt, pannes selliselt ohtu nii enda kui kaasliiklejad. Riske saab maandada teadlikkuse parandamise ja ka taristu arendamisega. Muu hulgas tähistatakse EMSi autorongid ka lisamärgistusega, mis annavad teistele liiklejatele teada pikemast autorongist.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale: kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on vähene. Nii Soome kui ka Rootsi pikaajaline kogemus kinnitab, et pikemad ja raskemad autorongid võivad ohutult liikluses osaleda. Kuna sama kaubakoguse vedamiseks on vaja teha vähem reise ning väheneb raskeveokite koguarv teedel, võib see liiklusohutusele ka positiivselt mõjuda.

II. Mõju valdkond 2

Riigivalitsemine → mõju keskvalitsuse korraldusele, kohaliku omavalitsuse korraldusele ja finantseerimisele.

¹⁴ 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

¹⁵ 2025. aasta Tallinna Tehnikakõrgkooli uuring „EMS autorongide Eesti teedele lubamise liiklusohutusalane analüüs, lk 4, 20, 25 ja 26

Sihtrühm: TRAM ja kohalikud omavalitsused, kes erilube annavad.

Sihtrühma suurus: mõjutatud sihtrühm on väike, kuna puudutab 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 ilmned vajadus anda kohalikul omavalitsusel eriluba ka selle kohalikule teele.

Mõju kirjeldus: kehtiva korra kohaselt saab jagatavat veost vedada eriveona sõltuvalt autorongi telgede arvust kas 48- või 52-tonnise tegeliku massiga autorongiga. Erilube annavad tee omanikud ehk riigiteel TRAM ja kohalikel teedel kohaliku omavalitsuse üksus. Kohaliku tee omanik võib eriloa andmise volitada TRAMile.

Eelnõu kohaselt saab edaspidi jagatava veose veoks anda eriloa kuni 60-tonnise tegeliku massi ja kuni 20,75 meetri pikkusega autorongile ning EMSi autorongile tegeliku massiga kuni 60 tonni ja pikkusega kuni 25,25 meetrit.

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.

Seetõttu võib arvata, et tegevuses võivad esineda mõningad vähesed muudatused, kuid nendega ei kaasne mingeid kohanemiskulusi, mistõttu on mõju ulatus keskmine.

Mõju olulisus sihtrühmale

Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väikesed, sest 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.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riski ei ole ette näha.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale: kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on ebaoluline.

6.2. Muudatus: kehtestatakse nn jahtumisperiood uue eriloa saamisel, kui vedaja varasem eriluba on kehtetuks tunnistatud eriveo tingimuste rikkumise, eriloa ees tasumata jätmise või loa saamiseks võltsitud/valeandmete esitamise tõttu.

1. Mõju valdkond 1

Majanduslikud mõjud → mõju ettevõtlusele.

Sihtrühm: eriluba taotlevad veoseveo ettevõtjad.

Sihtrühma suurus: mõjutatud sihtrühm on veoseveo ettevõtjad, kes on eriloa taotlenud. Veoseveo tegevusluba on 3536 ettevõttel, mis on väike osa Eestis registreeritud ettevõtetest ning tõenäoliselt ei kasuta enamik ettevõtjaid võimalust eriluba taotleda, kuna suures osas tehakse riigisiseseid jaotusvedusid, kus vajadus suurema massi või pikemate veokite järele puudub. Sihtrühm on seega väike.

Mõju kirjeldus: kehtiva LSi § 34³ lõike 2 alusel tunnistatakse eriluba kehtetuks, kui ilmneb, et eriloa taotlemisel esitati valeandmeid või võltsiti dokumente, mis mõjutasid eriloa andmist või kui eriloa omaja ei ole täitnud eriveo tingimusi. Samas ei piira kehtiv kord kohe pärast eriloa

kehtetuks tunnistamist esitada uut eriloo taotlust ning samuti puudub eriloo menetlejal sel puhul alus uue loa andmisest keelduda, kuigi tegemist võib olla süstemaatilise eriveo nõuete rikkujaga (näiteks lubatud massi ületamine, telgede arvu nõude eiramine, liiklemine väljaspool eriveoks määratud veoteed jms). Kuna eelnõu kohaselt lubatakse edaspidi jagatava veose eriveol suuremat tegelikku massi ning ka kuni 25,25 meetri pikkuseid autoronge, siis on oluline rakendada ka distsiplineerivaid lisameetmeid. Eriti oluline on, et raskemad ja pikemad sõidukid järgiksid neile lubatud veoteed, et mitte ohustada teetaristu püsivust või liiklusohutust. Eelnõu kohaselt on eriloo andjal kaalutlusõigus hinnata, miks eelmine eriluba kehtetuks tunnistati, kui pikk peab ettevõtja nn jahtumisperiood olema. Eelnõu kohaselt on see üks aasta.

Mõju olulisus sihtrühmale

Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike, sest eeldatavasti tuleb distsiplineeriva meetme rakendamist ette vähe. Seda näitavad ka senised andmed, kus kehtetuks tunnistatud erilube on vähe võrreldes antud lubade arvuga ehk väljastatud 400–500 loast aastas tunnistatakse kehtetuks ligikaudu 30. Pigem on meetmel positiivne heidutav mõju, sest eriloo tingimuste rikkumine võib tuua kaasa selle, et efektiivsema autorongiga kaupade vedu on ettevõtja jaoks mingiks ajaks peatunud ning seega on õiguskonkurentsilekal vedajal konkurentsieelis.

Muudatusega ei ole ette näha *ebasoovitavate mõjude riski*.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale: kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on ebaoluline.

2. Mõju valdkond 2

Riigivalitsemine → mõju keskvalitsuse korraldusele, kohaliku omavalitsuse korraldusele ja finantseerimisele

Sihtrühm: TRAM ja kohalikud omavalitsused, kes erilube annavad.

Sihtrühma suurus: mõjutatud sihtrühm on väike, kuna puudutab suures osas TRAMi, kes väljastab enamiku erilubadest, kuna suurem osa vedudest tehakse riigiteedel. Lisaks väljastavad süsteemselt 48/52 tonni vedamiseks erilube 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 kohalikul omavalitsusel ilmned vajadus anda eriluba ka kohalikule teele.

Mõju kirjeldus: muudatuste tulemusel võib eelkõige TRAMi töökoormus mõningal määral kasvada, eelkõige kui on vaja põhistada uue eriloo andmisest keeldumise perioodi. Samas võimaldab kehtiv kord kohe taotleda kehtetu loa asemele uut luba ning TRAMile kaasnes sellega samuti lisakoormus ehk töömaht ei pruugi kokkuvõttes siiski oluliselt muutuda. TRAM on kinnitanud valmidust kasutada eriloo andja kaalutlusõigust, sest rikkumiste iseloomud on erinevad, samuti saab ja tuleb arvestada rikkumiste korduvust ning igale juhtumile on vaja rakendada proportsionaalselt distsiplineerivaid meetmeid.

Mõju olulisus sihtrühmale

Mõju ulatus on eelduslikult väike, kuna erilubade kehtetuks tunnistamisi võrreldes antud lubade arvuga on esinenud vähe ehk väljastatud 400–500 loast aastas on tunnistatud kehtetuks ligikaudu 30. Arvestades, et edaspidi võib loa kehtetuks tunnistamine kaasa tuua nn jahtumisperioodi, mis võib negatiivselt mõjutada ettevõtte majandustegevust, on põhjust arvata, et vedajad on hoolikamad ning kehtetuks tunnistatud lubade arv ja seega ka vajadus kasutada uue loa andmisest keeldumisel kaalutlusõigust pigem väheneb. Sama kehtib ka kohalike omavalitsuste puhul, kes erilube annavad. Seetõttu võib eeldada, et muudatus normi adressaatidele kohenemisraskusi kaasa ei too, mistõttu muudatuste mõju ulatus on väike.

Mõju avaldumise sagedus on samuti nimetatud põhjustel väike.

Muudatusega võib kaasneda *ebasoovitavate mõjude risk*, kui loa andja ei järgi õigesti ja õiglaselt kaalutluspõhimõtteid. Arvestades samas, et sihtrühma kuuluvatel isikutel on pikaajaline haldusmenetluse kogemus, võib eeldada, et see risk ei realiseeru.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale: kokkuvõttes saab järeldada, et mõju sihtrühmale on ebaoluline.

7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevus, eeldatavad kulud ja tulud

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

8. Rakendusaktid

Eelnõu rakendamiseks on vaja 2026. aasta 1. aprilliks muuta majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määrust nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“, et kehtestada täpsustavad tehnilised tingimused, mis on seotud autorongidele erilubade andmisega ning kehtestada ka asjakohased eritasu määrad. Eelnõule on lisatud määruse muutmise esialgne kavand (seletuskirja lisa). Määruse eelnõu valmib koostöös TRAMi ja huvigruppidega. Eelnõu jõustumine ei too kaasa ühegi rakendusakti kehtetuks tunnistamise vajadust.

9. Seaduse jõustumine

Seadus on kavandatud jõustuma 2026. aasta 1. aprillil, et Transpordiamet jõuaks eelnõu rakendamiseks vajalikud ettevalmistavad tegevused õigeaegselt ellu viia.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu edastati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu [25-1116](#) ning arvamuse avaldamiseks Autoettevõtete Liidule, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioonile, Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liidule. Märkusi ega arvamusi ei esitatud.

Algatab Vabariigi Valitsus 19. jaanuaril 2026. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik