

TRANSPORT JA TEED

4/2025

**JUHTIV JÄTKUSUUTLIKE
TRANSPORDILAHENDUSTE PAKKUJA**



Vaata lisa [scania.ee](https://www.scania.ee)

SCANIA

Mercedes-Benz

Teie teekond eduni.

Usaldusväärne partner täpselt teie vajadustele.

Uus Vito Mixto erihinnaga 59 999 €.

Vaata lähemalt veho.ee



VEHO

VEHO VAO
Tooma 2
611 9700
vao@veho.ee

VEHO TALLINN
Läike tee 44, Rae
626 6000
tallinn@veho.ee

VEHO TARTU
Lootuse tn 1, Õssu
626 6000
tartu@veho.ee

VEHO PÄRNU
Riia mnt 231a, Pärnu
626 6000
parnu@veho.ee

SISUKORD

Elektrifitseerimise kursil	5
Koostanud Juhan Kunts	
Äripäeva Logistika Aastakonverentsist	12
Koostanud Juhan Kunts	
Liiklusregistris esmaselt registreeritud tarbesõidukid seisuga 31.10.2025 ja 30.11.2025.	18
Maanteetranspordi kehtivate tegevuslubade, nende ärakirjade ja koopiate, omal kulul toimuva sõitjateveo sertifikaatide ning võõrtöötajatele väljastatud juhitunnistuste arvud seisuga 15.12.2025	19
Koolituste kalender - jaanuar / veebruar 2026	20
Kiirus on riskitegur. Maanteed	22
Ain Kendra	
Üksikuid noppeid Euroopa Tööameti (ELA) koolitussessioonilt	27
Eesti autovedajatele 2026. aastaks eraldatavate veolubade kvoodid sõitjate juhuveo ja veoseveo korraldamiseks	30

Tahho taatlus just seal, kus oled Sina.



digimeerik.ee

digimeerik.ee



Millal töötame?

kokkuleppel -
iga päev

Miks meie?

1. Hoiad kokku väärtuslikku aega
2. Säastad ettevõtte raha
3. Säastad loodust

Tahho taatlemiseks vajame:

1. Teadmist, kus sõiduk asub
2. Võtmeid
3. Sõiduki dokumente



HELISTA MEILE!

Põhja-Eesti
(+372) 565 5875

Lõuna-Eesti
(+372) 501 9932

Digimeerik OÜ tuleb ise Sinu juurde!



Joogitootja A. Le Coq võttis Scania elektriveoki kasutusele 2022. aastal. Ettevõtte logistikadirektori Erki Lehiste sõnul sobib sõiduk nende logistilisse skeemi hästi ning ka kulude osas ta võrreldes diiselveokiga dramaatilist erinevust ei näe.

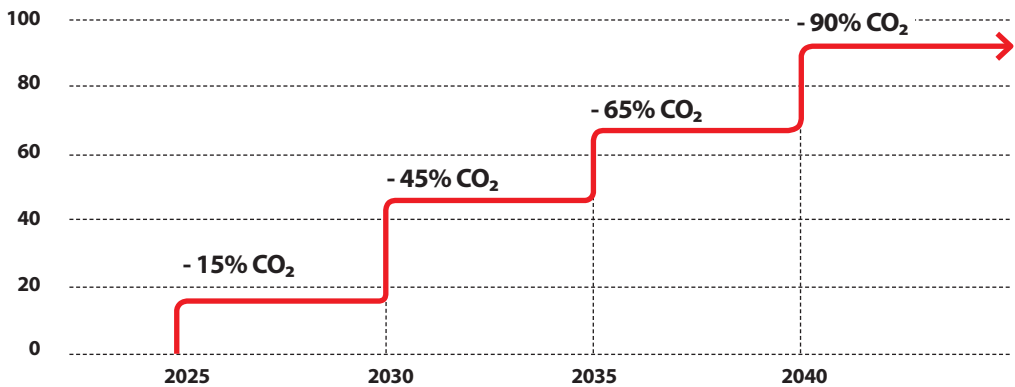
Elektrifitseerimise kursil

Mainitud kursil olemisest on meie veondus- ja logistikasektor veel võrdlemisi kaugel, kuid kindlasti ei ole ülearune selles suunas mõtlemine, mida ärkamad ettevõtjad ka teinud on ja isegi tegudeni jõudnud. Otsustavalt on aga asunud oma arenguplaane elektrifitseerimise suunas ümber seadma Euroopa tuntumaid veokitootjaid Scania, kelle toodangust peaks aastaks 2035 moodustama elektriveolised 35%. Täna veavad Eestis igapäevaselt kaupa küll vaid neli elektrilist raskeveokit, millest pooled kannavad Scania firmamärki.

Nii sellest, millal võiks elektrimootoriga veoautode arvukus meie teedel ja tänavatel hoogsamale kasvule pöörata, kui muust teemaga seonduvast oli lahkelt valmis rääkima Scania Baltikumi tegevjuht Janno Karu.

Selleks et elektriveokeid ulatuslikumalt kasutusele hakataks võtma, peavad kujunema tingimused, kus ettevõtjad mõistavad, et nendega töötamine võib olla diiselveokitega võrreldes kasumlikum. Need tingimused kujunevad mitmete tegurite koosmõjuna. Kui vaatame võrdluseks Šveitsi, siis seal olid juba mõni kuu tagasi üle poole müüdud veokitest elektriveolised. See on ka igati loogiline, kuna kehtivad teemaksumäärad on seal akuelektriliste (BEV) ja vesinikveokite jaoks väga tuntavalt soodsamad kui sisepõlemismootoriga (ICE) veokite jaoks. Riigid – nagu Eestigi – ja Euroopa Liit tervikuna on siin dilemma ees: kas toetada subsidiume jagades esimeste, või karistada läbi kõrgemate kütusehindade teiste kasutajaid. Ühtede jaoks võivad tunduda ebaõiglasena mõlemad variandid. Paljudes riikides, sh Soomes, Rootsis, Norras, Leedus..., jagatakse elektriveokite soetamisel ostutoetusi, ent Eesti paraku nende hulka ei kuulu. Teisalt võib elektriveokite kasutuselevõttu stimuleerida ka kütusehindade kergitamise läbi, mis muudaks aga kogu transpordi oluliselt kallimaks. Seega selgub, et valutuid lahendusi ei ole, kuna EL on kliimaeesmärke seades otsuse teinud ega ole sellest taganenud.

Euroopa Liidu heitmestandardid veokitootjaile



European Green Deal seab veokitootjaile rängad tingimused. Viie aasta pärast valmivate ja müüdavate veokite poolt emiteeritava CO₂ kogused peavad olema võrreldes 2019. aasta tasemega vähemalt 45% võrra madalamad. Kui 2025. aastaks seatud eesmärk oli saavutatav veel elektriveokeid kasutusele võtmata, siis järgmine enam mitte. Paraku, ja mis võib tunduda terve mõistuse seisukohast põhjendamatult ja ebaõiglasena, võetakse nende eesmärkide kontekstis arvesse vaid veoki kasutuskohas tekkivaid ehk summutist väljuvaid heitmeid. Vastasel korral aitaksid sihtidele lähemale jõuda näiteks ka biomeetaani tarbivad sõidukid.

Kas võib öelda, et laadimistaristu tähtsust on alahinnatud... ehk kas enne peab olema muna või kana?

Näib et ka Euroopa Komisjoni tasandil on hakatud lõpuks mõistma, et elektriliste veoautode hoogsamat kasutuselevõttu ei takista mitte sobiva tehnoloogia puudumine veokitootjate poolt, vaid ebapiisav laadimistaristu. Nii Scania, kui ka Daimleril ja Volvol on turuküpsed elektriveokid olemas. Kohalikel jaotusvedudel ja prügikorjel, kus ööpäevased läbisõidud jäävad paarisaja kilomeetri kanti, piisab tõesti väikese võimsusega laadijast kodudepoos. Kuid mida

väiksemad on läbisõidud, seda kallimaks ja ebaefektiivsemaks elektriveok osutub. Samas, aastase läbisõidu puhul üle 110 tuhande km on võimalik, nagu arvutused näitavad, leida ka Eestis veorakendusi, kus elektriveok on majanduslikult diiselveokist tasuvam. Teisalt, mida enam suurenevad päevased läbisõidud, seda möödapääsmatuks saab kiirlaadijate olemasolu. Ideaalseks näiteks võiks tuua Tallinna ja Tartu vahelist regulaarset vedu, mille puhul piisaks aeglasest öisest laadimisest kodudepoos, mida täiendaks lühiajaline kiirlaadimine sihtpunktis. Et kiirlaadija soetamine on enam kui 100 tuhat eurot maksev investeering, eeldaks see pidevate tarbijatena vähemalt 3...4 veokit. Kuigi avaliku taristu arendamisest räägitakse palju, usun et elektrilise komertstranspordi praeguses arenguetapis ollakse veel mõnda aega orienteeritud kindlatele rakendustele ja marsruutidele, kus peamine osa laadimisest toimub ettevõtte asukohas ja klientide-partnerite juures. Seda tingib juba üksnes „tangitava“ energia terav hinnavahe – kui kodus laadides võib see olla vaid 10-13 senti kWh eest, siis avalikes kiirlaadimispunktides lausa 3...4 korda kõrgem.



Üsna levinud on arvamus, et akutoitel elektrisõiduk on keskkonnasäästlik vaid seal, kus teda kasutatakse ning et summaarne kogu elutsükli „jalajälg“ on diiselsõiduki omast tunduvalt suurem. Kuidas peaks sellesse suhtuma?

Scania inseneride põhjalikele arvutustele tuginevast võrdlevast elutsükli hinnangust nähtub, et sõiduki tootmise osas aku-elektrilise veoki (BEV) keskkonnamõju, CO₂ ekvivalendi kaudu väljendades küll sisepõlemismootoriga (ICE) analoogi omast suurem, kuid tunduvalt väiksemad heitmekogused kasutuse, hoolduse ja taasringluse käigus kompenseerivad selle kuhjaga. Kokkuvõttes hinnati kogu BEV elutsükli keskkonnamõjuks vastavaks 301 tonnile süsihappegaasi ekvivalendile, samas kui diiselmootoriga analoogi puhul oli mõju 946 tonni. Kõiki aspekte kokku võttes võib küll öelda, et veokite loojad on oma ülesandega hakkama saanud, järele tuleb oodata ülejäänud osapooli.



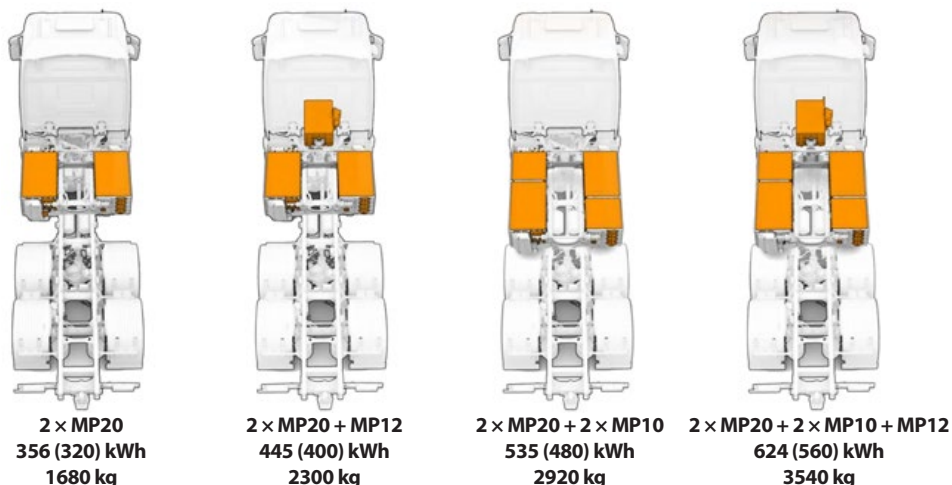
Er rakendusteks mõeldud Scania elektriveokid esitlusel Pärnus, Sauga ringrajal tänavu novembris.

Scania viimase põlvkonna elektriveokeil kasutatakse kolme tüüpi akupakke: MP20 nimimahtuvusega 200 kWh, MP10 (100 kWh) ja MP12 (120 kWh). Pakid koosnevad omavahel järjestikku ühendatud 3,6 V pingega NMC tüüpi akuelementidest, kus katoodi materjaliks liitiumi, nikli, mangaani ja koobalti metallioksiidide segu. Aku pikema kasutusea huvides saab tegelikult akupakki laadida energiat nimimahtuvusest umbes 10% vähem.



Et sünniks mingi veokitüübi jaoks sobivate karakteristikutega akupakk, sellele eelnevad väga põhjalikud uuringud ja katsetused erinevates tingimustes. Parema tulemuse nimel on Scania rajanud Södertälje tootmisüksusesse oma akutehase, kus kasutatakse küll imporditavaid elemente, kuid moodulid ja pakid projekteeritakse ja valmistatakse kohapeal, tarbides selleks vaid taastuvelektrit.

Peale elektriliste komponentide arendamise on elektriveokite jaoks loodud ka spetsiaalsed šassiid? **Kui varasemate elektriveokite puhul valmistas kuigivõrd probleeme akude jm spetsiifiliste komponentide paigutamine diiselveoki jaoks loodud šassiile, siis uue põlvkonna, spetsiaalselt elektriveoliste jaoks projekteeritud raamid ja šassiid võimaldavad nii elektrimasina kui akupakid ära paigutada optimaalseimal viisil. Tavaliselt ei ole eesmärgiks sugugi mitte aku maksimaalne mahutavus ja maksimaalne sõiduulatus. Scania lähtub selles osas moodulite printsiibist – aku valikul lähtutakse alati veoki kitsamast rakendusest ja marsruutidest ning see komplekteeritakse vajalikust arvust akupakkidest optimaalseimal viisil. Ratsionaalse dimensioneerimise korral auto kasulik kandevõime ei kannata, sest täna võib pea kogu Euroopas olla elektriveoki maksimaalne täismass diiselveoki omast 2 tonni suurem.**



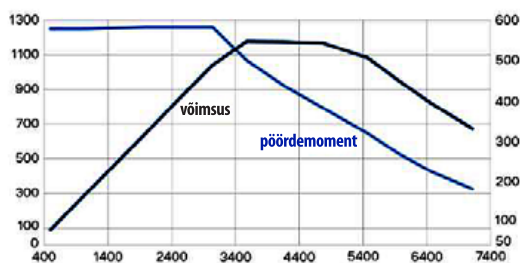
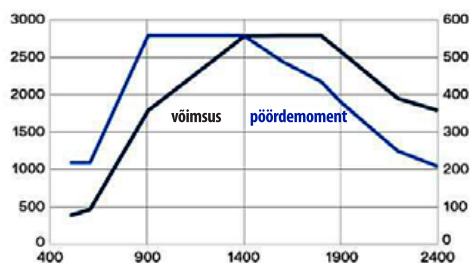
Oleme seni rääkinud vaid kohalikest ja regionaalsetest vedudest. Kaugemale ette vaadates tuntakse aga huvi, kas elektrilised raskeveokid võivad kunagi saada tavaliseks ka rahvusvahelises maateetranspordis. Millest see sõltub?

Piiriülesed vedod võivad muutuda reaalsemaks alles siis, kui megavatt-laadijate võrgustik (MCS) on üle Euroopa piisavalt tihe ning laadimiseks vajalikke peatusi saab ühildada töö- ja puhkeaja reeglite tulenevate pausidega – 45 minutist piisab, et laadida akudesse järgmise 4,5-tunnise teekonna jaoks vajalik energiahulk. Selle nimel tegutsetakse: Scania, Volvo ja Daimleri moodustatud ühisettevõtte MILENCE kavatseb rajada lähiaastail üle Euroopa 1700 avalikku kiirlaadimispunkti. See on siiski piisavalt kaugel... Eestis ootab pigem et riik toetaks projekte, mis aitavad vähendada kohaliku raskeveonduse keskkonnamõju.



Milence'i uus megavatt-laadimisjaam Hollandis, Zwolles.

Jõuallikana kasutatakse Scania uuema põlvkonna elektriveokitel püsिमagnet-ergutusega vahelduvvoolu sünkroonmootorit, mis on ühendatud, sõltuvalt modifikatsioonist, kas 2-, 4- või 6-käigulise käigukastiga. Tootmises on 3 erinevat varianti: EM C1-2; EM C1-4 ja EM C3-6. Neist esimene on kombineeritud 2-käigulise käigukastiga, selle jõulisim versioon arendab pidevvežiimil kuni 240 kW. Teine variant töötab koos 4-käigulise käigukastiga ja arendab võimsust maksimaalselt 400 kW. Võimsaim variant on kombineeritud 6-käigulise käigukastiga ning arendab kuni 450 kW.



Vasakpoolsel pildil on kujutatud Scania 560 hj diiselmootori, parempoolsel aga 400 kW elektrimasina karakteristikud. Ka 6-silindriline diisel saavutab maksimaalse pöördemomendi väga madalal sagedusel, kuid peab selleks tegema ikkagi 900 pööret minutis. Elektrimootori puhul on pilt teine – pöördemomendi lagi saavutatakse hetkega ning see püsib kuni sageduseni 3000 p/min.



Tänapäevases arengufaasis on prügikorje elektriliste raskeveokite üheks peamiseks kasutusvaldkonnaks. Pärnut läbinud Scania Road Show'l nähtud prügipressiga 27L on komplekteeritud 270 kW EM C1-4 tüüpi mootori ja 4-käigulise käigukastiga. Kahte MP20 akupakki mahub 356 kWh energiat, millega saab läbida üle 300 km.

Janno Karuga vestles ja koostas Juhan Kunts. Fotod ja illustratsioonid: Scania ja Milence



Michelin Retread Technologies

RECAMIC: Michelini taastamistehnoloogia veoautorehvidele – 24 aastat Eestis!



SEPA REHV OÜ
Tartu, Sepa 22
tel: 731 1157
separehv@hinkus.ee
www.recamic.com

HINKUS REHV OÜ
Tartu, Sepa 22
tel: 731 1140
gsm: 502 6851
gsm: 502 6521
hinkus@hinkus.ee
www.hinkus.ee

Tallinn, Kangru tee 6,
Vaela küla, Kiili vald
gsm: 5340 0440
imre@hinkus.ee

Põlva, Jaama 77c
tel: 799 7994
gsm: 501 2965
polva@hinkus.ee
www.hinkus.ee

VEOKIREHV OÜ
Tallinn, Kangru tee 6,
Vaela küla, Kiili vald
gsm: 526 8004
veokirehv@gmail.com
www.veokirehv.ee

KUMMIMEES
Tallinn, Peterburi mnt. 73
tel: 605 9720
ir@kummimees.ee
www.kummimees.ee

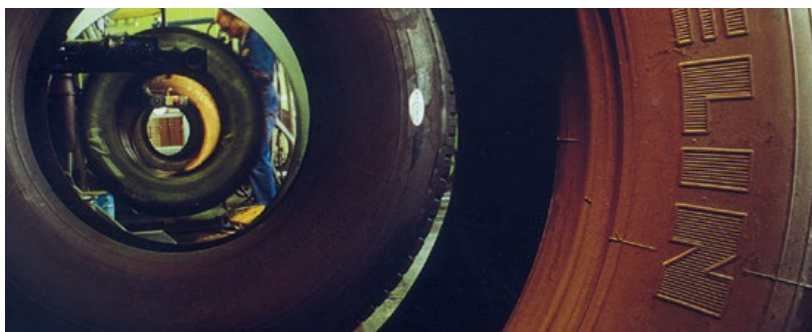
GBF KUMMIKESKUS
Rakvere, Rägavere tee 42a
tel: 325 4230
info@gbf.ee
www.gbf.ee

SAVIREHVID OÜ
Pärnu, Savi 16
tel: 447 5166
gsm: 518 6717
info@savirehvid.ee
www.savirehvid.ee

KASTANI TEENINDUS OÜ
Kuressaare, Voolu 2
gsm: 5551 5315
meelis.rehvid@mail.ee



Recamic MULTI T
385 /65 R22.5
385/55R22.5 M+S



EELSOOJENDID - MUGAV JA SÄÄSTLIK TEE TULEVIKKU!



Autoekspert rasketehnika teeninduses Webasto eelsoojendite:

- ⚙ **paigaldus;**
- ⚙ **remont;**
- ⚙ **diagnostika.**

EELSOOJENDITE REMONT JA DIAGNOSTIKA KLIENDI JUURES

Webasto eelsoojendite diagnostika ja remont Teile sobival ajal ja kohas.
Broneerige aeg helistades +372 5343 0906 või kirjutades tookoda@kgk.ee.

Usalda oma rasketehnika seadmete hooldus ekspertide kätte!

KONTAKT:

Tammsaare tee 53, Tallinn

Tel: +372 5343 0906

E-post: tookoda@kgk.ee

www.autoekspert.ee

AUTOEKSPERT

RASKETEHNIKA TEENINDUS



Äripäeva Logistika Aastakonverentsist

Detsembri alguses toimunud Äripäeva ja Logistikauudiste korraldatud aastakonverents oli pühendatud globaalsetele muutustele, mis sektorit enim mõjutavad ning sellele, kuidas selle eri valdkonnad omi äriplaane peaksid seadma. Foorumil osales üle 130 kuulaja.

Avaettekandega esines taristuminister Kuldar Leis. Ta andis lühikese ülevaate selles, kuhu riik lähiaastatel oma taristu arendamisega liigub, märkides et hiiglaslike kaitsekulude kõrval on valitsuse prioriteediks maanteed ja raudteed. Minister rõhutas, et 2026. aastal suunatakse ühendustesse ligi miljard eurot, millest 684 miljonit suunatakse raudtee arendusse, 283 miljonit aga teehoidu ja -ehituse. Aastateks 2026...2029 vastu võetud teehoiukava raames aga kavatakse kulutada maanteedele kokku üle miljardi euro. Samuti kõneles Kuldar Leis väga lootusrikkalt Euroopa Liidu järgmisest, aastal 2028 algavast rahastusperioodist, mil planeeritakse kulutusi taristu arendamisele kahekordistada.

Nimetades teedevõrku „majanduse kindlustuspoliisiks“, tõi minister välja, et 2026. aastal suunatakse 4-realiste magistraalide ehitusse 128 miljonit eurot – lähiaastail valmib Pärnu suunal kokku 45 km ja Tartu suunal üle 20 km. Leis kinnitas, et magistraalide kõrval tähtsustatakse ka kruusateid, mille tolmuvaks muutmisele kulutatakse järgmisel aastal 12 miljonit eurot, millega saab katta üle 100 km. Samas tempos jätkub see ka järgnevatel aastatel.

Veel osutas minister senisest pikemate autorongide legaliseerimise tähtsusele, lubades et 2026. aasta alguses jõuab sellest vajadusest tõugatud seaduseelnõu parlamendi.

Rail Baltical peatudes kinnitas Leis, et ehitus kulgeb plaanipäraselt ning et reisiliiklus käivitub 2030. aastal. Esimese 5 regionaalse rongi tellimine sai kinnitust.

Riigi majanduse käekäigust lõppeval aastal tegi ülevaate Eesti Panga analüütik Kaspar Oja. Oja tõi välja, et ülemaailmne kaubavahetus muutub järjest ebakindlamaks, kusjuures selle ebakindluse indeks saavutas tipuselle aasta aprillis. Rääkides Eesti impordis, märkis ta,



et märgatav on Hiina kaupade osakaalu suurenemine viimastel aastatel ning et samasugune on tendents kogu Euroopas. Valdavas osas Euroopa riikidest on valitsused kulutamist märgatavalt suurendanud, kusjuures suure osa moodustab sellest kaitsekulude suurendamine. Oja juhtis tähelepanu ka sellele, et valitsussektori investeeringud on Eestis ühed Euroopa Liidu suuremad, ulatudes umbes 7 protsendini SKP-st. Eksport, mis põhineb peamiselt töötleva tööstusel, on olnud tema hinnangul alates selle aasta kevadest ootamatult nõrk.

Põhjaliku visiooni logistika tulevikustsenaariumidest esitas Tallinna Ülikooli emeriitprofessor Erik Terk. Ettekandes käsitleti logistika, ja kogu majanduse, suundumusi maailma blokistumise ning väliskaubanduses ja riikide koostöös toimunud nihete valguses.

Terk alustas ettekannet geopolitikast ja kõige üldisematest teguritest, mis lähema 20 aasta jooksul tema arvates maailma majanduse käiku mõjutavad:



- **globaalsed vastuolud ja suurriikide vaheliste pingete pidev suurenemine;**
- **rikastes riikides kasvab järsult hooldust vajavate elanike, ehk pensionäride %;**
- **tehnoloogiline areng on kiire ja mittelineaarne;**
- **kliima soojenemine kiireneb, elu toetav ökosüsteem nõrgeneb;**
- **õigusriigi ja demokraatia areng on languses ja globaalselt nõrgenenud.**

Tuginedes Soome majandusteadlaste stsenaariumile, järeldeb Terk, et kõige tõenäolisemalt saab lähituleviku maailm olema blokkide maailm, kus vastasseisu telg on USA ja Hiina vahel. Globaalsed riigiüleised institutsioonid toimivad üha halvemini. Globaalne majandus häälestub ümber, ent toimib siiski edasi. Euroopa ja EL jäävad tõenäoliselt ühtseks blokiks, kuhu loodetavasti kuulub ka Ühendkuningriik. Terk arvab, et tegelik maailma majandus hakkab põhinema millelgi geopolitiilise ja geökonoomilise konkurentsi vahepealsel. Ettekandja viitab WTO prognoosidele, kus vaadeldakse kogu maailma, Euroopa ja Aasia majandust ning väliskaubandust, mille põhjal arvab, maailma majanduse kese on liikumas ühe kindlamalt Aasia suunas.

WTO statistika ja prognoos - majanduskasv

	2023	2024	2025	2026
MAAILM	2,8	2,8	2,2	2,4
EUROOPA	0,7	1,1	1,2	1,4
AASIA	4,3	4,0	3,7	3,8

WTO statistika ja prognoos - muutus rahvusvahelises kaubanduses

	2023	2024	2025	2026
maailma kaubandus	-1,0	+2,0	-0,2	+2,5
Euroopa riikide eksport kokku	-2,9	+1,1	+1,1	+2,5
Euroopa riikide eksport ilma ELi siseseta	-1,9	+1,1	+1,1	+1,8
Euroopa riikide import kokku	-5,0	+1,9	+1,9	+2,7
Euroopa riikide import ilma ELi siseseta	-5,9	+2,6	+2,6	+3,0

Terk esitas prognoosi, mille kohaselt näitab lähiaastail hoogsamat kasvutrendi elektroonika- ja autotööstusega seotud toodete kaubandus. Siia hulka kuuluvad näiteks pooljuhid, mikrokiibid, serverid jms. Eriti hoogustub see seal, kus on tehtud suuri investeeringuid – USAs, Mehhikos, Aasias. Euroopat puudutab see kasv vähe.

Esitluses tuuakse rõhutatakse, et globaalne kaubavahetus on peal koroonakriisi küll kasvanud, kuid kasv on tunduvalt suurem väärtuselises (dollarites mõõdetuna) kui mahulises (tonnids või TEU-des mõõdetuna) mõttes. Veoäris osalejaid see ei rõõmusta.

Terk jõuab välja partnerluse ja konkurentsini, tuues välja raudtee-, maantee- ja meretranspordi plus- ja miinused:

- Maanteetransport: kõige paindlikum, aga küllalt kallis ja ta konkurentsivõimet hakkab alandama väliskulude ülekandmine veohinda. Tundlik mitmesuguste sisendtegurite kallinemise suhtes;
- Meretransport: kõige odavam, aga aeglane;
- Raudteetransport: eelnevate tegurite osas vahepealne. Ökoloogiliselt eelistatud. Riigisisese projektionistliku suletuse tõttu aga paljudes maades „magama jäänud“. Suured võimalused efektiivsuse tõstmiseks. Sisendtegurite kallinemise suhtes teistega võrreldes vähem tundlik.
- Eri veoliikide vahel valitseb konkurents, raudtee konkureerib maanteega ja lähi-merevedudega. Samas: nad kõik ühe multimodaalse logistilise süsteemi osad, loovad üksteisele sisendit.



AASTA LOGISTIKATEO tiitlile pretendeerisid sel korral Via 3L, DPD ja DHL Express Estonia. Laureaadiks osutus ning Äripäeva, Logistikauudiste ja ProLogi autasu võttis vastu Via 3L tegevjuht Urmas Uudemets.

Via 3L OÜ pälvis tiitli innovatiivse saartalitusvõime projekti juurutamise eest, mille eesmärgiks on pideva elektrivarustuse tagamine volukatkestuste korral. Projekti raames loodud autonoomne energiapark, mis koosneb 1280 päikesepaneelist koguvõimsusega üle 627 kWp ja 2,15 MWh mahutavusega akupangast, võimaldab suurel logistikakeskusel katkestuse korral muretuult vastu pidada vähemalt ööpäeva, päikeselisel ajal isegi mitmeid päevi.

Koostas Juhan Kunts. Fotod: Andras Kralla / Äripäev



HAAGISTE RENT – PAINDLIK LAHENDUS



**Täisteenusrent hoiab teie
haagisepargi alati töökorras ja
kulud kontrolli all**

**Hooldatud haagisega püsib kindlalt teel –
Cargoservice OÜ**

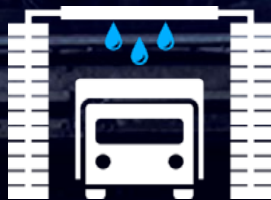
24/7 ☎ +372 5566 0002

www.cargoservice.ee

<https://m.facebook.com/cargoservice.ee/>

authorised
ServicePartner of





TruckWash

RASKETEHNIKA PUHASTUSTEENUSED:

*** VEOAUTODE VÄLISPESU**

*** VEOAUTODE SISEPESU**

*** SÕIDUKITE KAALUMINE**

**OLEME MAANTEEAMETI POOLT TUNNUSTATUD SÕIDUKI TÜHIMASSI
MÕÕTJANA JA ANDMETE ESITAJANA LIIKLUSREGISTRISSE**

*** VEOKI KABIINIDE POLEERIMINE**

*** VANADE KLEEBISTE JA LIIMI EEMALDAMINE**

*** BUSSIDE KORISTUS JA KEEMILINE PESU**

TEOSTAME TÖID KA VÄLJASÕIDUGA KOHTADELE

PESULA AVATUD

E-R: 08:00-20:00

L: VÕIMALIK TELLIDA ERITÖID



TRUCKWASH OÜ

FOSFORIIDI 14

74114 MAARDU | TEL +372 5625 7085

E-POST INFO@TRUCKWASH.EE

WWW.TRUCKWASH.EE



UUED JA KASUTATUD VEOKID JA HAAGISED

ПРОДАЖА ТЯГАЧЕЙ И ПОЛУПРИЦЕПОВ ВСЕХ ТИПОВ

Ostame Teie kasutatud veoautosid ja haagiseid.

WWW.TRUCKS.EE

WWW.TRUCKS.EE

WWW.TRUCKS.EE



Konkslift-veok MAN TGX 35.560 8x4 + HLF24-6180, 2016, AS-Tronic, mootoripidur, 501 000 km, 37 700 EUR + km



Sadulveok SCANIA R500 6x2, 2018, Euro VI, Opticruise, mootoripidur, 880 000 km, 39 900 EUR + km



Kallurpoolhaagis KEL-BERG SB40, 2006, 12 900 EUR + km



Kallurpoolhaagis KEL-BERG 42 m³, 2012, Al-kast, BPW, 16 900 EUR + km



Kallurpoolhaagis MEILLER MHPS 44/3, 2025, Hardox, SAF Offroad, 36 900 EUR + km



Hakkeveo poolhaagis STAS S300ZX, 2018, SAF teljed, ketaspidurid, 27 000 EUR + km



Hakkeveok KRAKER CF-200, 2017, BPW, trummel-, 20 900 EUR + km



Kallurtäishaagis FERREL 195 DH, 2023, 11,87 m³, 28 400 EUR + km



Kallurpoolhaagis MEILLER Thermo, 25 m³, elektrijamiga katus, 45 900 EUR + km



Sadulveok DAF XF106/480, 6x2/4, 2021, Euro VI, AS-Tronic, mootoripidur, 440 000 km, 41 900 EUR + km



Madelpoolhaagis KÖGEL S24 PLATE, 2025, tugevdusplaadiga esisein, 27 600 EUR + km



Sadulveok SCANIA G450, 6x2/4, 2020, Euro VI, Opticruise, mootoripidur, 751 000 km, 40 900 EUR + km

• OÜ SCANBALT TRAILER • OÜ SCANBALT TRUCKS

Kroodi 7, Maardu 74114 Tel: +372 5012 599, +372 515 1992 • www.trucks.ee

LIIKLUSREGISTRIS ESMASELT REGISTREERITUD VEOAUTOD, BUSSID JA HAAGISED
SEISUGA 31.10.2025 JA 30.11.2025 Allikas: Transpordiamet

BUSSID KATEGOORIA M3 / registrimassiga üle 5 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
IRIZAR	24	20	26	22
IVECO BUS	10	10	10	10
NEOPLAN	11	9	11	9
MERCEDES-BENZ AVESTARK	9	9	9	9
IVECO FENIKSBUS	8	8	8	8
TEMSA	7	6	8	6
MERCEDES-BENZ	6	6	6	6
SETRA	14	5	14	5
ELECTRIFY	4	4	4	4
ISUZU	3	3	3	3
IVECO FERQUI	2	2	3	3
IVECO FORVEDA	3	3	3	3
SCANIA IRIZAR	10	2	11	2
MERCEDES-BENZ WARMIAKI	2	2	2	2
HIGER	5	1	5	1
MAN	3	1	3	1
KOKKU:	171	94	180	98
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				-41%

BUSSID KATEGOORIA D M2 ja M2G / registrimassiga kuni 5 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
IVECO FORVEDA	10	10	10	10
MAN AVESTARK	4	4	4	4
MERCEDES-BENZ FORVEDA	4	4	4	4
MERCEDES-BENZ	13	2	13	2
MERCUS	2	2	2	2
KOKKU:	44	22	44	22
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				-29%

HAAGISED KATEGOORIA O4 / registrimassiga üle 16 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
SCHMITZ CARGOBULL	326	265	393	285
KRONE	79	39	109	65
KÖGEL	46	45	52	49
KÄSSBOHRER	51	39	53	41
SCHWARZMÜLLER	37	37	39	39
F.X. MEILLER	29	27	30	27
KNAPEN	20	16	23	19
BODEX	21	19	21	19
MEGA	9	9	10	10
KRONE FOILPOINT	9	9	9	9
WIELTON	12	8	13	8
NÄRKO	5	3	5	3
D-TEC	3	3	3	3
FGM	3	3	3	3
LIMETEC	3	3	3	3
ZASLAW	5	2	5	2
EKERI	3	2	3	2
HAMMAR	3	2	3	2
A24 TRAILERS	2	2	2	2
WIELTON TARFURGO	2	2	2	2
HÜFFERMANN	9	1	9	1
FLIEGL	4	1	4	1
KOKKU:	824	552	943	611
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				-20%

HAAGISED KATEGOORIA O3 / registrimassiga kuni 16 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
HUMBAUR	1	1	1	1
TIJHOF	1	1	1	1
KÄSSBOHRER	4	0	4	0
KOKKU:	12	2	12	2

VEOAUTOD registrimassiga kuni 3,5 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
PEUGEOT	375	331	391	356
TOYOTA	330	303	398	343
FORD	460	284	498	297
CITROËN	184	147	201	162
RENAULT	184	137	203	152
VOLKSWAGEN	262	70	295	83
MERCEDES-BENZ	166	51	191	59
OPEL	73	28	82	34
ISUZU	17	17	23	23
PEUGEOT DANGEL	13	12	13	12
TOYOTA TRANSLAINE	8	8	10	10
FIAT	19	5	25	7
RAM	5	4	6	5
PIAGGIO	2	2	5	4
TOYOTA BENNETT	4	4	4	4
KG MOBILITY	3	3	3	3
DACIA	3	1	4	2
VOLKSWAGEN BENNETT	2	2	2	2
FOTON	1	1	1	1
KIA	0	0	1	1
KOKKU:	2159	1414	2407	1564
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				-37%

VEOAUTOD registrimassiga 3,5 - 6 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
RENAULT	174	148	220	191
PEUGEOT	71	62	90	80
TOYOTA	65	65	72	72
FORD	111	56	122	60
IVECO	51	37	57	40
VOLKSWAGEN	76	29	83	34
MERCEDES-BENZ	105	31	113	32
MAN	30	23	33	26
FIAT	29	16	32	18
OPEL	15	13	15	13
CITROËN	20	11	20	11
PEUGEOT BENNETT	11	11	11	11
TENAX	2	2	3	3
TOYOTA BENNETT	2	2	2	2
TOYOTA FOILPOINT	1	1	2	2
TOYOTA SILWI	2	2	2	2
TOYOTA TRANSLAINE	2	2	2	2
RAM	3	0	4	1
ISUZU	3	1	3	1
RENAULT STX	2	1	2	1
FORD PALFINGER PLATFORMS	1	1	1	1
KOKKU:	812	517	929	606
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				-44%

LIKLUSREGISTRIS ESMASELT REGISTREERITUD VEOAUTOD, BUSSID JA HAAGISED
SEISUGA 31.10.2025 JA 30.11.2025 Allikas: Transpordiamet

VEOAUTOD registrimassiga 6 - 16 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
IVECO	30	14	35	16
DAF	12	4	13	4
MERCEDES-BENZ	35	3	37	3
VOLVO	16	2	17	3
IVECO IGLOOCAR	3	3	3	3
MAN	19	2	20	2
FUSO NTM	2	2	2	2
OTOKAR	2	2	2	2
RAM	2	1	2	1
RENAULT	6	0	6	0
IVECO / TEVOR	2	0	2	0
IVECO MAGIRUS	2	0	2	0
FUSO	1	0	1	0
FUSO JUNGE FAHRZEUGBAU	1	0	1	0
KOKKU:	137	33	149	36
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				-18%

VEOAUTOD registrimassiga üle 16 t				
Mark	OKTOOBER 2025		NOVEMBER 2025	
	Kokku	Uued	Kokku	Uued
SCANIA	642	218	687	230
VOLVO	369	149	390	152
MAN	132	62	135	64
DAF	119	42	133	50
MERCEDES-BENZ	115	37	138	48
MERCEDES-BENZ KÄSSBOHRER	34	32	34	32
RENAULT	46	22	49	22
IVECO	18	12	18	12
VOLVO WECON	4	4	4	4
FORD	2	2	2	2
SCANIA SZCZESNIAK	2	2	2	2
ALBACH	2	1	2	1
LIEBHERR	2	0	2	0
FAUN	1	0	1	0
KOKKU:	1494	583	1603	619
Muutus võrreldes 2024. aasta sama perioodiga				+11,3%

Uute tarbesõidukite esmaregistreerimine Eestis aastail 2016-2024

SÕIDUKI KATEGORIA	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025-11 k.
veokid registrimassiga kuni 3,5 t	3526	3859	3877	3433	2326	2947	2678	2869	2878	1564
veokid registrimassiga 3,5 - 6 t	853	874	1160	1034	995	1258	1096	1115	1290	606
veokid registrimassiga 6 - 16 t	56	68	63	44	37	28	50	32	48	36
veokid registrimassiga üle 16 t	799	962	1000	980	449	725	879	847	583	619
O3 kategooria haagised	6	7	18	10	4	0	2	0	1	2
O4 kategooria haagised	1305	1118	950	696	551	968	978	862	773	611
M2 ja M2G kategooria bussid	50	38	38	23	17	33	15	6	32	98
M3 kategooria bussid	135	187	129	206	212	239	293	151	171	22
busse kokku	185	225	167	229	229	272	308	157	203	120

MAANTEETRANSPORDI KEHTIVATE TEGEVUSLUBADE, NENDE ÄRAKIRJADE JA KOOPIATE, OMAL KULUL TOIMUVA SÕITJATEVEO CERTIFIKAATIDE NING VÕÕRTÖÖTAJAJALE VÄLJASTATUD JUHITUNNISTUSTE ARVUD SEISUGA 15.12.2025

• ühenduse tegevuslube tasulise veoseveo korraldamiseks	3350		
• tegevusloa kinnitatud ärakirju üle 3,5 t täismassiga veokitele	15 270		
• tegevusloa kinnitatud ärakirju kuni 3,5 t täismassiga veokitele	644		
• ühenduse tegevuslube tasulise sõitjateveo korraldamiseks	490		
• tegevusloa tõestatud koopiaid tasulist vedu teostavaile bussidele	3761		
• sertifikaate omal kulul korraldatavaks sõitjateveoks	77		
• kolmandate riikide kodanikele väljastatud juhিতunnistusi kokku	1707* (304/5)		
Ukraina	750* (54/-)	Aserbaidžaan	6
Valgevene	286* (139/5)	Läti	6* (2/-)
Usbekistan	246* (70/-)	Kõrgõstan	5
Venemaa	225* (18/-)	Filipiinid	1* (1/-)
määratlemata kodakondsusega	53* (2/-)	Iisrael	1
Tadžikistan	46* (7/-)	Kanada	1* (1/-)
Gruusia	22* (4/-)	Pakistan	1* (1/-)
India	18	Poola	1
Kasahstan	14* (2/-)	Süüria	1
Armeenia	13	Türgi	1* (1/-)
Moldova	10* (2/-)		

* sulgudes toodud arvud näitavad, mitu väljastatud tunnistustest kuuluvad vastavalt rendi- või lähetatud töötajale

KOOLITUSTE KALENDER

TALLINNA TEHNIKAKÕRGOOLU LOGISTIKA INSTITUUT / WWW.TKTK.EE

- Autojuhi ametikoolituse lektori täiendkoolitus

 19.01.; 9.02.; 9.03.; 9.04.

- Maanteeveol töötava ohutusnõustaja koolitus

 5.01.-8.01.2026; täiendkoolitus 8.01.2026

- Veose- ja sõitjateveo veokorraldusjuhi ametipädevuse koolitus

 14.01.-27.01.

 12.01.-23.01.

Info ja registreerimine: tel. 666 45 53, 53 411 798 või e-post: koolitus@tktk.ee

AUTOSERT KOMPETENTSIKESKUS / WWW.AUTOSERT.EE

- Veoki- ja bussijuhi ametikoolitus (kood 95) – 140 tundi

 algusega: 5.01.* Tallinnas, Tartus, Pärnus, Kuressaares, Paides, Rakveres, Viljandis ja Haapsalus; 19.01.* Tallinnas ja Tartus

 algusega: 12.01.* Tallinnas, 9.02.* Tallinnas

* võimalikud ka paketid kombineeritult D-, C-, CE- ja BE-kategooria kursustega

- Veoki- ja bussijuhi täiendkoolitus – 35 tundi

 5.01.-8.01. Tallinnas ja Tartus; 6.02.-9.01. Pärnus; 20.-23.01. Tallinnas ja Tartus; 23.-29.01.* Tartus; 30.01.-6.02.* Tallinnas ja Pärnus; 3.02.-6.02. Pärnus; 17.01.-20.01. Tallinnas ja Tartus; 20.02.-27.02.* Tartus; 27.02.-6.03.* Tallinnas ja Pärnus; 3.03.-6.03. Pärnus; 18.03.-21.03. Kuressaares; 24.03.-27.03. Tallinnas; 27.03.-2.04. Tartus

 12.01.-15.01. Tallinnas; 19.01.-23.01. Tallinnas; 26.01.-29.01. Tallinnas ja Narvas; 9.02.-

12.02. Tallinnas; 16.02.-19.02. Tallinnas; 9.03.-12.03. Tallinnas

* õppetöö toimub osaliselt veebis

- Sõidumeeriku koolitus kaubikujuhtidele

 27.01. Tallinnas; 3.03. Tartus

- ADR põhi- ja täiendkoolitus

 5.01.-7.01. Tallinnas; 26.01.-28.01. Tartus; 4.02.-6.02. Tallinnas; 4.03.-6.03. Tallinnas

 14.01.-16.01. Tallinnas; 11.02.-14.02. Tallinnas; 11.03.-14.03. Tallinnas

- Tõstukijuhi baaskoolitus

 ja  : 25.02.-27.02. Narvas; 16.03.-27.03. Tallinnas ja Narvas

Info ja registreerimine: www.autosert.ee / info@autosert.ee / tel. 5886 7665 ja 5885 6760

SÕIDUÕPPE OÜ / WWW.AMETIKOOLITUSKESKUS.EE

- Veoki- ja bussijuhi ametikoolitus – 140 tundi

 algusega: 7.01.* Tartus; 21.01.* Tartus; 4.02.* Tartus; 18.02.* Tartus

* võimalikud ka paketid kombineeritult D-, C-, CE- ja BE-kategooria kursustega

- Veoki- ja bussijuhi täiendkoolitus – 35 tundi

 algusega: 2.01.*; 9.01.* NRLP; 10.01.* LP; 16.01.*; 22.01. NRLP; 24.01. LP; 30.01.*; 5.02. NRLP; 7.02. LP – kõik Tartus

 algusega: 9.01. 13.02.*; 19.02. NRLP; 21.02. LP – kõik Tartus

* õppetöö toimub osaliselt veebis

- Ohtlike ainete veo (ADR) koolitus

 algusega 17.01. Tartus; 14.02. Tartus

- Tõstukijuhi 2-päevane praktiline koolitus

 ja  algusega: 3.01.: 31.01. – mõlemad Tartus

- Sõidumeeriku kasutamise nõuded kaubikujuhtidele

 ja  algusega: 12.01. Tartus

Registreerimine: soiduoppe@gmail.com, tel. 5078 230 või 7308 080

VILJANDI KUTSEÕPPEKESKUS / WWW.VIKK.EE

- Veoauto- ja bussijuhi täiendkoolitus – 35 tundi

 12.01.-16.01.

Registreerimine: koolitus@vikk.ee, tel. 5303 7346 või 433 3095.

SÕIDUÕPPE ABC



KOOLITUSED KUTSELISTELE JUHTIDELE – KOOD 95

SÕIDUÕPPE ABC Tallinnas ja Tartus

- 140 h veoauto- ja bussijuhi kiirendatud ametikoolitus koos C1-, C-, CE- või D-kategooria juhiloa õppega
- 35 h täiendkoolitused kutselistele juhtidele
- ohtlike ainete veo – ADR koolitused
- tõstukijuhi koolitused rahvusvahelise tunnistuse omistamisega
- sõidumeerikute hooldus, taatlemine ja vahetus

ÕPI MEIL VEOAUTO- VÕI BUSSIJUHIKS!

Tel +372 507 8230 | www.ametikoolituskeskus.ee

Kiirus on riskitegur. Maanteed.

AIN KENDRA

Tallinna Tehnikaülikooli teetehnika lektor

Liiklusohutust käsitletakse koosnevana kolmest komponendist – inimesest, sõidukist ja teest. Kui eelmisel korral käsitlesime möödasõitu, siis nüüd jätkame asulaväliste teedega.

Nii oht kui ohutus on suhtelised mõisted – pole olemas absoluutselt ohutut lahendust, olukorda ega kiirust. Transpordiamet peaks tegelema riigiteedega otseselt ja ise. Kohalikud teed ja tänavad on küll omavalitsuse hoida, kuid amet peaks ka neil silma peal hoidma.

MAANTEED

Maanteede ehk asulaväliste avalike teede projekteerimisel juhendatakse Kliimaministeeriumi määrusest 71 (TPN, 2023). Tee ristlõige valitakse lähtuvalt perspektiivsest aastakeskmisest liiklussagedusest ning projektkiirus valitakse tee liigist ja lõigu asukohast lähtuvalt. Siit omakorda tulenevad teiste geomeetriliste parameetrite lubatud piirväärtused. Kiirust mõjutavaid tegureid aga on rohkem.

Keskkond

Viimase 50 aastaga autode tihedus teedel oluliselt kasvanud ning liiklusohutuse üheks põhipostulaadiks on liiklejate eraldamine: raskeliiklus sõiduautodest, transiitliiklus kohalikust ja autod rattureist. Mida tihedamaks läheb liiklus, seda rohkem tähelepanu tuleb osutada madalama kiirusega liiklejate gruppidele. Elame aga paljuski varasematel kümnenditel ehitatud keskkonnas ja kõigi gruppide füüsiliseks eristamiseks pole ruumi ega raha. Oleme sunnitud jagama ühist ruumi ja leppima, et teatud olukorras läheb kiirus väga madalaks või oleme sunnitud vähemkaitstud liiklejate ohutuse tagamiseks kõigi kiirust alla tooma.

Teedevõrk ja geomeetria

Teed jagunevad nii funktsionaalselt kui otseselt liiklussageduse alusel. Projektkiirusel peaks enam-vähem iga ilmaga kogu trass läbitav olema. Miks enam-vähem – sest me ei määra parameetreid ekstreemsete ilmaolude jaoks. Tee trass koosneb sirgetest ja kõveratest, suurema projektkiirusega teedel peavad ka kõverad olema suurema raadiusega. Et aga tee projekteerija peab arvestama igasuguste piirangutega, ei ole tihti võimalik suurema raadiusega kõveraid kasutada ja siis on asjakohased kiiruse piirangud. Muutuv tehniline piirkiirus piki teed on seega täna paratamatus. Ajas muutuvat piirkiirust saame rakendada muutukujutisega liiklusmärke (VMS – *variable message sign*) kasutades, kuid see on üsna kallis meetod. Mõistlik pole rakendada ka kogu tee ulatuses seda madalaimat piiri. Seega jääb paratamatult ka autojuhile otsustusruum, kuna esineb olukordi, kus lubatud piirkiirus ei ole piisavalt ohutu igal ajal ja iga ilmaga.

Liikluse asjatundjatele meeldib alati näiteks tuua ameerika inseneride soovitus rootslastele ehitada sirge tee, kuna see on ohutu. Miks peavad teed üldse kõverad olema? Seepeale soovitasid rootslased võrrelda liiklusohutuse näitajaid Ameerika sirgetel ja Rootsi kõveramatel teedel.

Lahutatud sõidusuunad ja euronõuded

Kas 2+2 või üleminekuvorm 2+1? Projekteeeri peab prognoosima liikluse 20. kasutusaastaks nii, et see peab ristlõikesse ära mahtuma viimase kasutusaasta 30. tipptunnil ning nii, et 200. tipptunnil peab olema tagatud etteantud teenindustase. Sajandivahetusel hinnati, et 2+2 on kohustuslik siis, kui aastakeskmise ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) on üle 8000 sõiduki ning lubatud, kui see on üle 6000. Aastal 2012 leiti aga et raha ei ole ja tõsteti miinimumpiir 2+2 jaoks tasemele 14 500 AKÖL. 2+1 on Rootsis välja mõeldud suhteliselt laiale (13 m) olemasolevale muldkehale enama kui senise 1+1 mahutamiseks. Toimib vaid siis, kui möödasõiduala on piisavalt pikk ja vaheldub suundade vahel. Uue

tee korral soovitaks täna pigem 2+2 ristlõike vaheldumist vana 1+1 ristlõikega, siis on lihtsam ja odavam mingil ajahetkel vahelõikudele uus niit kõrvale ehitada kui et liikluse all olemasolevat teed laiendada.

2+1 toimib pigem suurematest linnadest eemal ja eeldusel, et järgmine möödasõiduvõimalus pole kaugemal kui 2,5 kilomeetrit. Soome juhises (16/2021) räägitakse 20 aasta perspektiivse liiklussageduse piirväärtusest 9000 AKÖL. Neljarajaline keskkiirdega ehk 2+2 peaks jääma ööpäevastele liiklussagedustele 9000...30 000. 2+1 ristlõige on mõeldav, kui prognoos jääb vahemikku 5000...12 000 ning 1+1 keskkiirdega tee vastaks prognoosile 4000...9000 AKÖL. Need piirid peaksid paika pidama sümmeetrilise tipptunni korral, mis võib esineda vaid linnast eemal. Normaalse möödasõiduvõimaluse saab 1+1 piirdeta ristlõikes tagada hea geomeetriaga teel kuni sageduseni 6000, üle selle on vajalikud juba keskkiirdega lahendused. Pärnu maantee Ääsmäe-Kernu on selles osas halb näide, sest kuigi liiklussagedus on seal aastakeskmisena 7500, on tipptunnid väga teravad ning lõunasuunalisele liiklusele järgmine rahulik möödasõiduvõimalus võib tulla alles enne Pärnut. 2+1 toimiks paremini juhul kui need möödasõiduvõimalused oleks tagatud kogu trassil, mitte vaid 13 km ulatuses. Ka 2+1 eeldab eritasandisõlmede ehitamist ning seetõttu jääb kokkuhoid täislahenduse (2+2) väljaehitamata jätmisest tagasihoidlikuks. Täna on käivitatud massiline 2+2 ehitus kogu Ääsmäe-Sauga vahelisel teelõigul, kus liiklus on juba täna kogu ulatuses üle 8000.

TEN-T määruse uus redaktsioon sisaldab nõuet, et juba projekteerimisfaasis tuleb tagada ja ette valmistada alternatiivne trass olukorraks, kus keskkiirdega teel on üherajaline niit avariitõttu suletud. 2+2 ristlõikes eeldatakse, et mõlema suuna liiklus on võimalik suunata ajutiselt ühele niidile.

1+1 ja keskkiire – Kirdalu-Tagadi lõigu katsetused on näidanud, et sellist lahendust ei tasuks isegi kaaluda olukorras, kus tipptunni liiklussagedus on suur ja liiklus väga asümmeetriline. Probleemiks on ka operatiivsõidukite läbipääs ning takistuseks piisab lihtsalt aeglase sõiduki (traktor, mopeedauto) esinemisest trassil.

Sõidurada ja peenar

Rahvusvaheline teedevõrk, ehk E-teed, peab vastama teatud nõuetele – „expressway“ kategooria, mis ei ole veel kiirtee, peaks tagama kiiruse vähemalt 80 km/h, sõiduraja laius peaks olema vähemalt 3,5 ja peenar vähemalt 2,5 meetrit lai. Kuidas on tegelikult? Uue normi järgi on 2+1 ja 2+2 teede esimese sõiduraja laiuseks varasema 3,75 asemel 3,5 meetrit – kokkuhoid. Teine sõidurada on 3,25 ning peenar – vaid neil teedel, kus 110 lubatud – 2,5 meetrit lai. Reaalselt ei suuda ka teeregister täna öelda, kui suures ulatuses on 2+2 teedel vajalik peenra laius tagatud. Rootsi reeglites on erandkorras võimalik ka kitsam peenar, ent Rootsis on sellisel teel ka ratta vahetus ilma turvaauto kohaloluta keelatud. Kuni Eestis kiirteed pole, ei keelata ka aeglasemate sõidukite liiklust, kuigi just laiem peenar annab suhteliselt ohutuma võimaluse näiteks traktorile või mopeedautoks liigituval neljarattalisele. Peenral on funktsioone rohkem – lisaks ohutusele peaks see olema talvel koht, kuhu saab lükata lund. Eriti oluliseks kujuneb see siis, kui kõrval on piirded või müraseinad.

Rattur maantee

Liiklusseaduse järgi peab ratturist kiirusel üle 30 km/h möödudes jätma ratturiga vähemalt 1,5 meetrit põikivahet. See on võimalik, kui peenar on vähemalt 2,5 m nagu E-teedelt soovitud ning rattur kulgeb pigem peenra paremal poolel. Vastasel juhul tähendab ratturist möödumine möödasõidumanöövrit vastassuunas ehk siis ratturi kiirusel tiksumist, kui keegi vastu tuleb. Praktikas, kui liiklussagedus on üle 6000 auto ööpäevas, on vastutulev liiklus piisavalt tihe mistõttu tasuks kaaluda eraldiseisva kergliiklustee rajamist ja rattaliikluse keelamist sellistel teedel kus puudub piisav peenar. Norm aga näeb piisavat peenralaiust vaid nendele uutele teedele, kus vähemalt 110 km/h lubatud. Mis varem ehitatu – sellele ei laiene. Kuidas mujal on? Võrdleme jälle peenra kulu inimese hinnaga mis tänaseks on üle 3 miljoni euro. Aga täpsemalt, ei tea.

Tihasustus maantee lähialas

Seni rääkisime olukorrast, kus tee kasutajad moodustavad suhteliselt homogeense seltskonna. Kui

aga maantee läbib asustatud ala, kus samas ristlõikes kulgevad ka aeglased liiklejad, tuleb kiirust piirata ka võimekatatel. Mõistlik on transiitliiklus asulatest mööda suunata, paraku on tihti väikeasulate ettevõtlus just maanteed teenindav ja ümbersõit võib kohalikule ettevõtlusele saatuslikuks saada.

Kui eeldame et meie keskkond on planeeritav, mitte isetekkeline, siis määrab kõrgema taseme planeering ka konkreetse tee funktsiooni ning me räägime rahvusvahelistest maanteedest või linnatänavate puhul põhitänavatest ja magistraalidest. Sellistele teedele samal tasandil aeglaste või ohustatud liiklejate sattumine tuleneb juba planeerimisvigadest.

Nii Inglismaalt kui Saksamaalt on teateid, kus küla vm asustatud ala läbival lõigult on kõik liiklusmärgid eemaldatud ning tulemusena on ohutus paranenud – iga liikleja hindab ohtusid ja leiab endale sobiva kiiruse. Kui kiirused on liiga ära reguleeritud, loobub juht mõtlemisest. Asula eristamine maanteest on siiski oluline. Pean paremaks ringristmike kasutust, kui šikaane asulapiiril.

Teenindustase

Kui sõidukeid on teel (samal trassil) rohkem, on oluline minimeerida vajalike manöövrivite arv – manööver on alati seondud oma sõidurajalt väljumisega. Ning koos suurema liiklussagedusega kahaneb liiklusvoo kiirus, määravaks on aeglasema liikuja kiirus, sest temast möödumine ei pruugi tihe-
das liikluses enam võimalik olla. Tegelik kiiruse ja projektkiiruse suhe näitab tee teenindustaset (skaala A...F, kus A puhul segavat liiklust praktiliselt pole ja F on juba ummikueelne seis). Varasemas projekteerimismõõtkormis oli teenindustaseme arvutus lahti kirjutatud – kui metoodika läks keeruliseks, kirjutati normis vaid, et vajadusel arvutatakse ja amet määrab arvutusmetoodika. Nüüd pole sedagi. Linnaliikluses võib veel mõista, et majade vahel pole ruumi ja kiirus pole ehk nii oluline. Ja sõitjal on võimalus valida alternatiivne marsruut, täna aitavad nii google kui Waze. Või siis, käi jala, sõida kastiratta või tõuksiga. Või kasuta tasuta ühistransporti. Maanteel see nii lihtne pole. Alternatiivid kujunevad oluliselt pikemaks või koguni puuduvad.

Optimaalne kiirus

Autojuht peaks liiklemisel valima optimaalse kiiruse, mille kujundamisel peaksid osalema väga mitmed tegurid – peale lubatud piirkiiruse nii konkreetse sõiduki omadused, juhi tervislik, ent ka finantsiline seisund, mis võimaldaks mitte hoolida kütusekulust või tõenäolisest trahvist piirkiiruse ületamise eest, ilmastikutingimused ning konkreetse tee omadused, trassi geomeetria, katte või sõiduradade laius, piirde olemasolu ja kaugus, aga ka katte kvaliteet, tasasus ja defektid.

Erinevad parameetrid võiksid olla omavahel tasakaalus. Siit tulenevalt, pole põhjust nõuda kohalikult teelt kõrget piirkiirust ja väga head tasasust. Uuringud on näidanud, et kitsama sõiduraja korral valib ka autojuht madalama sõidukiiruse. Kuid samas, kulgeb liiklus kitsamal sõidurajal rohkem jälg-jäljes ja teekatend kulub kiiremini. Ja ka avariide sagedus on kitsama sõiduraja puhul suurem, kuigi kiirus on väiksem. Kehtib nn Liebigi tünni reegel – terviku omadused määrab madalaim tünnilaud. Kui aga lubatud kiirus on toodud nii alla, et ükski ülejäänud parameetritest või piiriseisunditest ei rakendu, ei teki juhil ka vastavat kogemust, mida ekstreemsemate ilmaolude korral vaja oleks

Kõverikud

Aga tagasi kiiruste juurde. Tee projekteerimisel tulenevad projektkiirusest mitmed parameetrid – lubatud kõverate vähimad raadiused ja sõiduraja laiused näiteks. Ja kui ümbritsev keskkond ei luba sobivat kõverat sinna paigutada (asustus, kaitsealused objektid või ka keerulised keskkonnamitingimused), tuleb kiirus tuua vastavusse geomeetriaga. Tihti tuleb olemasolevat teed parendada – näiteks, kruusateele teha tolmuvaaba kate või koguni asfalt. Algne tee on aga kavandatud kiirusele 60 km/h ja teega piirnev asustus ei võimalda trassi õgvendada. Ka on trass algselt just maastikuga kohandatud, et mitte läbida soostunud alasid. Nii saamegi tee, kus geomeetriliste elementide määratud piirkiirus on kogu aeg muutuv. Sirgel lõigul võiks 120-ga minna, kuid kõver kannatab vaid 30 km/h. Uue tee projekteerimisel püütakse sellist kõikumist küll vältida, aga olemasoleval teedevõrgul on see paratamatus. Ning siit on ka näha, et ka madala projektkiiruse puhul esinevad

teel sirglõigud, kus tee geomeetriast tulenev tehniline piir on väga kõrgel. **Tänaseks on projektteerimisnormides projektkiirus lubatud piirkiirusega võrdsustatud.**

Roopad

Teekate kulub ja vajub. Kulub naastrehvide kasutuse tõttu, ja seda eriti talvel. Naastrehvidest tingitud kulumisel on kuskil 40 km/h kandis optimum – üle selle tõustes kasvab kulumine võrdeliselt kiiruse ruuduga – naastud peksavad kivikesi asfaldist välja ja lõhuvad neid. Elektrisõidukid mõjutavad katendit eeldatavalt rohkem – nii suurema massi, ratta kui suurema pöördemomendi tõttu. Raskeliikluse suurte koormuste tõttu teekate vajub – seda eriti suvekuudel, kui asfalt muutub kuumuse toimele väga plastiliseks ja voolavaks. Eriti nähtav on vajumine linnaliikluses stoppjoonte ees jt aeglase liiklusega teelõikudel, kus staatiline koormus suurem. Lisaks asfaldi plastisusele on probleemiks ka teekonstruktsiooni aladimensioneerimine – killustikalus vajub läbi ja laguneb ka siis, kui asfalt näiliselt veel terve on. Seetõttu tuleks kasutada tiheda raskeliiklusega teede alakihis tsementi – stabiliseerimisest betoonini. Pelgalt asfaldi paksuse suurendamine probleemi ei lahenda. Palju aitaks ka aluskihi ehitusel paekillustiku asemel tugevama kivimaterjali, graniidi ja gneissi kasutamine. Et naastrehve kasutavad üldjuhul vaid sõiduautod, kuigi raskesõidukitel pole naastud keelatud, on naastujälje tsentrite vahe keskmiselt 140...150 cm. Raskeliiklusega on keerulisem, paarisrataste jäljevahe on 170...180 cm, üksikratastel 200...210 cm. Reaalselt esineb aga teedel kombinatsioon neist kolmest. Seisundinõuete määrusega on kehtestatud lubatud roopasügavuse piiriks 2 cm olulisematel teedel ja kuni 4 cm kõrvalteedel. 2+2 teedel peaks jälgede vahekaugus olema selgemalt tuvastatav – parempoolsel rajal valdavalt raskeliiklusest, vasakpoolsel rohkem naastrehvide mõjust. Kuiva teega tähendab roobas pigem vaid ebamugavuse juhtimises, kuid märja kattega ja talvel tuleks püüda roobast vältida, sest vesi sügavamast roopast ära ei voola ja saame vesiliu, mille tõttu -sõltuvalt veekihi paksusest ja rehvi mustrisügavusest – alates teatud kiirusest juhitavus kaob. Talvel aga ei saa roopast lund, lörtsi ega vett välja sest saha lõiketera ei ole tee pinna täpseks kopeerimiseks piisavalt pehme. Seega tuleb tee hooldajal ka parima tahtmise juures sageli piirduda vaid märkide paigaldamisega, et lubatud piirkiirust alla tuua. Rahapuudusele viidates on ministrid osutanud vajadusele tee seisundinõudeid veelgi lõdvendada – ilmselt siis liiklusohutuse arvelt.

Tasasus või ebatasasus

Katendi ehitamisel on määrusega paika pandud nõuded katte ülakihi tasasusele. On küll toodud seos liiklussagedusega, kuid puudub seos kiirusega. Samas, madalama lubatud kiirusega teedel võiks olla tasasusnõue leebem, sest autojuht valib sellise kiiruse, mida teeolud võimaldavad. Kas on kõigil kõrvalmaanteedel, eriti kui trass kurviline, vaja 90-piirkiirust? Kui pelgalt märkidega lahendada, siis ei tundu 60 km/h piirang sirglõigul loogilisena, kui kate on piisavalt hea. Veidi ebatasasem kate aga hoiaks kõrvaltee sirgel lõigul kiiruse madalama ka ilma piiranguteta.

Avalike teede seisundinõuetes on tasasusnõue küll sees – keskmine IRI arv (mm/m sajameetrise lõigu keskvaartusena), kuid vajumi või külmakerke kõrgustevahe pole reguleeritud. Pragude ja aukude esinemisele pööratakse küll tähelepanu, lubades neid 15. novembrist 1. juulini – kuid vajum enne augu või prao moodustumist, näiteks kaevetööde järel, pole kuidagi reguleeritud. Seega võib veel auguks arenemata ebatasasus tulla autojuhile ootamatuna. Riigiteedel mõõdetakse tasasust parimal juhul kord aastas, vallateedel aga veel harvemini, ... kui üldse.

Piirangute tehniline põhjendamine

Põhiküsimuseks on minu meelest konkreetsete teelõikude piirkiiruste tehniline põhjendamine. Kui piirang ei ole loogiline, ei kipu juhid "võimaluste piires" sellest ka kinni pidama. Võimalusel peaks piiranguga kaasnema ka märk, mis viitab põhjusele. Põhjendamata piirang tekitab trotsi. Ja samas, kui väga detailselt kõik ära reguleerida, usaldatakse märke pimesi ning juht ei harjugi kiirust tee tingimustega kohandama. Sõidetakse märkide järgi ja kui märke ei ole, eeldatakse et lubatud piirkiirus ongi ohutu. Aga alati ei ole. Seega, pooldaksin pigem oludele vastavat dünaamilisemat sõidustiili ja vähem märke. Kui liiklussagedused pole suured, ei tasuks ka ülereguleerida.



UUS KOOD 95!!

E-ÕPPEGA KURSUSED

**35- TUNNINE
TÄIENDUSKOOLITUS:**
2,5 PÄEVA KLASSIS+
VIDEOLOENGUD
ENDALE SOBIVAL AJAL

AUTOSERT.EE

E-õppe eelised:

- 4 päeva asemel 2,5 päeva klassis
- Väiksemad kulutused õppe läbimisele
- Vaata videoloenguid omale sobival ajal ja kohas
- Saad keskendunult õppida, vajadusel korrata
- E-õpe on sama kaasahaarav nagu klassis
- Koolitavad Autosert'i oma koolitajad - lõbusalt ja professionaalselt

Üksikuid noppeid Euroopa Tööameti (ELA) koolitussessioonilt

JÜRI MILOV

Tööinspeksiooni juhtiv tööinspektor

Euroopa Tööamet (ELA) on koostöös Maanteetranspordi Jõustamise Organisatsioonide Konföderatsiooniga (CORTE) käivitanud oma ELi ja Euroopa Majanduspiirkonna ülese koolitus- ja teavitusprogrammi teise astme maanteetranspordi valdkonnas kehtivate sotsiaaloigusnormide kohta. Programmi raames pakutakse kohapealseid koolitusi kogu ELi ja EMP riikidele jõustamisasutustele, edendamaks ühist ja järjepidevat lähenemisviisi liikuvuspaketi jõustamiseks.

Riiklike jõustamisasutuste koostöö edendamiseks on iga koolitus suunatud ühele riikide rühmale. Kopenhaagenis 26. ja 27. novembril toimunud sessioon oli pühendatud riikide rühmale, kuhu kuuluvad Rootsi, Soome, Norra, Taani, Island, Eesti, Läti ja Leedu.

Sissejuhatava ülevaate käigus mobiilsuspaketist tulenevate (EU) määruste 561/2006 ja 165/2014 muudatuste kohta juhiti tähelepanu ka viimasele, jõudsalt lähenevale sõidumeerikute rakendamist käsitlevale tähtsusele:

• **alates 1. juulist 2026 laieneb sõidumeeriku kasutamise kohustus ka kõigile rahvusvahelisele kasutatavatele sõidukitele täismassiga alates 2,5 tonnist kuni 3,5 tonnini.**

Seekordsel koolitussessioonil keskenduti just sõitjateveo teemadele, kusjuures üleliigseks ei peetud korrata, kuidas need tulenevalt määruse (EÜ) 1073/2009 artiklist 2 liigituvad:

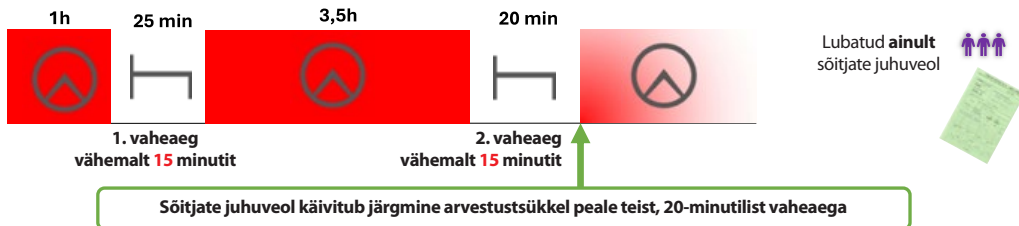
• **liinivedu** – sõitjate vedu kindlate vaheaegade järel kindlaksmääratud marsruudil, kusjuures sõitjad võetakse peale ja pannakse maha varem kindlaks määratud peatustes;

• **eriotstarbeline liinivedu** – mis tahes vedaja poolt korraldatav teatavate sõitjate rühmade liinivedu, millest muud sõitjad on välja arvatud;

• **juhuvedu** – vedu, mis liinivedude, sealhulgas eriotstarbeliste liinivedude mõiste alla ei kuulu ja mille põhiline eripära on see, et veetakse kliendi või vedaja enda algatusel kokku pandud sõitjate rühmi. Viimase, ehk juhuveoga seotud dokumentide ning töö- ja puhkeaja reeglite järgimise maanteedel kontrollimisele toimunud koolitussessioonil põhitähelepanu suunatud oli. Et kahepäevase koolituse programm oli väga mahukas, siis saame järgnevalt peatuda vaid mõnel üksikul olulisemal episoodil.

• 2024. aasta kevadel muudeti juhuvedudel kehtiva määruse (EU) 561/2006 nõudeid. Määruse artikli 7 üldosa järgi peab juht pärast 4,5 tunni (4:30) pikkust sõiduperiodi tegema vähemalt 45 minuti pikkuse kaheks osaks jagatava vaheaja, mille esimese osa pikkus peab olema vähemalt 15 minutit ning millele peab järgnema teine, vähemalt 30-minutiline vaheaeg – tuntud ka „15+30 reeglina“.

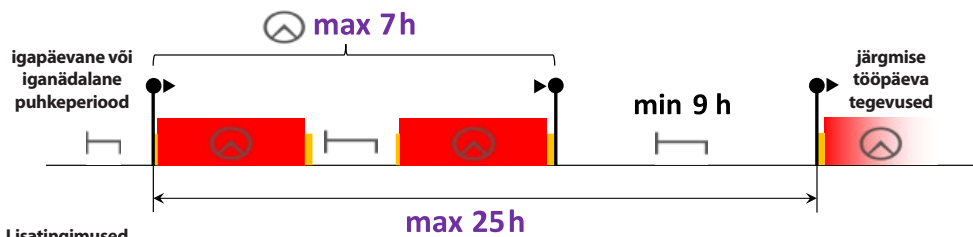
Lisavõimalus 45-minutilise vaheaja jagamiseks



Muudatuse tulemusena võib sõitjate juhuveol töötav juht asendada 45-minutilise vaheaja asendada ka kahe vähemalt 15-minutilise vaheajaga, tagades seejuures et nende vaheaegade kogupikkus on vähemalt 45 minutit ning sõiduperioid ei ületa 4 tundi ja 30 minutit. Diagrammil on kujutatud juhtumit, kus vaheaja osade kestvusteks on 25 ja 20 minutit.

• Määruse (EU) 561/2006 artiklisse 8 lisatakse lõige 2a, mis ütleb et ühe kindla sõitjate grupiga üksikut juhuvedu teostav bussijuht võib ühe oma tavapärase töönädala (6 x 24 h kuni 8 x 24 h) jooksul pikendada ühte tööpäeva kuni ühe tunni võrra tingimusel, et sellel tööpäeval ei ole sõiduaeg kokku pikem kui 7 tundi.

Tööpäeva pikendamise tingimused



Lisatingimused

veo iseloom	ööpäevane sõiduaeg	lubatud kasutuskordade arv		
üksik sõitjate juhuvedu ühe grupiga	max 7 h	veo kestvus	$< 6 \times 24 \text{ h}$	$\geq 6 \times 24 \text{ h}$ $< 8 \times 24 \text{ h}$
 x1	näiteks  3h +  4h	kordade arv	-	1 kord 2 korda

Üksikut juhuvedu teostav bussijuht võib oma tööpäeva pikkust ühe tunni võrra pikendada ka kaks korda – seda juhul, kui ta teostab vedu sellises töönädalas, mille pikkus on vähemalt 8 x 24 tundi. Sõiduaeg nendel pikendatud tööpäevadel ei tohi olla pikem kui 7 tundi.

• Eelnevalt juba mainitud määruse (EU) 561/2006 artikli 8 lõikesse 6a sisse viidud muudatusest tulevalt võib üksikut reisijate juhuvedu tegev sõidukijuht lükata iganädalase puhkeperioodi erandkorras edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks, arvestatuna alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist – tuntud ka „12 päeva reeglina“.

Määruse (EU) 561/2006, art. 8, lõikest 6 tulenev erand



Lisanõuded:

sõidumeerik	veo iseloom	pidev sõit öösel
digitaalne või "arukas"	üksik sõitjate juhuvedu ühe grupiga	Max 3 tundi, va. mitme juhiga
 G1  G2V1  G2V2	 x1	 max 3h  max 4h 30min

* lühendatud puhkeperioodi korral on nõutav kompensatsioon

Antud reegli puhul on väga oluline meeles pidada, et nimetatud erand kehtib ainult konkreetse reisijate grupi juhuveol.

Ulatuslikum ülevaade käsitletud teemadest ilmub ajakirja Transport ja Teed mõnes järgmises numbris
Diagrammid: ELA ja CORTE

Ülevaadet sessioonist saab jälgida veebikeskkonnas:

<https://www.youtube.com/watch?v=ajrMUOpBRu8>



MEILLER – kergem ja kestvam



MEILLER KIPPER kallur-poolhaagise vann-ristlõikega veokasti põhjaosa koosneb varieeruva paksuse ja koostisega teraspaneelidest, mis läbi on kast kulumisele vastupidavam ning tunduvalt kergem.



Erakordne kandevõime



Pikema kasutusea läbi saavutatav kõrgem efektiivsus



Kõrgem metallitöökunst MEILLER'i tuntud headuses

OÜ SCANBALT TRAILER
Kroodi 7
Maardu 74114, Eesti
Müük +372 600 69 61
scanbalt@scanbalt.ee
www.trucks.ee

EESTI AUTOVEDAJATELE 2026. AASTAKS ERALDATAVATE VEOLUBADE KVOODID
SÕITJATE JUHUEVO JA VEOSEVEO KORRALDAMISEKS

Armeenia	KP, TR	30	
Aserbaidžaan	KP, TR	100	
	KM	50	
Austria	KM	300	• kehtivad Euro II või kõrgema emissiooniklassi veokitele
Bosnia-Hertsegoviina	KP, TR, KM	200	
Bulgaaria	KM	100	
Gruusia	KP, TR, KM	50	
Hispaania	KM	50	
Horvaatia	KM	100	
Iraan	KP, TR	500	
Kasahstan	KP, TR	650	
	KM	300	
Kosovo	KP, TR	100	
	KM	50	
Kõrgõstan	KP, TR	250	
	KM	10	
Küpros	KM	50	
Luksemburg	KM	40	
Põhja-Makedoonia	KP, TR, KM	100	
Moldova	Moldova ja Euroopa Liidu vahelise lepingu kohaselt on nii veoste kahepoolsed, kui teatud transiitveod veoala nõudest vabastatud. Nimetatud lepingut on pikendatud 31. märtsini 2027.		
	KP, TR, KM	200	• kehtib veoseveoks Moldovast kolmandasse riiki, kolmandast riigist Moldovasse ja kolmandast riigist lähtuva kauba transiitveol läbi Moldova
	TR	550	• nõutav kolmandast riigist lähtuva veose transiidil läbi Moldova
	RJ	100	
Montenegro	KP, TR	50	
	KM	10	
Norra	KM	70	
Poola	KM	400	
Rootsi	KM	300	• kehtivad Euro I või kõrgema emissiooniklassi veokitele
	KM	50	
Saksamaa	KM	200	
Serbia	KP, TR	100	
	KP, TR	200	• kehtivad Euro II või kõrgema emissiooniklassi veokitele
Soome	KM	1900	• esialgselt vahetatakse 500 veoluba
Türgi	KP, TR	1000	• tühjalt riiki sissesõit keelatud
	KP, TR, KM	200	• kõik veod, ka. tühisõit Türgi, on lubatud
Ukraina	Ukraina ja Euroopa Liidu vahelise lepingu kohaselt on nii veoste kahepoolsed, kui teatud transiitveod veoala nõudest vabastatud. Nimetatud lepingut on pikendatud 31. märtsini 2027.		
	KP, TR	500	• kehtivad transiitveol, mis ei ole lepingu kohaselt veoala nõudest vabastatud
	KP, TR, KM	330	• kehtivad veoseveol Ukrainast kolmandasse riiki, kolmandast riigist Ukrainasse Euro II või kõrgema emissiooniklassi veokiga ning kolmandast riigist veetava kauba transiidil läbi Ukraina
	KP, TR, KM	20	• kehtivad veoseveol Ukrainast kolmandasse riiki, kolmandast riigist Ukrainasse Euro IV või kõrgema emissiooniklassi veokiga ning kolmandast riigist veetava kauba transiidil läbi Ukraina
	RJ	100	
Ungari	KM	300	• kehtivad Euro III või kõrgema emissiooniklassi veokitele
Usbekistan	KP, TR	200	
	KP, TR, KM	50	
Valgevene	Kokkulepe 2026. aasta veolubade vahetamiseks puudub.		
Venemaa	KP, TR	38 000	• neist 3000 kehtivad ka teisest välisriigist pärit kaupade veoks. Esialgu vahetatakse vaid 1. kvartali kogus - 8750 KP, TR veoluba ja 750 KP, TR veoluba, mis kehtivad ka teisest välisriigist pärit kaupade veoks. Vedada võib vaid sanktsioneerimata kaupu
	RJ	550	

KP, TR, KM – luba, mis võimaldab teostada veosevedu Eesti ja veoale märgitud välisriigi vahel (KP), transiitvedu läbi nimetatud välisriigi (TR) ning veosevedu veoale märgitud välisriigist teise välisriiki või teisest välisriigist veoale märgitud välisriiki (KM), sealhulgas eelpool mainitud veoseveoga seotud tühisõit;

KP, TR – luba, mis võimaldab teostada kahepoolselt veosevedu Eesti ja veoale märgitud välisriigi vahel (KP) ning transiitvedu läbi nimetatud välisriigi (TR), sealhulgas mainitud veoseveoga seotud tühisõit;

KM – luba, mis võimaldab teostada veosevedu veoale märgitud välisriigist teise välisriiki või teisest välisriigist veoale märgitud välisriiki (KM), sealhulgas eespool mainitud veoseveoga seotud tühisõit;

RJ – kehtib sõitjate juhuveoks, mis ei ole välislepingu kohaselt veoala nõudest vabastatud.

Rahvusvaheliste autovedude teostamiseks nõutavate veolubade vahetamine välisriikidega toimub välislepingute ning asjaomaste ministreeriumide vaheliste kokkulepete alusel. Kui Eesti ja konkreetse välisriigi vahel on kokku lepitud, et kahe riigi vahelised ja transiitveod toimuvad veolubade alusel, siis lepivad nende riikide volitatud asutused kokku järgneva aasta kohta vahetatavate veolubade arvus ehk kvoodis. Eestis on selleks pädevaks asutuseks alates 1. juulist 2023 Kliimaministeerium. Kui riigid ei ole kokku leppinud kuidagi teistiti, siis lähtutakse vahetusel pariteetsuse printsiibist - ehk samaliigilisi vedusid võimaldatakse teostada vastastikku võrdses ulatuses. Kui välisriigiga kokkulepitud veolubade arv ei ole piisav, siis esitatakse välisriigi volitatud asutusele taotlus täiendavate koguste vahetamiseks. Järgmiseks, 2026. aastaks vahetatakse veolube 28 välisriigiga - neist 12 on kas Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigid, kellega vahetatakse veolube, mis võimaldavad Eesti vedajal korraldada veosevedu Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigist kolmandasse riiki või kolmandast riigist Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriiki.

Euroopa Komisjoni algatusel on Ukraina ja Moldova sõlminud Euroopa Liiduga erakorralised lepingud, mille alusel on nii kahepoolsed, kui transiitveod nimetatud riikide ja Euroopa Liidu liikmesriikide vahel veolubade nõudest vabastatud. Mõlema, nii Moldova kui Ukrainaga sõlmitud lepingu kehtivust pikendati 31. märtsini 2027.

Täiendav informatsioon: **Eda Rembel**, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhtivspetsialist, tel. 625 6427

KÖGEL

NOVUM: LIGHT & STRONG

UUENDUSLIKKUSEST TULVIL MAAILM.

KUNA SEE ON MEILE TÄHTIS! **



KÖGEL HAAGISED



KÖGEL CARGO

- ✓ erakordne töökindlus
- ✓ parim tavavarustus
- ✓ suur kandevõime



KÖGEL COOL

- ✓ suurepärase termoisolatsioon
- ✓ eriti vastupidav ehitus
- ✓ väike tühimass



KÖGEL TRIPLEX

- ✓ veenev tugevusvaru
- ✓ variantide arvukus
- ✓ suur kandevõime

*rohkem teavet leiate aadressil: www.koegel.com/CO2

OÜ ScanBalt Trailer

Kroodi 7, Maardu 74114
Tel : +372 600 69 61
Tel : +372 50 39 599
E-mail: scanbalt@scanbalt.ee
www.trucks.ee

**KUNA SEE ON MEILE TÄHTIS! (BECAUSE WE CARE)

www.koegel.com

2026

HEAD UUT AASTAT!

TEIEGA KOOS JUBA 20 AASTAT.



KONTAKT JANEK LUHAÄR
TEL 5665 0491 • INFO@ERAAREHVID.EE