

Liiklusseaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõu eesmärk on ellu viia Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi ja täita Riigikogu 19.02.2014 otsusega kinnitatud Transpordi arengukavas aastateks 2014–2020 seatud eesmärgid, et suurendada kõigi liiklejate, aga eelkõige jalakäijate ja sõitjate liiklusohutust, lihtsustada nõudeid seoses liikluses vajalike dokumentide, nende taotlemise ja kaasaskandmisega, suurendada elektroonilise järelevalve võimalusi, võtta kasutusele uusi e-teenuseid ning lahendada seaduse rakendamisel ilmnunud probleeme.

Eelnõuga on kavandatud muudatused kergliiklejate (jalakäijad, jalgratturid) ohutuse suurendamiseks. Kuna suur osa tõsiste tagajärgedega liiklusõnnetusi toimub kergliiklejatega, on mitmed muudatused suunatud kergliiklejate ohutuse suurendamiseks. Selleks nähakse näiteks ette, et jalakäijad ületaksid ristmiku ülekäiguraja olemasolul ülekäiguraja kaudu, kus liikluskorralduslikult on loodud kõige ohutumad tingimused tee ületamiseks. Samuti täpsustatakse jalgratturi, tasakaaluliikuri juhi, pisimopeedi- ja mopeedijahi kohustusi piiratud nähtavusega teede lõikumiskohale lähenemisel ja selle ületamisel. Seda eesmärgiga vähendada erinevate liiklejate vahelisi konfliktiolukordi ning sellest tulenevaid õnnetusi. Muudatusena lisatakse ka nõue, et ülekäigurajal või ülekäigukohal peab jalgrattur või tasakaaluliikuri juht sõitma jalakäija tavakiirusega.

Eelnõuga võimaldatakse kasutusele võtta teisaldatavad järelevalvekaamerad, mille eesmärk on liiklusohutuse suurendamine ja juhtide käitumisharjumuste mõjutamine. Piirkiiruse ületamine on üks peamisi liiklusrikkumisi ja oluline põhjus liiklusõnnetuste põhjustamisel. Piirkiiruse eiramise ohjamine ja kontroll on üks enamkasutatavaid liiklusjärelevalve meetodeid, mille eesmärgiks on eelkõige liiklusõnnetuste raskusastme vähendamine. Statsionaarsete kiiruskaameratega võrreldes avaldavad teisaldatavad järelevalvekaamerad suuremat mõju, sest nende asukohad ei ole liiklejale teada. Seega võib automaatne järelevalve toimuda iga päev uues kohas ning rikkumise fikseerimise risk on tunduvalt suurem.

Eelnõuga vähendatakse bürokraatiat erivedude teostamisel. Selleks võetakse kasutusele asjaomane infosüsteem, mille üks eesmärk on riigiteedele eriloa taotlemise protseduuri elektrooniliseks muutmise ning eriloa tõendamise paberandjal loa asemel registripõhiselt. Sellega vähendatakse nii taotleja halduskoormust kui ka Maanteeameti töökoormust.

Laiendatakse tehnõulevaatuse teostamise võimalusi, nähes ette õiguse Maanteeametil sõlmida koostöökokkuleppeid teiste liikmesriikidega Eestis registreeritud sõidukite tehnõulevaatuse tegemiseks teises liikmesriigis. Muudatuse eesmärgiks on eelkõige suurendada rahvusvahelisi vedusid teostavate transpordiettevõtjate konkurentsivõimet, kellel avaneb võimalus teostada oma masinapargile tehnõulevaatus ka väljaspool Eestit.

Luuakse reguleerijate infosüsteem, mille tulemusel saavad teomanikud ja ürituste korraldajad lihtsamalt kontrollida, kas reguleerijal on nõutud pädevus või mitte. Muudatus aitab vältida olukordi, kus palgatakse isik, kel puudub vastav pädevus ja oskused liikluse reguleerimiseks.

Eelnõuga lihtsustatakse B-kategooria juhiloa omanikele A1-alamkategooria mootorrattaga sõitmise õiguse omandamist tingimusel, et läbitakse autokoolis kursus, mille käigus omandatakse A1-kategooria mootorrattaga ohutud sõiduvõtted. Erinevalt kehtivast korrast ei pea B-kategooria juhiloa omanik sooritama A1-kategooria mootorrattaga sõitmiseks Maanteeametis liiklusteooria- ja sõidueksamit.

Eelnõuga muudetakse ka keskkonnakaitse sätteid ja keelatakse sõiduki modifitseerimine selliselt, et see muutuks keskkonnaohhtlikuks. Näiteks pakuvad Eestis mitmed ettevõtted mootorsõidukite heitmete saasteaine sisalduse või müra vähendamise seadmete eemaldamise teenust. Nõuded aitavad tagada sõidukite keskkonnanõuetele vastavust.

Muudetakse mitmete tunnistuste ja tõendite andmise ja kaasaskandmise nõudeid, näiteks loobutakse mootorsõidukijuhi juhendaja ning õpetaja tunnistuse väljastamisest ning edaspidi tõendatakse juhendamise ja õpetamise õigust ainult liiklusregistri andmetega. Samuti võimaldab seadus edaspidi piiratud juhtimisõigust tõendada liiklusregistri andmetega ning füüsilise piiratud juhtimisõigusega juhiloa väljastamisest loobutakse. Eestis liiklemisel muudetakse vabatahtlikuks sõiduki registreerimistunnistuse väljastamine. Muudatused vähendavad isikute halduskoormust ja riigiasutuste töökoormust.

Eelnõuga lubatakse noorema kui 18-aastase sõiduõppija juhendamist lisaks tema seaduslikule esindajale ka seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isikul.

Eelnõuga loobutakse ka algaja juhi tunnusmärgi kasutamisest.

Samuti korrastatakse liiklusseaduse termineid ja muid praktikas tõusetunud sätete kohaldamise probleeme, muu hulgas muudetakse paindlikumaks mootorsõidukite registreerimise nõudeid, täpsustatakse peatumise ja parkimise nõudeid ning sõidukite pukseerimise nõudeid.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Seaduse eelnõu ja seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklustalituse juhataja Sander Salmu (tel: 625 6334, e-post: sander.salmu@mkm.ee), teede- ja raudteeosakonna nõunik Hindrek Allvee (tel: 639 7670, e-post: [hindrek.allvee@mkm.ee](mailto:hindreka.allvee@mkm.ee)), liiklusreeglite ja juhtimisõiguse osas veondus- ja liiklustalituse peaspetsialistid Eero Aarniste (teenistussuhe lõpetatud) ja Mait Klein (tel: 6256379, e-post: mait.klein@mkm.ee), tehnoulevaatuse osas veondus- ja liiklustalituse peaspetsialist Sven Nurk (tel: 625 6498, e-post: sven.nurk@mkm.ee), veolubade infosüsteemi osas teedetalituse peaspetsialist Pavel Karev (tel: 639 7611, e-post: pavel.karev@mkm.ee), määruse (EL) nr 2016/403 rakendamise osas veondus- ja liiklustalituse juhtivspetsialist Eda Rembel (tel: 625 6427, e-post: eda.rembel@mkm.ee), veondus- ja liiklustalituse peaspetsialistid Kaarel Tang (tel: 625 6449, e-post: kaarel.tang@mkm.ee) ja Katrin Tambur (tel: 625 6368, e-post: katrin.tambur@mkm.ee) ja registreerimise osas Maanteeameti sõidukite registriosakonna juhataja Martti Kangur (tel: 636 1108, e-post: martti.kangur@mmt.ee). Eelnõu ja seletuskirja ettevalmistamisel osales Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna nõunik Kersti Berendsen-Korzets (teenistussuhe lõppenud).

2014. a algatatud eelnõu algteksti ettevalmistamiseks ja välja töötamiseks kutsus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kokku töörühma, milles osalesid Siseministeeriumi, Politsei- ja Piirivalveameti, Maanteeameti, Tallinna Tehnikaülikooli ja Tallinna Tehnikakõrgkooli eksperdid. Ühtlasi kiitis eelnõus toodud peamised ettepanekud 2014. a heaks Vabariigi Valitsuse

liikluskomisjon. Eelnõu koostamisel küsiti arvamust ka Tööinspeksioonilt, Eesti Autosporti Liidult ja Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liidult.

Eelnõu juriidilise ekspertiisi on teinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteosakonna nõunik Hindrek Allvee (tel: 639 7670, e-post: hindreka.allvee@mkm.ee) ja õigusosakonna õigusnõunik Hendrick Rang (tel: 625 6351, e-post: hendrick.rang@mkm.ee). Eelnõu on keeleliselt üle vaadanud Sander Salmu ja keeleliselt toimetanud Kristiane Liivoja (tel: 625 6370, e-post: kristiane.liivoja@mkm.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu koostamisel on arvestatud järgnevate Euroopa Liidu õigusaktidega:

- 1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/59/EÜ, reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226 10.9.2003, lk 4);
- 2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ, juhilubade kohta (ELT L 403 30.12.2006, lk 18);
- 3) Komisjoni direktiiv 2000/3/EÜ, millega kohandatakse mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevat nõukogu direktiivi 77/541/EMÜ tehnika arenguga (ELT L 53, 22.02.2000, lk 8–83);
- 4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus (ELT L 167, 30.04.2004, lk 39–91);
- 5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoloogilist ülevaatus- ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.04.2014, lk 51–128);
- 6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53/EÜ, kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34–43);
- 7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102 11.4.2006, lk 1);
- 8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute töötaja korralduse kohta (ELT L 080, 23/03/2002 lk 35–39);
- 9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102 11.4.2006, lk 35);
- 10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/46/EÜ millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (ELT L 263 9.10.2007, lk 1);
- 11) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.07.2009, lk 1–13);
- 12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/47/EL milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatus- ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ (ELT L 127, 29.04.2014, lk 134–218);
- 13) Komisjoni määrus (EL) 2016/403, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1071/2009 seoses liidu eeskirjade raskete, autoveo-ettevõtja hea maine

- kaotamiseni viia võivate rikkumiste liigitusega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ III lisa (ELT L 74, 19.03.2016, lk 8–27);
- 14) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51–71);
- 15) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013, kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 02.03.2013, lk 52–128).

Eelnõuga muudetakse järgmiste seaduste redaktsioone:

- 1) liiklusseadus (RT I, 06.07.2018, 14);
- 2) asjaõigusseadus (RT I, 29.06.2018, 7);
- 3) autoveoseadus (RT I, 26.06.2018, 23);
- 4) kemikaaliseadus (RT I, 29.06.2018, 67);
- 5) maksukorralduse seadus (RT I, 31.05.2018, 24);
- 6) riigilõivuseadus (RT I, 29.06.2018, 42);
- 7) ühistranspordiseadus (RT I, 31.05.2018, 14).

Seaduse eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogus poolthälte enamus.

Käesolev eelnõu on osa 2014. a oktoobris Vabariigi Valitsusele esitatud liiklusseaduse, asjaõigusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõust (EIS 13-1552). Valitsusele heakskiitmiseks esitatud eelnõu koosnes liiklusseaduse, asjaõigusseaduse ja riigilõivuseaduse muudatusest. Sellest eraldati Riigikantselei suuniste kohaselt kiireloomulised Euroopa Liidu õigusega seotud muudatused. Nii esitati Riigikogule 2014. aasta 14. novembril eelnõu lühendatud versioon. Need eelnõu punktid, mida Riigikogule ei esitatud, sisalduvad käesolevas eelnõus.

Kuna tegemist on eelnõuga, mis kuulus Vabariigi Valitsuse 22.12.2011 määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) kohasesse üleminekuperioodi, mille kohaselt ei olnud kohustuslik koostada väljatöötamiskavatsust ja mõjude analüüsi, siis ei ole sellele koostatud hea õigusloome tava kohast väljatöötamiskavatsust (vastav märge ka Justiitsministeeriumi koostatavas ministeeriumide õigusloomeplaanide ülevaates 2015. a). Kuigi eelnõu sisaldab täiendavaid muudatusi võrreldes 2014. a versiooniga, siis on need muudatused valdavalt sellised, mille rakendamisega ei kaasne HÕNTE § 1 lõike 2 punkti 5 kohast olulist õiguslikku muudatust või muud olulist mõju, mis tingiks väljatöötamiskavatsuse koostamise vajaduse.

Eelnõu esitati uuesti ministeeriumide vahelisele kooskõlastusringile 2016. aasta septembris (EIS 16-1056/01). Seoses Eesti Euroopa Liidu nõukogu eesistumisega 2017. aastal, on eelnõu edasine menetlemine olnud ootel. Käesoleva eelnõu versioonis on läbi töötatud 2016. aasta lõpu kooskõlastusringi käigus eelnõule tehtud märkused ja ettepanekud, millega on valdavalt arvestatud.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõu eesmärk on ellu viia Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi ja täita Riigikogu 19.02.2014 otsusega kinnitatud Transpordi arengukavas aastateks 2014–2020 seatud eesmärged, et suurendada kõigi liiklejate, aga eelkõige jalakäijate ja sõitjate liiklusohutust, lihtsustada nõudeid seoses liikluses vajalike dokumentide, nende taotlemise ja kaasaskandmise, suurendada elektroonilise järelevalve võimalusi, võtta kasutusele uusi e-teenuseid ning täpsustada seaduse rakendamisel ilmnunud küsimusi.

Liiklusohutuse suurendamine, sealhulgas vigastuste ja vigastussurmade ennetamine on riiklikul tasandil oluline prioriteet, mille elluviimiseks on Transpordi arengukava aastateks 2014–2020

ühiks alaeesmärgiks liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine. Käesoleva eelnõuga kavandatud muudatused haakuvad arengukava 6. alaeesmärgi 3. meetme „Liiklusohutuse suurendamine“ seatud eesmärkidega. Eelnõuga kavandatud muudatused võimaldavad astuda edasisi samme liiklusohutuse parandamiseks ja tagada Vabariigi Valitsuse 17.02.2017 korraldusega nr 54 kinnitatud „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025“ täitmine. Osundatud liiklusohutusprogrammi lõppeesmärgiks on säästa aastatel 2016–2025 vähemalt 254 inimelu ja vältida raskete vigastuste teket vähemalt 950 inimesele. Eelnõuga kavandatud muudatused aitavad seda eesmärki saavutada.

Vabariigi Valitsuse tegevusprogramm näeb ette mobiilsete kiiruskaamerate kasutusele võtmiseks võimaluste loomist. Ka transpordi arengukava 2014–2020 näeb ette sõidukitele suunatud elektroonilise järelevalve laiendamist. 2016. a algusest alates testib Maanteeamet teisaldatavate liiklusjärelevalve seadmete kasutuselevõtmist. Eelnõus toodud muudatuste eesmärgiks on võimaldada teisaldatavad automaatsed liiklusjärelevalve seadmed õiguslikult kasutusele võtta, ühildades need olemasoleva liiklusjärelevalve süsteemiga. Lisaks võimaldatakse automaatse liiklusjärelevalve süsteemiga töödelda sõidukite andmeid õigusrikkujate tuvastamiseks. Vastavalt tehniliste seadmete võimekusele võimaldab muudatus õiguslikult tuvastada rikkumisi, mis on seotud ühistranspordiraja kasutamise ning kohustusliku liikluskindlustuse ja tehnölevaatuse olemasoluga.

Transpordi arengukavas aastateks 2014–2020 nähakse ette meetmed bürokraatia vähendamiseks eriveoste teostamisel. Eelnõuga laiendatakse liiklusregistri eesmärki ning liiklusregistri ühe osana võetakse kasutusele erilubade infosüsteem. Erilubade infosüsteemi põhieesmärgiks on erivedudega seonduvate andmete üle arvestuse pidamine ning riigiteedele eriloo taotlemise protseduuri elektrooniliseks muutmine. Sellega vähendatakse nii taotleja kui ka Maanteeameti halduskoormust. Ühtlasi võimaldab muudatus riigiteede puhul loobuda eriloo kaasas kandmise kohustusest ning eriloo olemasolu tõendamine toimuks liiklusregistri andmete alusel.

Samuti on eelnõu eesmärk lahendada seaduse kohaldamisel kerkinud erinevad praktilised probleemid.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu §-ga 1 muudetakse liiklusseadust.

LS § 1 lõigete 1 ja 2 muudatusega täpsustatakse liiklusseaduse reguleerimisala. Selguse huvides jäetakse seaduse § 1 lõikest 1 trammide puhul ära täiendus „ja nende haagised“, kuna haagised on ette nähtud üksnes mootorsõiduki haakes vedamiseks (LS § 2 punkt 9) ja trammid ei loeta liiklusseaduse mõistes mootorsõidukiks (LS § 2 punkt 40).

LS § 1 lõike 2 muudatusega lisatakse õigusselguse tagamiseks seaduse reguleerimisalasse ka vastutus maastikusõidukitele esitatud nõuete osas. Vastutuse osa juba sisaldub kehtivas liiklusseaduses.

LS § 1 lõiked 3 ja 4. Kehtiva seaduse § 1 lõike 3 kohaselt laieneb liiklusseadus Eestis viibivale välismaalasest liiklejale. Kuna seaduse mõistes on liiklejaks (§ 2 punkt 27) üksnes isik, kes osaleb liikluses juhi või jalakäijana, siis täpsustatakse LS § 1 lõike 3 muudatusega, et seadus laieneb ka Eesti territooriumil viibivale välismaalasest sõitjale. Vastasel korral tekib olukord, kus seadusega sõitjale kehtestatud asjakohased nõuded, näiteks turvavöö kinnitamise kohustus, ei ole välismaalasest sõitjale siduvad. LS § 1 lõike 4 muudatusega täpsustatakse liiklusseaduse kehtivust teiste eriseadustega reguleeritud aladel, kus liiklus võib olla osaliselt liikluseks suletud ja osaliselt liikluseks avatud. Sellise alana saab käsitleda näiteks lennuvälja, kus nõuded lennuväljal

kasutatavatele sõidukitele on kehtestatud lennundusseadusega, või väljaspool teed asuvat looduskaitseala, millel sõidukite liikumist reguleerib looduskaitseadus. Lennuvälja territooriumile liikluseaduse kehtivuse laiendamise korral tekiks olukord, kus lennundusseadusega ettenähtud olukordade tagamiseks mõeldud eritehnikat ei saa kasutada, sest nende massid ja mõõtmed ületavad liikluseaduse alusel kehtestatud nõudeid. Lisaks ei loeta liikluseks liikumist või paiknemist Kaitseväe või Kaitseliidu harjutusväljal, mis on suletud seoses sõjaväelise väljaõppe andmise või relvajõududes kasutamiseks konstrueeritud ja valmistatud tehnika katsetamisega. Kaitseministeeriumi ettepanekul on lõike sõnastust täpsustatud ning esialgses eelnõus väljapakutud termin „lahingutehnika“ on asendatud sõnadega „relvajõududes kasutamiseks konstrueeritud ja valmistatud tehnika“. Pakutav sõnastus hõlmab mistahes eritehnika kasutamist liikluseks suletud harjutusväljal. Muudatuse kohaselt ei kehti sõjaväelise väljaõppe andmiseks suletud harjutusväljal väljaõppe ajal seadusest tulenevad liiklusreeglid. Sõjaväelise väljaõppe ajal võib osutada vajalikuks liiklusemärgide või muude liikluses esitatavate nõuete eiramine, näiteks liikumine väljaspool teed või liikluses tavapäraselt mitteosaleva sõiduki kasutamine. Lõikes asendatakse mõiste „massiüritus“ mõistega „avalik kogunemine“. Korrakaitseaduse § 58 lõike 1 kohaselt on avalik kogunemine avalik koosolek või avalik üritus.

LS § 1¹ lõige 10. Liikluseaduse § 1¹ täiendatakse lõikega 10, millega antakse Vabariigi Valitsusele õigus volitada ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirja kehtestamiseks valdkonna eest vastutavale ministrile või Maanteeametile. LS §-s 1¹ on reguleeritud teehoiu rahastamise ja teehoiukavaga seotud küsimused. Riigiteede Teehoiukava koostatakse liikluseaduse alusel seitsmeks aastaks ja see määrab ära teehoiutööde korraldamise põhimõtted riigiteedel. Kehtiv redaktsioon sätestab, et teehoiukava peab sisaldama vähemalt ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirja koos rahastamise mahu ja allikatega aastate kaupa. See tähendab, et Riigiteede Teehoiukava peab otseselt sisaldama kõiki seitsmeks aastaks kavandatud ehitus- ja rekonstrueerimisobjekte. Samas vajavad ehitus- ja remondiobjektide nimekirjad pidevat korrigeerimist. Arvestades, et riigiteede teehoiukava korral on tegemist Vabariigi Valitsuse korraldusega kinnitatava kavaga ja seega teehoiukava igakordne muutmine toob kaasa suure töökoormuse ning koormab Vabariigi Valitsust, oleks otstarbekas teehoiukavas käsitleda üksnes suuremaid ehitusobjekte. Ülejäänud teehoiutööde korral (nt kruusateede remont, katttega teede säilitus- ja taastusremont ning liiklusohutlike kohtade likvideerimine) on teehoiukavas otstarbekas piirduda üksnes vahendite jaotusega (finantsplaaniga) ning tegutsemispõhimõtetega. Tegutsemispõhimõtetena sätestatakse teehoiukavas meetodid ja muud üldreeglid, mille alusel koostatakse remondiobjektide pingeread. Samuti teehoiukavas määratakse kindlaks, kas remondiobjektide pingerea kinnitab majandus- ja taristuminister või Maanteeamet. Muudatus teeb riigiteede teehoiukava koostamise paindlikumaks ning võimaldab rutiinselt korrigeerida ehitus- ja rekonstrueerimisobjektide nimekirju ilma Vabariigi Valitsust koormamata.

LS § 2 punkti 9 muudatusega täpsustatakse haagise mõistet, lisades juurde, et haagis on peamiselt veose või sõitjate vedamiseks valmistatud või kohandatud sõiduk. Praktikas on esinenud probleeme eristamiseks haagist ning muid mootorsõiduki haakes veetavaid sõidukeid. Muudatuse eesmärk on selgemalt välja tuua haagise funktsioon, et eristada haagist pukseeritavast seadmest ja vahetatavast pukseeritavast seadeldisest. Viimased kaks nimetatud sõidukit on ette nähtud mingi kindla tööfunktsiooni täitmiseks, samas kui haagis on valmistatud või kohandatud peamiselt veoste või sõitjate veoks. Seega kui mootorsõiduki haakes on sõiduk, mille peamine funktsioon on veose või sõitjate vedamine, tuleb sõiduk lugeda haagiseks. Kuna aga mõistes on kasutatud sõna „peamiselt“, ei välista muudatus haagiseks lugema ka sõidukeid, mis ei ole veoste või sõitjate veoks ette nähtud, näiteks elektrigeneraator, veepump, elamu. Kui nimetatud sõidukid vastavad haagisele kehtestatud nõuetele, võib neid lugeda haagiseks ning sellised sõidukid haagisena registreerida.

LS § 2 punkti 13 muudatusega jäetakse jalakäija mõistest välja sõna „sellesarnaseid“, mis sarnasuse määramise puhul viitab tõukerattale või –kelgule. Muudatuse eesmärgiks on ajakohastada jalakäija mõistet ning tuua selgemalt välja, et erinevaid abivahendeid kasutavad isikud tuleb lugeda jalakäijaks ning neile kohaldatakse jalakäija liiklusreegleid. Sellisteks abivahenditeks saab lugeda näiteks monoratas (inglise keeles monowheel), hõljuklaud (inglise keeles hoverboard) jms seadeldised, millel isik saab peal seista või toetuda.

LS § 2 punktide 16 ja 17 muudatusega täpsustatakse jalgrattaraja ja jalgrattatee mõisteid selliselt, et jalgrattarada ja jalgrattatee on ette nähtud üksnes kahe- või kolme- ja neljarattalise mopeediga liiklemiseks. Mopeedid võivad ehituslikult olla kahe-, kolme- või neljarattalised, kusjuures kolme- ja neljarattalised mopeedid on enamjaolt oma laiuselt võrdsed väikse sõiduautoga. Samas jalgrattarajad ei ole üldjuhul laiemad kui poolteist meetrit (tihti ei ületa jalgrattaraja laius ühte meetrit). Seetõttu ei mahu kolme- või neljarattalised mopeedid ülejäänud sõidukitega (jalgrattad, pisimopeedid jne) korraga jalgrattateele liiklema, mis ühest küljest tekitab tõsise liiklusohu, teisalt takistab muude sõidukite liiklust. Kuna kolme- ja neljarattalised mopeedid võivad liigelda kuni 45 kilomeetrit tunnis ning kaaluda üle 500 kilogrammi, võib neid võrdsustada linnatingimustes väikese sõiduautoga. Seetõttu peaksid kolme- ja neljarattalised mopeedid liiklema sõiduteel üldise liikluskorra kohaselt.

LS § 2 punkti 19.

muudatusega loetakse juhiks ka isik, kes mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osaledes viib mootorsõidukijuhi koolitaja juures läbi sõidupraktikat mootorsõidukijuhi õpetaja juhendamisel. Mootorsõidukijuhi õpetajakoolitus näeb ette ka sõidupraktika läbimist mootorsõidukijuhi koolitaja juures. Sõidupraktika läbiviimine on üks oluline osa õppeprotsessist, et koolitusel osaleja saaks kogemused reaalsest õppeprotsessist. Vastasel juhul saab mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osaleja õiguse ise õpetada ilma, et oleks reaalselt ühtegi sõidutundi läbi viinud. Küll aga peavad sõidupraktika läbiviijal olema piisavad teadmised ja oskused õppesõidu tunni läbiviimiseks, mille olemasolu peab hindama mootorsõidukijuhi koolitaja. Käesolev muudatus on vajalik seetõttu, et õppesõidu läbiviimisel võib praktilisel viibil isikul tekkida vajadus sekkuda õpilase tegevusse, et ära hoida liiklusõnnetusi. Sõitjana oleks sõidupraktikat läbi viival mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osaleval isikul keelatud juhi tegevusse sekkuda.

LS § 2 punkti 24 muudatus on täpsustavat laadi. Kehtiva seaduse kohaselt on kontrollijal õigus kontrollida sõidukeid. Samas on sõidukid seaduse mõistes üksnes teel liiklemiseks ette nähtud või teel liiklevad seadmed (LS § 2 punkt 73). Seega ei kuulu sõiduki mõiste alla maastikusõidukid, kuna maastikusõidukid on seaduse mõistes ette nähtud maastikul liiklemiseks (LS § 2 punkt 36). Kuna aga maastikul maastikusõidukeid kontrollitakse, siis laiendatakse kontrollija õigusi õigusega kontrollida ka maastikusõidukeid.

LS § 2 punkti 31 kohaselt loetakse peatumiseks ette kavetatud seismajäämist sõitjate peale- või mahaminekuks või veose laadimise ajaks. Kuna liiklusohu ei ole ette kavetatud ning sõiduki seisma jätmise eesmärgiks ei ole sõitjate peale- või mahaminek ega veose laadimine, ei ole korrektne kasutada mõistet „peatumine“. Seetõttu asendatakse LS § 2 punkti 31 mõiste „liiklusohu“ selgituses sõna „peatumine“ tekstiosaga „seisma jäämine“.

LS § 2 punktis 34 defineeritud liikurmasina mõistest kaotatakse maksimaalne valmistajakiiruse piirang, et võimaldada kasutusele võtta liikurmasinaid, mille valmistajakiirus on suurem kui 50 kilomeetrit tunnis. Kehtiva seaduse sõnastuse kohaselt ei liigitunud nii-öelda kiiremad liikurmasinad ühegi sõiduki mõiste alla, mistõttu on nende registreerimine liiklusregistris ja seeläbi kasutamine takistatud. Samas vastavad sellised liikurmasinad tehnilisest küljest kehtestatud nõuetele. Samuti on välja jäetud ka minimaalse kiiruse nõue, kuna liikurmasin on mootorsõiduk

ning minimaalse kiiruse regulatsioon on kehtestatud mootorsõiduki mõiste kaudu (LS § 2 punkt 40).

LS § 2 punkti 36 muudatusega täpsustatakse maastikusõiduki mõistet. Maastikusõiduki mõistet täpsustatakse selliselt, et maastikusõidukiks loetaks ka maastikuhaagisega koos liiklevat maastikusõidukit. Seega hõlmab mõiste „maastikusõiduk“ ja kehtivad maastikusõidukile kehtestatud nõuded nii olukorras, kui maastikusõiduk liikleb üksinda kui ka olukordi, kus maastikusõiduki haakes on maastikuhaagis. Maastikusõiduki haakes kasutatakse erinevaid liiklusvahendeid, mille kasutamine kehtiva seaduse kohaselt ei ole lubatud, kuivõrd 8. peatükis ei ole vastavat regulatsiooni ette nähtud. Näiteks kasutatakse erinevaid metsamaterjali vedamiseks mõeldud vahendeid või ka talvisel perioodil väikesaartele vajaliku kauba või inimeste transportimiseks mõeldud vahendeid. Oma olemuselt saaks sellised vahendid lugeda haagisteks, kuid sellisel juhul kaasneks ka nimetatud vahenditele täiendavad nõuded, näiteks registreerimise ja kindlustamise kohustus. Arvestades, et neid vahendeid kasutatakse väga piiratud tingimustel maastikul, ei ole otstarbekas täiendavat regulatsiooni luua. Seetõttu võimaldatakse nimetatud vahendite kasutamine koos maastikusõidukiga.

LS § 2 punkti 38 muudatusega täpsustatakse masinrongi mõistet. Kehtiva seaduse tähenduses loeti masinrongiks ainult vedukist ja ühest haagisest koosnevast sõidukite kombinatsiooni, millega piiratakse põhjendamatult traktorite ja liikurmasinate efektiivset kasutamist. Sarnaselt autorongile lisatakse võimalus, et masinrong võib koosneda vedukist ja mitmest haagisest. Muudatusega ei laiendata võimalust koostada masinrongi mitmest pukseeritavast seadmest või vahetatavast pukseeritavast seadeldisest sarnaselt autorongile. Samuti asendatakse võõrsõna „kombinatsioon“ sõnaga „ühend“.

LS § 2 punkti 41 muudatusega täpsustatakse mootorsõiduki juhtimise mõistet ning mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka isiku tegevus, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab mootorsõiduki liikumissuunda või –kiirust muu seadme kui juhtimisseadis abil. Muudatus on ajendatud mootorsõidukite tehnilise võimekuse suurenemisest, mis võimaldab tootjatel lisada mootorsõidukitele uuenduslikke süsteeme. Üheks selliseks näiteks on mobiiltelefoni vms tehnilise seadme abil sõiduki parkimine olukorras, kus juht ise mootorsõidukis ei asu ning juhtimisseadet ei puutu, vaid kontrollib sõiduki liikumissuunda ja –kiirust telefonis oleva rakenduse abil. Samas on oluline, et ka selline tegevus loetaks mootorsõiduki juhtimiseks ning isikule laieneks kõik mootorsõiduki juhi õigused ja kohustused.

LS § 2 punkti 42 muutmisega muudetakse mopeedi mõistet üldisemaks, et vältida segadusi mopeedauto juhtimisõigusega. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/126/EÜ, juhilubade kohta (ELT L 403 30.12.2006, lk 18) artikli 4 lõike 2 kohaselt on mopeed ehk AM kategooria mootorsõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/24/EÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta (EÜT L 124, 09.05.2002, lk 1–44) artikli 1 lõike 2 punktis a määratletud kahe- või kolmerattaline sõiduk valmistajakiirusega kuni 45 km/h (välja arvatud sõidukid valmistajakiirusega kuni 25 km/h) ning direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 lõike 3 punktis a määratletud kerge neljarattaline sõiduk. Direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 lõike 3 punktis a kirjeldatakse sellist sõidukit, kui kerge neljarattaline mootorsõiduk tühimassiga kuni 350 kg (kategooria L6e), mille hulka ei arvata akude massi elekterkäitusega sõidukitel, valmistajakiirusega kuni 45 km/h ja mootori töömahuga kuni 50 cm³ ottomootori korral, või maksimaalse kasuliku võimsusega kuni 4 kW sisepõlemismootori korral, või maksimaalse püsivõimsusega kuni 4 kW elektrimootori korral. Seega on juhilubade direktiivi ehk direktiivi 2006/126/EÜ kohaselt L6e-kategooria mootorsõiduk mopeed ja selle juhtimiseks piisab AM-kategooria mootorsõiduki juhiloast.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013, kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 02.03.2013, lk 52–128) tunnistas direktiivi 2002/24/EÜ kehtetuks ning määruse (EL) nr 168/2013 artikli 81 lõike 2 kohaselt viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena määrusele (EL) nr 168/2013 ja neid loetakse direktiivi 2002/24/EÜ puhul vastavalt määruse (EL) nr 168/2013 IX lisas esitatud vastavustabelile. Vastavalt määruse (EL) nr 168/2013 IX lisas olevale vastavustabelile käsitletakse viiteid direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 lõigetele 2 ja 3 viitena määruse (EL) nr 168/2013 artikli 2 lõikele 1, artiklile 4 ja I lisale. Määruse (EL) nr 168/2013 artikkel 4 ja I lisa kirjeldavad L-kategooria sõidukite kategooriad, mis tähendab, et viidet direktiivi 2002/24/EÜ artikli 1 lõike 3 punktis a määratletud kergele neljarattalisele sõidukile tuleb käsitleda, kui viidet määruse (EL) nr 168/2013 artiklile 4 ja I lisale, mis tähendab, et ka määruses (EL) nr 168/2013 nimetatud L6e-kategooria mootorsõidukit tuleb käsitleda juhtimisõiguse kohaselt mopeedina.

Kehtiva seaduse kohaselt ei tohi mopeedi tühimag ületada 425 kg, mis tuleneb määruse (EL) nr 168/2013 I lisast. Samas ei nimetata määruses (EL) nr 168/2013 enam tühimagi vaid töökorras sõiduki massi. Töökorras sõiduki mass määratakse vastavalt määruse nr (EL) nr 168/2013 artiklile 5 ning artikli 5 lõike 2 kohaselt ei kuulu töökorras sõiduki massi hulka veomootori akud (nagu ka direktiivi 2002/24/EÜ kohase tühimagi hulka). Vastavalt nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ, sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57–65) I lisa punkti V. G) kohaselt tuleb registreerimistunnistusele märkida kasutusse lastud sõiduki mass, mis elektrisõidukite korral tähendab, et see mass sisaldab ka veomootori akusid. Seega võib elektrimootoriga L6e kategooria sõiduki korral olla märgitud registreerimistunnistusel tühimagi lahtrisse mass, mis ületab liiklusseaduses sätestatud 425 kg ning liiklusjärelvalve käigus on käsitletud neid sõidukeid, mitte mopeedi vaid autonähtude juhilt näiteks B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust, kuigi Maanteeamet on registreerinud sõiduki, kui mopeedi ja sõiduk kannab ka mopeedi registreerimismärki. Seetõttu muudetakse seaduses mopeedi mõiste võimalikult üldiseks, et mitte koormata seadust tehniliste üksikasjadega, mis tekitavad pigem segadust, kui selgust. Maanteeamet lähtub sõidukite registreerimisel tüübikinnituse andmetest. Seega Maanteeamet ei määra sõiduki kategooriat, vaid seda teeb valmistaja vastavalt Euroopa tüübikinnituse raamistikus sätestatud tehnilistele nõuetest, mistõttu puudub vajadus liiklusseaduses seda nii täpselt kirjeldada ning liiklusjärelvalvet tehes tuleb lihtsalt jälgida, millena on sõiduk liiklusregistris registreeritud. Kui see on registreeritud mopeedina ning kannab mopeedi registreerimismärki (rohelist taustal mustad numbrid), siis on järelikult tegemist mopeediga, sõltumata selle tühimagist.

LS § 2 punkti 52 muudatusega täpsustatakse sõiduki peatumise mõistet. Peatumise mõiste oma olemuselt sisaldab juhi etteavatsetud tegevust sõiduki lühiajaliseks seisma jätmiseks. Samas kasutatakse liiklusseaduses läbivalt liiklusjärelvalve teostaja poolt sõiduki või juhi kontrollimise puhul mõistet „peatamine“ ja juhi tegevuse puhul „peatumine“. Tegevuste parema õigusselguse saamiseks lisatakse peatumise mõistesse ka liiklusjärelvalve teostaja poolt sõiduki seisma jätmise kontrollimiseks. Liiklusjärelvalve teostaja poolt sõiduki seisma jätmisel jäetakse sõiduk seisma pikemaks ajaks. Seda erinevalt reguleerija nõudel sõiduki seisma jätmisel, mida tinglikult võib võrdsustada ka liikluskorraldusliku (näiteks foori keelav märguanne) seismajäämisega. Liiklusseaduse kehtiva sõnastuse kohaselt ei loeta liiklusjärelvalve teostaja poolt sõiduki seisma jätmist kontrollimiseks peatumiseks, mille tõttu rakenduvad sellise sõiduki seisma jätmisel parkimisele esitatavad keelud ja nõuded. Liiklusjärelvalve teostaja poolt sõiduki seisma jätmisel kontrollimiseks kohas, kus on parkimine keelatud, ei tohiks juht parkida, millega ta omakorda eiraks liiklusjärelvalve teostaja antud peatamise märguannet. Teisalt – sõiduki seisma jätmisel parkimiseks keelatud kohas rikub sõiduki juht liiklusreegleid.

Ühtlasi on täpsustatud peatumise mõistet seoses veose laadimisega. Eelkõige tekitab küsimusi asjaolu, kas määratlust „peatumine veose laadimise ajaks“ võib laiendada ka näiteks veosega seotud dokumentide vormistamisele. Peamine probleem seisneb parkimistasu maksimises. Liiklusseaduse

§ 187 lõike 4 kohaselt tekib parkimistasu maksmise kohustus 15 minuti möödumisel parkimise alustamise hetkest. Samas peatumise korral ei ole kohustust parkimistasu maksta. Seega tõlgendatakse kehtivat seadust selliselt, et dokumentide vormistamine, mis võib võtta vahel tund või enamgi, loetakse veose laadimise aja hulka. Muudatusega täpsustatakse, et sõiduki peatumiseks loetakse sõiduki seisma jätmist veose peale- või mahalaadimise ajaks. Kuna dokumentide pikemaajaline vormistamine vms kõrvaltegevus ei ole otseselt seotud veose sõidukile laadimise või sõidukilt mahalaadimisega, tuleb sellisel juhul sõiduki seismine lugeda parkimiseks ning rakenduvad sõiduki parkimisele ette nähtud tingimused.

LS § 2 punkti 57 muudatusega täiendatakse pukseerimise mõistet selliselt, et pukseerimiseks loetakse ka olukord, kus mootorsõidukit, autorongi või masinrongi veetakse järel selleks ette nähtud haagisega. Muudatus on seotud LS § 62 muudatustega, millega võimaldatakse pukseerimishaagiste kasutamist. Tegemist on haagisena registris olevate sõidukitega, mille puhul pukseeritav mootorsõiduk, autorong või masinrong on ühe teljega kinnitatud haagisel spetsiaalselt selleks konstrueeritud kinnituskohata.

LS § 2 punkti 58 muudatus on täpsustavat laadi, tuues välja, et pukseeriva seadme puhul on tegemist liiklusseaduse mõistes sõidukiga. Kehtiva mõiste puhul on esinenud tõlgendust, et pukseeritavaks seadmeks saab lugeda ka traktorile või liikurmasinale kinnitatud erinevaid rippseadmeid, millel on vähemalt üks ratas. Samas liikluses on sellised seadmed üles tõstetud olekus ning selliseid seadmeid ei tule lugeda pukseeritavaks seadmeks. Liikluses osalemisel maapinnalt üles tõstetud rippseadete puhul on tegemist sõidukile püsivalt kinnitatud lisaseadmega.

LS § 2 täiendatakse punktidega 65¹ ja 65², millega sätestatakse registreerimismärgi ja registreerimisnumbri mõisted. Tegemist on uute mõistetega, mille sätestamise vajadus on tingitud praktikast ja seotud eelnõus kavandatud muudatuste ning nende rakendamise. Kuivõrd liiklusseadusesse tuuakse teisaldatavate registreerimismärkide regulatsioon, tuleb seaduses sätestada ka vastavate märkide mõiste, samuti registreerimismärgi ja -numbri mõiste. Registreerimismärk on pädeva asutuse (näiteks Maanteeamet) väljastatud mootorsõiduki, haagise või maastikusõiduki tuvastamist võimaldav ettenähtud nõuetele vastav märk, mis kinnitatakse sõidukile. Registreerimisnumber on tähtede ja numbrite kombinatsioon (nt 123ABC), mis kantakse registreerimismärgile. Teisaldatav registreerimismärk ehk nn PROOV-märk on registreerimismärk, millele on kantud tunnus PROOV koos 4-kohalise numbrikombinatsiooniga ja mis võimaldab registreerimata sõidukite piiratud kasutamist ettenähtud korras.

LS § 2 punktis 76 sätestatud sõiduraja mõistest jäetakse välja kehtiva seaduse sõnastuses olev võimalus, mille kohaselt kahehatalisel mootorrattal ja mopeedil on lubatud liikuda sõiduraja ulatuses kahes reas. Täienduse puhul on tegemist täpsustava nõudega, mitte aga mõiste osaga. Vastav võimalus viiakse seaduses § 45 lõikesse 1¹ (vt § 1 p 76).

LS § 2 punktis 78 sätestatud sõidutee mõistes täpsustatakse teede loetelu, mida ei loeta sõiduteeks. Kuna ka jalgteed on omaette teed (LS § 2 punkt 18), siis lisatakse see loetellu.

LS § 2 punktis 79 muudetakse mõistet „sõitja“ ning lahendatakse liiklusseaduse § 161 lõike 1 punktis 3 sisalduv vastuolu. Kehtiva liiklusseaduse § 161 lõike 1 punkti 3 kohaselt ei tohi maastikusõiduki juht sõidutada sõitjat, kellel pole peas kinnirihmatud motokiivrit. Sõiduk on seaduse mõistes üksnes teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade (LS § 2 punkt 73). Sõiduki mõiste alla ei kuulu maastikusõiduk, kuna maastikusõiduk on seaduse mõistes mõeldud maastikul liiklemiseks (LS § 2 punkt 36). Seetõttu täpsustatakse muudatusega sõitja mõistet nii, et sõitjaks loetakse ka maastikusõidukiga liiklev isik, kes ei juhi maastikusõidukit. Muudatuse tulemusena

laieneb vastutus turvavarustuse nõuetekohaselt kasutamata jätmise eest ka maastikusõidukiga liiklevale isikule, kes ei ole maastikusõiduki juht.

LS § 2 täiendatakse punktiga 84¹, millega sätestatakse teisaldatava registreerimismärgi mõiste. Teisaldatav registreerimismärk on Eestisse toodud või Eestis valmistatud liiklusregistrisse kandmata sõiduki piiratud kasutamise võimaldamiseks ettenähtud nõuetekohane registreerimismärk. Kuivõrd liiklusseadusesse tuuakse teisaldatavate registreerimismärkide regulatsioon, tuleb seaduses sätestada ka vastavate märkide mõiste, samuti registreerimismärgi ja -numbri mõiste (LS § 2 täiendamine punktidega 65¹ ja 65²) ning teisaldatava registreerimismärgi mõiste.

LS § 2 punkti 87 kohaselt loetakse trammiks üksnes sõitjate veoks ettenähtud rööbassõiduk. Samas liiklevad rööbastel ka muud sõidukid, mis ei ole mõeldud sõitjate veoks, näiteks sõiduk, mida kasutatakse trammitee hoolduseks või remondiks. Seega puuduvad kehtivas seaduses nimetatud sõidukitele liiklusreeglid, kuna kehtivas seaduses on nõuded läbivalt trammile. Trammi mõistes käsitletakse kõiki rööbastel liikuvaid sõidukeid. Seetõttu lisatakse trammi mõistesse juurde ka muud rööbassõidukid, et seadus sätestaks liiklusreeglid ka nendele sõidukitele. Kuna oma olemuselt on kõik rööbastel liiklevad sõidukid sarnased, ning tagamaks liiklusreeglite ühetaolisust, siis liiklusreeglite käsitluses lähtutakse trammile kehtestatud liiklusreeglitest.

LS § 2 punktis 88 sätestatud trolli mõiste muutmisega täpsustatakse, et troll on sõitjate vedamiseks ettenähtud elektrikontaktliiniga ühendatud buss. Troll ei ole eraldi auto liik, vaid tegemist on bussi liigiga (sõitjate vedamiseks ettenähtud auto), kuid seda ühe erandiga – troll on ühendatud elektrokontaktliiniga. Kehtivas liiklusseaduses on nõuded läbivalt kehtestatud bussile (näiteks LS § 15 lõige 1 punkt 7), mis laienevad ka trollile. Sellest tulenevalt ei ole otstarbekas liiklusseaduses läbivalt bussile kehtestatud nõuete osale lisada märget, et bussile kehtestatud nõuded kehtivad ka trollile.

LS § 2 punktis 91 sätestatud vahetatava pukseeritava seadeldise mõistes lisatakse traktoriga haakes vedamise võimalusele ka liikurmasinaga haakes vedamise võimalus. Kuna neid seadeldisi kasutatakse peamiselt põllumajanduses või metsanduses, siis ei ole otstarbekas piirata vahetatava pukseeritava seadeldise kasutamist üksnes traktoriga. Sarnaselt traktorile kasutatakse nimetatud valdkondades ka liikurmasinat (nt kombain). Liiklusohutuse seisukohalt ja praktilisest küljest ei ole erinevust, kumb sõiduk vahetatavat pukseeritavat seadeldist veab. Analoogselt LS § 2 punkti 58 muudatusega täpsustatakse antud punkti puhul asjaolu, et ka vahetatava pukseeritava seadeldise puhul on tegemist sõidukiga. Lisaks täpsustatakse vahetava pukseeritava seadeldise otstarvet, tuues välja, et vahetatav pukseeritav seadeldis on sõiduk, mille peamine otstarve on sõidukile ehitatud seadme abil täiendada või muuta traktori või liikurmasina funktsioone, näiteks kombaini heeder. Muudatus on seotud ka haagise mõiste muutmisega (LS § 2 punkti 9).

LS § 2 punktis 98 ja § 37 lõikes 1 asendatakse viide ÜTS § 64 lõikele 2 viitega lõikele 3. Muudatus seondub ÜTS §-s 64 tehtavate muudatustega.

LS § 2 punktides 99 ja 100 täpsustatakse ülekäigukoha ning ülekäiguraja mõisteid. Muudatusega viiakse erinevad nõuded ja kohustused seaduse nõuetesse. Sellega parandatakse seaduse jälgitavust, kuna kõik kehtestatud nõuded ja kohustused on koondatud vastavatesse paragrahvidesse. Samuti on mõistetes toodud nõuete ja kohustuste puhul raskendatud nende kontrollimine. Mõiste ei saa panna kohustusi või kehtestada nõudeid, sest oma olemuselt on mõiste mõeldud mingi olukorra või nähtuse selgitamiseks või tähistamiseks. Seega olukorras, kus nõue või kohustus on kehtestatud mõistes, ei ole kontrollijal võimalik võimalikku rikkumist menetleda, sest ühtegi seaduse nõuet otseselt rikutud ei ole.

„Ülekäigukoha“ mõistest jäetakse välja tekstiosa „Ülekäigukohal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites või robotliikuriga, kuid jalgratturil, tasakaaluliikuri juhil ega robotliikuril ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur, tasakaaluliikuri juht või robotliikur ületab ülekäigukohal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigukohal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat ja robotliikuriga ühtegi eelnimetatutest;“. Väljajätav eriregulatsioon viiakse sellesse muudatusse, millega muudetakse liikluseaduse § 31. Robotliikuriga seonduv regulatsioon viiakse § 151⁴.

„Ülekäiguraja“ mõistest jäetakse välja tekstiosa „Ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites ja robotliikuriga, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil, tasakaaluliikuri juhil ega robotliikuril sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur, tasakaaluliikuri juht või robotliikur ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigurajal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ega tasakaaluliikuri juht ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat ja robotliikuriga ühtegi eelnimetatutest;“ Väljajätavat eriregulatsiooni laiendatakse kõigile sõidukitele ning viiakse muudatusse, millega muudetakse liikluseaduse § 31. Robotliikuriga seonduv regulatsioon viiakse § 151⁴.

LS § 7 lõike 1 punkti 3 muutmine. LS § 2 punkti 52 kohaselt ei loeta peatumiseks sõiduki seisma jätmist, mis on tingitud liikluskorraldusvahendi või reguleerija nõudest. Sellest tulenevalt asendatakse ka § 7 lõike 1 punktis 3 termin „peatumine“ tekstiosaga „seisma jäämine“, sest foor on liikluskorraldusvahend.

LS § 7 lõikes 5 muudatusega lubatakse ühissõidukifoorist juhinduda ka teistel ühissõidukirada kasutataval sõidukitel. Liikluseaduse § 37 kohaselt on ühissõidukiraja kasutamise õigus lisaks ühissõidukitele ka teistel sõidukitel. LS § 7 lõike 5 kehtiva sõnastuse puhul tekib aga olukord, kus muu sõiduk jõuab mööda ühissõidukirada ristmikuni aga ei või juhinduda ristmiku ületamisel ühissõiduki foorist. Kuna ühissõidukite foore kasutatakse üldjuhul ühissõidukitele eelisõiguse andmiseks ristmiku ületamisel, takistavad muud sõidukid ühissõidukitel selle eelise kasutamist. Seega võimaldab muudatus ka teistel sõidukitel ületada ristmik ühissõidukifoori tuledest lähtuvalt.

LS § 7 lõike 10 muudatusega jäetakse välja lõike alguse teksti osa „Jalakäijate ja jalgratturite liiklust reguleerivate“. Muudatusega võimaldatakse kasutada sekundi näiduga foore lisaks jalakäijate ja jalgratturite liiklust reguleerivatele fooridele ka mootorsõidukite liiklust reguleerivate fooride juures. Katseliselt on sekundinäidikuga foorid kasutusel teetöödel. Sekundinäiduga foori kasutamisel sõidukite liiklust reguleerivate fooride juures annaks sõidukijuhtidele teavet kui palju on jäänud aega rohelise või punase tule süttimiseni. Rohelise tule ajal sekundinäidu kasutamine annab juhile ka teavet kaua põleb fooris veel roheline tuli ning kas selle aja jooksul saab ta ületada ristmikku või on sunnitud seisma jääma ristmikul, mis omakorda vähendab ristmike ummistamist sõidukijuhtide poolt.

LS § 7¹ lõige 1 tunnistatakse kehtetuks. Antud lõige sätestab, et avalikult kasutatavale teele peab olema määratud kohanimeseaduse § 4 kohane kohanimi. Säte ei ole vajalik, kuivõrd kohanime määramise kohustus ja reeglid on sätestatud detailsemalt selleks ettenähtud kohanimeseaduses.

LS § 9 lõike 4 muudatusega täiendatakse isikute loetelu, kellele ei kohaldata reguleerija isikule, tema koolitusele ning terviseseisundile kehtestatud nõudeid, lisades loetellu abipolitseinikud, Eesti Linnade Liidu ettepanekul ka kohaliku omavalitsuse üksuse avaliku korra eest vastutavad isikud ning välisriigi relvajõudude reguleerijad.

Abipolitseinikke kasutatakse järjest enam koos politseiametnikega igapäevaste politseiülesannete täitmisel ning seetõttu tuleb abipolitseinikel osaleda ka liikluse reguleerimisel. Kuna abipolitseinike koolitus hõlmab ka reguleerija koolitust, siis ei ole vaja kohustada abipolitseinikke läbima täiendavalt reguleerija koolitust. Ühtlasi peavad abipolitseinikud läbima perioodiliselt tervisekontrolli, millega on tagatud ka nende vastavus kehtestatud tervisenõuetele. Eesti Linnade Liidu ettepanek käsitleb kohaliku omavalitsuse korrakaitseüksuse reguleerijale samaväärsete õiguste andmist võrreldes teiste LS § 9 lõikes 4 sätestatud isikutega. Liiklusseaduse § 8 lõike 3 punkti 8 kohaselt võib liiklust omandatud pädevuse piires reguleerida ka sellealase väljaõppe saanud teeomaniku või haldusorgani poolt ajutiselt liiklust reguleerima määratud isik, seoses teetöödega ja ettenähtud korras kooskõlastatud ürituste ajal või muudel juhtudel, kui liiklus on häiritud või tee on ajutiselt üldiseks liikluseks suletud.

Liitlasriikide sõjaväelased peavad hetkel kehtiva korra kohaselt Kaitseväge sõiduki kolonnis osalemise korral reguleerimiseks taotlema Maanteeametilt reguleerija välisriigis omandatud kvalifikatsiooni tunnustamist. Esiteks on see Maanteeametile suur ja põhjendamatu töökoormuse tõus. Maanteeamet peaks hindama välisriigis omandatud reguleerija kvalifikatsiooni välisriigi kutsekvalifikatsiooni tunnustamise seaduse alusel. Riigis alaliselt paiknevate liikmesriikide sõjaväelased ei vasta aga välisriigi kutsekvalifikatsiooni tunnustamise seaduse kohaldumise alustele, mistõttu puudub Maanteeametil õigulik alus vastava kvalifikatsiooni hindamiseks.

Vastavalt muudetud sõnastusele ei laiene seaduse § 9 lõikes 3 loetletud nõuded edaspidi, lisaks politseiametnikule, abipolitseinikule, Kaitseväge ja Kaitseliidu reguleerijale, ka kohaliku omavalitsuse üksuse avaliku korra eest vastutavale isikule ja välisriigi relvajõudude reguleerijale.

LS § 9 täiendatakse lõigetega 4¹–4³. Tagamaks teetöödel liiklust reguleerivate ning rasket või suurt veost saatvate reguleerijate ametialane pädevus, kehtestatakse reguleerija tunnistuse kehtivuseks viis aastat, pärast mida reguleerija õigus reguleerida peatub. Selleks, et uuesti reguleerida, tuleb läbida täiendkoolitus ning saada uus tunnistus, mille väljastab reguleerijale täienduskoolituse läbiviija.

Kehtestatakse alused, mille korral on reguleerija koolitajal õigus tunnistus kehtetuks tunnistada. Kehtetuks tunnistamise alustena kehtestatakse kaks juhtumit – juhtumid, mis on seotud valeandmete esitamisega või tunnistus on saadud pettuse teel. Sarnaseid juhtumeid rakendatakse ka teiste liiklusseaduses sätestatud tunnistuste kehtetuks tunnistamise korral (LS § 120 lõige 2 või LS § 122 lõige 3).

LS § 9 lisatavate lõigetega 7¹ ja 7² täpsustatakse sama paragrahvi lõikes 7 reguleerija tegevuse peatamisega seonduvat. Politseiametniku või teeomaniku poolt reguleerija tegevuse peatamise aluseks on politseiametniku või teeomaniku tehtud otsus. Reguleerija tegevuse peatamise otsuse puhul on tegemist haldusmenetluse seadustiku tähenduses antava haldusaktiga. Reguleerija tegevuse peatamise otsuse tegija andmed, reguleerija tegevuse peatamise alguse aeg ja lõppemise tingimus esitatakse Maanteeametile andmete sisestamiseks reguleerija infosüsteemi.

LS § 9 lõike 12 muudatusega volitatakse majandus- ja taristuministrit kehtestama nõuded lisaks reguleerija koolitusele ka reguleerija pädevuskoolituse täiendkoolitusele. Seoses olemasoleva volitusnormi ulatuse laiendamisega vajab muutmist majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määrus nr 56 „Reguleerija koolitamise kord, reguleerija tunnistuse vorm ja selle väljaandmise kord“.

LS-i täiendatakse §-dega 9¹ ja 9². Reguleerijale väljastatud tunnistus kantakse reguleerija infosüsteemi. Reguleerija infosüsteemis sisalduvatel andmetel on informatiivne tähendus. Kuna reguleerija infosüsteemis sisalduvad ka isikute eraeluga seotud andmed (näiteks isikukood või

kontaktandmed), siis lähtuvalt avaliku teabe seaduse § 35 lõike 1 punktist 12 tuleb reguleerija infosüsteemis sisalduv selline teave, millele juurdepääsu võimaldamine kahjustaks oluliselt andmesubjekti eraelu puutumatust, määrata asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabeks. Piirang ei laiene isikule, kelle andmed on kantud infosüsteemi, temaga seotud infosüsteemi kantud andmete osas. Infosüsteemis sisalduvatele andmetele on juurdepääs ka riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutustel ainult sellisel juhul ja sellises mahus, mis on vajalik neile seatud ülesannete täitmiseks. Sellisteks ülesanneteks on suure või raske veose veoga ja liikluse korraldamise ja teetöödega seotud ülesannete täitmine, mille juures kasutatakse reguleerijaid. Lisaks eeltoodule on ligipääs infosüsteemis sisalduvatele reguleerija andmetele riigi või kohaliku omavalitsusega sõlmitud halduslepingu alusel avalikku ülesannet täitval isikul samas piiratud mahus, mis on kehtestatud riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutustele. Isikutel, kelle andmed ei ole kantud infosüsteemi, on õigus juurde pääseda andmetele reguleerija omandatud pädevuse ja pädevuse kehtivuse kohta reguleerija ees- ja perekonnanime ning isikukoodi või sünniaja alusel. Sellise võimaluse loomine on vajalik teomaniku või ürituse korraldajale, et tagada pädevate isikute kasutamine liikluse reguleerimiseks. Reguleerija infosüsteemi esitavad andmeid reguleerijate koolitajad peale koolituse lõppemist. Politseiametnikud ja teomanikud, kui nad peatavad reguleerija tegevuse, esitavad andmed Maanteeametile, kes sisestab andmed infosüsteemi. Reguleerija infosüsteemi põhimääruse kehtestab majandus- ja taristuminister määrusega (kavand lisatud – lisa 1 kavand 1).

LS § 10 lõige 1. Liiklusseaduse § 2 punkti 52 kohaselt ei loeta peatumiseks sõiduki seisma jätmist, mis on tingitud liikluskorraldusvahendi või reguleerija nõudest. Sellest tulenevalt asendatakse seaduse § 10 lõike 1 teises lauses sõna „peatumine“ tekstiosaga „seisma jäämine“.

LS § 10 lõike 8 punkti 1 muudatusega täpsustatakse nõudeid sauale, millega antakse liikluse reguleerimise märguanne. Lisaks musta valgevöödilisele sauale lubatakse liikluse reguleerimise märguanne anda ka muud värvi sauaga. Lisaks täpsustatakse, et kasutatav sau võib olla valgustatud. Praktikast on muud värvi, kui musta valgevöödilised ja valgustusega sauad kasutusele võetud.

LS § 10 lõike 9 muudatusega lubatakse reguleerijal kasutada liikluse reguleerimiseks liiklusemärgi „Sõidu keeld“ kujutisega ketast, millele on kantud kirje „STOPP“. Kirje „STOPP“ lisamine aitab liiklejal reguleerija märguandest visuaalselt paremini aru saada. Põhiliselt on sellise kirje kasutamine seotud olukordades, kus ei toimu sõidukite vahelise liikluse reguleerimist, vaid jalakäijate teeületamiseks sõidukite liikluse peatamine. Lisaks kirjele „STOPP“ võib kanda kettale kirje, mis iseloomustab reguleerija ametit või organisatsiooni. Muudatus ei too kaasa olulisi muudatusi ja mõjusid, sest loob täiendava võimaluse, mida võivad reguleerijad kasutada.

LS § 13 lõike 1 sõnastus muudetakse üldisemaks, sest keskkonna saastamine on keelatud ka muudel isikutel peale juhi. Kuigi sõidukit saab juhtida ning kahjulikke saasteid keskkonnale, läbi selle tegevuse, saab põhjustada ainult juht, siis mootorsõiduki keskkonnaohtlikuks muutmisel võivad osaleda ka teised isikud. Näiteks pakuvad Eestis mitmed ettevõtted mootorsõidukite heitmete saasteaine sisalduse vähendamise seadmete eemaldamise teenust, seega on need ettevõtted põhjustanud olukorra, kus nende tegevuse tõttu on muutunud mootorsõiduk keskkonnaohtlikuks ja selline tegevus peab olema keelatud.

LS § 14 lõike 8 sõnastuse kohaselt nähakse ette, et teomaniku loata ei tohi kõnniteele või teepeenrale paigutada seadmeid või materjale, mis takistavad või ohustavad jalakäijaid. Muudatusega lisatakse loetellu jalgtee, kuna ka jalgtee on eelkõige jalakäijate liiklemiseks ettenähtud tee. Seetõttu peaksid kehtestatud nõuded rakenduma ka nimetatud teel. Paragrahvi 6 lõike 1 kohaselt on liikluse korraldamise eesmärk tagada ohutu liiklus. Kui liikluse takistamine võib teatud olukordades olla paratamatu ning teomaniku loaga on selline tegevus mõistetu, siis teadlikult ei tohi liiklust ohustada isegi teomaniku loaga. Samuti jäetakse välja rõhuasetus vanurile

ja liikumispuudega isikule, kuivõrd kõikide jalakäijatega peab arvestama. Ka lapse (kasvu tõttu ei pruugi olla takistuste varjust nähtav) või lapsevankriga liikuva jalakäija erisustega peab arvestama.

LS § 15 lõike 1 punkti 10 kehtetuks tunnistamisega jäetakse seadusest välja liikurmasina suurim lubatud kiirus. Kuna käesoleva eelnõu punktiga 9 muudetakse liikurmasina mõistet ning liikurmasinaks loetakse edaspidi ka mootorsõiduk, mille valmistajakiirus on suurem kui 40 kilomeetrit tunnis, siis ei ole vajalik ka liikurmasinale eraldi kiiruspiirangut kehtestada. Liikurmasinaga liiklemisel tuleb lähtuda üldistest kiiruspiirangutest. Kui liikurmasina valmistajakiirus on näiteks 50 kilomeetrit tunnis, siis on valmistaja sõiduki projekteerimisel arvestanud, et sellise kiirusega on liikurmasinaga ohutu liigelda. Liiklusseaduse § 50 lõike 5 kohaselt ei tohi juht sõiduki valmistajakiirusest kiiremini sõita, mistõttu peab juht lähtuma lisaks üldisele kiiruspiirangule ka valmistaja tingimustest. Lisaks võivad liikurmasinad olla väga erinevate tehniliste omadustega, mistõttu ei ole otstarbekas kõigile liikurmasinatele ühtset kiiruspiirangut kohaldada.

LS § 17 lõike 2 täpsustava sõnastusega lisatakse sellesse sättesse viide, millisel juhul peavad liiklejad kollase vilkuriga hooldussõidukile teed andma. Kui käesoleva seaduse § 84 lõike 2 kohaselt võib alarmsõiduk kõrvale kalduda kõikidest liiklusreeglitest, välja arvatud joove ja juhtimisõigus, siis hooldussõidukile kehtivad üksnes teatud erandid, eelkõige hooldussõiduki teel paiknemisele ja liiklemisele. Samas ei laiene hooldussõidukile vabastus näiteks eesõigusemärkide ja foori osas ehk hooldussõiduki juht peab ristmikul ikkagi andma teed vastavalt kehtestatud liikluskorraldusele. Ühtlasi ei ole tee andmise kohustuse juures välja toodud viiteid §-le 20 ning § 48 lõikele 6, kuna mõlemad juhud reguleerivad hooldussõiduki üldist liiklemist ning ei tekita teistele sõidukitele tee andmise kohustust. Samuti on jäetud välja võimalus, et ka hooldussõidukiga saadetavale sõidukile peavad liiklejad teed andma, kuna sellist võimalust, et hooldussõidukiga saadetav sõiduk võiks seadusega kehtestatud nõuetest kõrvale kalduda, ei ole sätestatud. Siseministerium on juhtinud eelnõu kooskõlastamise käigus tähelepanu asjaolule, et praktikas võib esineda juhtumeid, kus saadetavaid sõidukeid on rohkem kui üks. Sama probleem võib esineda ka mitmest saadetavast sõidukist koosneva kolonni tähistamisega. Välisriikide praktikas kasutatakse kolonni esimesel ja viimasel saateautol erinevaid tunnuseid (nt erivärvi aknalipud), et liiklejaile oleks arusaadav kolonni algus ja lõpp. Tulenevalt eelnevast on sätte sõnastust täpsustatud. Liikleja peab andma teed sõidukile või sõidukitele, millel on sisse lülitatud sinine vilkur või sinine märgutuli ja niisuguse sõidukiga saadetavale sõidukile või sõidukitele ning mitmest saadetavast sõidukist koosnevale tähistatud kolonnile. Samuti peab liikleja andma teed teel töötavale sisse lülitatud kollase vilkuriga hooldussõidukile, mille juht kaldub kõrvale käesoleva seaduse § 14 lõikes 1 ja §-s 45 sätestatud nõuetest, liiklusmärkide, välja arvatud eesõigusemärgid ja kiirust piiravad märgid, ja teemärgiste nõuetest. Vajadusel peab liikleja tee andmiseks seisma jääma.

LS §-d 20 ja § 21 kehtestavad regulatsiooni, kus sõidukit ei tohi peatada. Samas näeb kehtiv liiklusseadus ette erandid (vt § 200 lõige 7), mille korral liiklusjärelvalve teostaja tohib sõidukit erakorralistel asjaoludel peatada üldjuhul peatumiseks keelatud kohtades. Ühtlasi täiendatakse loetelu sõnastusega, mille kohaselt tohib liiklusjärelvalve teostaja sõiduki peatada ka kohas, kus liikluskorraldusvahend seda ei luba. Kuigi kehtiv seadus lubab sõiduki peatada ka muus ohtlikus kohas, mida tinglikult võib lugeda ka kohtadeks, kus liikluskorralduslikult on peatumine keelatud, loob lisatav punkt juhtidele selles osas senisest rohkem selgust. Muudatusega määratletakse, et kui liiklusjärelvalve teostaja määrab sõiduki peatumiseks koha, kus tavaolukorras juht peatuda ei tohiks, siis edaspidi on see selgelt välja toodud, et juhul on kohustus näidatud kohas peatuda. Vajalik on see näiteks olukorras, kus politseioperatsiooni käigus kontrollitakse kõiki sõidukeid ning see viiakse läbi teel, kus peatumine on keelatud. Juht peab sõiduki peatama liiklusjärelvalve teostaja poolt peatumiseks näidatud kohas, sealhulgas käesoleva seaduse § 200 lõikes 7 nimetatud kohtades. Sätte sõnastust on täpsustatud Siseministeriumi ettepanekut arvestavalt.

LS § 20 lõike 3 muudatusega täpsustatakse, et kehtivas seaduses kasutatud kitsendus „kaherattaline“ laieneb lisaks mootorrattale ka jalgrattale, pisimopeedile ning mopeedile.

LS § 20 lõike 4 muudatuse kohaselt tohib asulas lisaks alla kuue meetri pikkuse A- ja haagiseta B-kategooria ning haagiseta D1-alamkategooria mootorsõidukile peatada või parkida ka jalgrataste, pisimopeedide ja mopeedidega. Kuna oma mõõtmelt on nad samaväärsed mootorratastega, siis puudub praktiline vajadus nimetatud sõidukite parkimist piirata, erinevalt muudest sõidukitest. Lisaks loobutakse A-kategooria mootorsõiduki puhul § 20 lõikes 4 sisalduvast 6 meetri nõudest, sest A-kategooria mootorsõiduki tehniliselt suurim lubatud pikkus on 4 meetrit. Seda vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisa 1 koodi 1102 ja lisa 2 koodi 1102 kehtestatud nõuetele.

LS § 20 lõiked 4¹ ja 4². Liiklusseaduse § 20 peatumise ja parkimise nõuetele lisatakse juurde kaks uut lõiget, 4¹ ja 4², mille eesmärgiks on eelkõige parandada linnaruumi kasutust. Kehtiva seaduse § 20 lõike 3 kohaselt võib asula sõiduteel kaherattalist külghaagiseta mootorratast, jalgratast, mopeedi ja pisimopeedi peatada ja parkida kõrvuti kahes reas, kusjuures sõiduki pikitelg peab olema rööpne sõiduteeäärega. Linnaruumi kasutuse seisukohast on otstarbekas laiendada sarnast võimalust ka muudes seaduses sätestatud kohtades parkimisele, täiendades selleks seadust lõikega 4¹. Olemuslikult ei ole erinevust, kas nimetatud sõidukid peatuvad või pargivad kahes reas rööpselt sõiduteeäärega või liikluskorraldusvahendiga määratud korra kohaselt muus kohas (näiteks kõnniteel). Oluline on, et peatatud või pargitud sõidukid oleksid parkimiskohtade piires ning nende asend vastaks parkimiskorraldusele. Siinkohal on silmas peetud, et näiteks olukorras, kus liiklus lubab peatuda või parkida sõiduteel selle ääre suhtes teatava nurga all, tuleb kahes reas olevate sõidukite puhul mõlemad peatada või parkida sõidutee ääre suhtes nurga all.

Täiendava muudatusega lubatakse lõikega 4² asulas peatada ja parkida jalgratast, pisimopeedi ja tasakaaluliikurit ka kõnniteel, jättes jalakäijale kõnniteel vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba ning seda ilma vastava liikluskorraldusvahendita. Muudatus on vajalik võimaldamaks seaduslikult parkida nimetatud sõidukeid kõnniteel, kuna nimetatud sõidukite hoiustamiskohad on enamjaolt rajatud just kõnniteele. Samas ei pruugi nimetatud kohad olla rajatud sõidutee poolsele äärele, vaid on rajatud jalakäijaid vähem segavatesse kohtadesse (näiteks hoone seina äärde). Samuti tekitaks vastav regulatsioon probleeme olukorras, kus kõnnitee on väga lai (näiteks Vabaduse väljak Tallinnas), kohustades vastavaid kohtasid looma just sõiduteeäärsele küljele. Seega on oluline, et vastavad kohad loodaks selliselt, et need takistaksid jalakäijaid võimalikult vähe ning jätaks jalakäijatele piisavalt ruumi. Kohtades, kus 1,5 meetri laiune riba ei ole jalakäijatele liikumiseks piisav, saab teomanik liiklust korraldada liikluskorraldusvahenditega ning vajadusel parkimist piirata. Lisaks on muudatuse eesmärgiks kõrvaldada vastuolu tasakaaluliikuri liiklemise ning peatumise ja parkimise osas. Kuigi kehtiva seaduse kohaselt on kõnnitee ette nähtud ka tasakaaluliikuriga liiklemiseks (LS § 2 punkt 25), siis sellega peatumine või parkimine kõnniteel ei ole hetkel lubatud.

LS § 20 lõike 6 muudatusega täpsustatakse veose laadimist. Praktikast pargitakse kõnniteele sisselülitatud ohutuledega ja hiljem põhjendatakse taolist käitumist veose laadimisega. Lisaks on leidnud veose laadimisena käsitlemist ka veosega kaasnevate dokumentide vormistamine. Muudatuse kohaselt võib juht peatada sõiduki veose peale- või mahalaadimise ajaks. Peale veose peale- või mahalaadimist peab sõidukijuht vabastama kõnnitee.

Kehtivat seadust tõlgendatakse selliselt, et dokumentide vormistamine, mis võib võtta vahel tund või enamgi, loetakse veose laadimise aja hulka. Sõiduki peatumiseks loetakse sõiduki seismajätmist veose peale- või mahalaadimise ajaks. Kuna dokumentide vormistamine vms kõrvaltegevus ei ole

otseselt seotud veose sõidukile laadimise või sõidukilt mahalaadimisega, tuleb sellisel juhul sõiduki seismine lugeda parkimiseks ning rakenduvad sõiduki parkimisele ette nähtud tingimused.

LS § 20 lõige 7. Kehtiva seaduse kohaselt tuleb sõiduk asulavälisel teel peatada või parkida parempoolsel teepeenral. Kuna ka parklad ja puhkekohad loetakse teeks, siis rakenduks nõue ka nimetatud kohtades. Samas ei pruugi kõikides parklates ja puhkekohtades olla teekattele märgitud parkimiskorraldust reguleerivat teekattemärgist, mistõttu tuleks kõik sõidukid peatada või parkida parempoolsel teepeenral, mis liikluskorralduslikult ei ole otstarbekas. Seega lisatakse LS § 20 lõikes 7 sätestatud muudatusega välistus, et kohustus peatada või parkida sõiduk teel võimalikult paremal eelnimetatud kohtades ei kehti. Nimetatud kohtades, kui parkimiskorraldust ei ole määratud, tuleb peatuda ja parkida kohas, kus peatatav või parkiv sõiduk ei teeks võimatuks teiste sõidukite liikumist või ei takistaks jalakäijaid (LS § 21 lõige 2 punkt 5). Lisaks jäetakse muudatusega ära kohustus sõiduk peatada või parkida parempoolsel teepeenral, asendades selle kohustusega parkida teel võimalikult paremal. Teepeenra kuulub tee koosseisu (LS § 2 punkt 81) ning visuaalselt on juhile tee asukoht paremini arusaadavam. Senised vaidlused valesti parkijatega on tekkinud teepeenra määratluses, sest kohati erineb tegelik olukord (sõidukite liiklemisel tekkinud) tee ehituses kasutatavast teepeenra mõistest.

LS § 21 lõige 2 punkti 1¹ lisamisega täiendatakse sõiduki peatamise keeldude loetelu, mille kohaselt ei tohi sõidukit peatada viisil, mis on vastuolus liikluskorraldusvahendil nõutuga. Kehtiva seaduse kohaselt on keelatud peatada kohtades, kus seda keelab liikluskorraldusvahend. Samas ei laiene see keeld aga olukorrale, kus peatamine on küll lubatud, kuid peatamise korraldus on liikluskorraldusvahendiga täpsemalt määratletud (nt lisatahvlid 86 „parkimisviis“).

LS § 21 lõike 2 punkti 2¹ lisamisega täiendatakse parkimise keelu loetelu, mille kohaselt ei tohi parkida viisil, mis on vastuolus liikluskorraldusvahendil nõutuga. Parkimise korraldamiseks kasutatavad lisatahvlid 86 „parkimisviis“ näitavad alla 6 meetri pikkuse A- ja haagiseta B-kategooria ning haagiseta D1-alamkategooria sõiduki paigutamise korda asula kõnniteeäärses parklas, mis on tähistatud märgiga 575a või 575b „parkla“ või märgiga 575c „teeninduskoha parkla“. Vastava teekattemärgise või tahvli 865 olemasolul tuleb sõiduk parkida nende järgi. Lisaks võib tahvli 871 „parkimine ainult seisatud mootoriga“ parkida sõidukit ainult seisatud mootoriga märkide 387 „parkimisala“ tähistatud alal, märgiga 575a või 575b „parkla“ või märgiga 575c „teeninduskoha parkla“ tähistatud parklas. Kehtiv seadus keelab parkida kohas, kus seda keelab liikluskorraldusvahend. Nimetatud kohtades ei ole keelatud parkida, kuid samas on kehtestatud reeglid, kuidas sõiduk parkimiskohal peab asetsema, või on keelatud parkida töötava mootoriga sõidukiga.

LS § 21 lõige 2 punkt 6. Kuna ülekäigukoht on oma olemuslikult sarnane ülekäigurajale, see tähendab jalakäijale sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks ettenähtud, arusaadavalt rajatud ja asjakohaselt tähistatud teosa, siis viiakse LS § 21 lõike 2 punktis 6 sätestatud sõiduki peatamise keeld kooskõlla seaduse üldiste põhimõtetega ning sõiduki peatamise keeldu laiendatakse ka ülekäigukohale.

LS § 22 lõigete 1 ja 2 muudatuste eesmärgiks on viia seaduse nõuded kooskõlla seaduse üldiste põhimõtete ja teiste nõuetega ning jäetakse välja dubleerivad nõuded. LS § 16 lõike 1 kohaselt ei tohi ükski liikleja teisi takistada ega ohustada. Nõue laieneb ka jalakäijale, sh abivahendeid kasutavale jalakäijale, mistõttu ei ole teatud liiklejate puhul otstarbekas rõhutada samasisulist keeldu. Ka jalakäija, kes ei kasuta abivahendeid, ei tohi ohustada ega takistada jalakäijat, kes kasutab näiteks rulluiske. Liikluseadus § 22 lõige 2 sõnastatakse ümber täpsustades, et jalakäija, kes liikleb jalgrattateel või jalgratta- ja jalgteel jalgratturile mõeldud osal, ei tohi takistada samal teel või teosal liiklevat juhti. Muudetud sõnastus on üldisem, hõlmates kõik juhid, kes antud teel

või teosal liiklevad. Näiteks kehtivas seaduses oli loetelust välja jäänud tasakaaluliikuri juhid. Erinevalt aga lõikest 1 on lõikes 2 vajalik rõhutada asjaolu, et jalakäija tohib liikuda nimetatud teel või teosal üksnes juhul, kui ta ei takista seal liiklevate juhtide liikumist ehk sõidukijuhtidel on antud teel või teosal eesõigus.

LS § 22 lõike 5 muudatuste eesmärgiks on täpsustada millisel juhul loetakse sõidukit käekõrval lükkavat isikut jalakäijaks ning millised on sellisel juhul jalakäija liiklusreeglid. Muudatuse kohaselt loetakse jalakäijaks jalgratast või mittetöötava mootoriga kahe rattalist sõidukit – jalgratast, pisimopeedi, kahe rattalist mopeedi või kahe rattalist mootorratast – käekõrval lükkavat isikut. Kuna mopeed ja mootorratas loetakse mootorsõidukiks, siis on praktikas esinenud probleeme tõlgendusega, kas nimetatud sõidukeid käekõrval lükkavat isikut saab lugeda mootorsõidukijuhiks, kuna mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtseadiste abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust (LS § 2 punkt 41). Teisalt on kehtivas seaduses sätteid, mille kohaselt loetakse nimetatud sõidukeid käekõrval lükkavat isikut jalakäijaks (kehtiv LS § 22 lõige 5), ning sellisel juhul ei ole vaja ka juhiluba (LS § 96 lõige 3). Seega täpsustatakse muudatusega, et ka kahe rattalist mootorsõidukit käekõrval lükkav isik on jalakäija. Samas on oluline määratleda, et käekõrval lükkamise korral ei tohi mootor töötada. Vastasel korral võib tekkida vastuolu juhi ning mootorsõiduki juhtimise mõiste vahel, kui töötava mootoriga sõiduk on sõiduvalmis ning selle juhtimisseadmete liigutamist võib käsitada mootorsõiduki juhtimisena. Samuti esineb praktikas just kahe rattaliste sõidukite puhul varalise kahju tekitamise juhtumeid, kui proovitakse sõidukiga erinevaid trikke teha. Näiteks joostakse mootorratta kõrval ja püütakse hoo pealt sadulasse hüpata. Kui selline trikk ebaõnnestub, isik kukub ja mootorratas hooga edasi sõidab, võib see tekitada suure kahju ja ka vigastusi inimestele. Seetõttu saab jalakäijana käsitada üksnes mittetöötava mootoriga sõiduki käekõrval lükkamist ning töötava mootoriga sõiduki käekõrval lükkamist saab vaadelda juba mootorsõiduki juhtimisena.

LS § 24 lõike 1 muudatusega kohustatakse jalakäijat ületama sõiduteed kõige ohutumast kohast. Kehtiva sõnastuse kohaselt ei pidanud jalakäija kasutama käigusilda või -tunnelit, ülekäigurada ja ülekäigukohta, kui seal lähedal oli ristmik. Liikluskorralduse muudatused, kus ristmikule ei märgita kõikides suundades ülekäiguradasid, vaid tehakse seda osadel suundadel, on loonud olukorra, kus jalakäiad on hakanud ületama ristmikku kohtades, kus puudub ülekäigurada. Samas lubab seda liiklusseaduse kehtiv sõnastus, mille kohaselt puudub ristmikul sõidutee ületamisel jalakäijal kohustus ületada sõiduteed ristmikul asuva ülekäiguraja kaudu, vaid võis ületada sõidutee ka ristmikul teist kaudu, kus puudub ülekäigurada. Samas on oluline, et jalakäijad ületaksid ristmikul teed ülekäiguraja kaudu, kus on liikluskorralduslikult loodud kõige ohutumad tingimused tee ületamiseks. Kui ristmikul ülekäigurada ei ole, siis võib jalakäija ületada tee ristmikul ka muus kohas. Ristmikul on jalakäijal pöoret sooritava sõidukijuhi suhtes eesõigus (LS § 17 lõige 5 punkt 2) ning pöoret sooritava sõiduki kiirus on väiksem (võimaldab jalakäijat paremini märgata), mis loob ohutuma võimaluse sõidutee ületamiseks.

2017. a hukkus Eestis liiklusõnnetuste tagajärjel kokku 10, 2016. a 22 ning 2015. a 24 jalakäijat. 2017. aastal toimus otsasõite jalakäijatele 325 korral, neis hukkus 10 ja sai vigastada 331 jalakäijat. Vaatamata sellele, et 2017. aastal toimus otsasõite jalakäijatele viie aasta jooksul kõige vähem ja neis hukkunud jalakäijate arv on alates 2012. aastast väiksem, ei saa ühe aasta põhjal rääkida süsteemsest paranemisest, kuid aastate lõikes on langustrendi hukkunud jalakäijate osas siiski märgata. Suuremas ohus on suuremates linnades liiklevad jalakäijad. 2017. aastal kannatada saanud jalakäijatest 74% (2014-2016 keskmiselt 72%) sattusid õnnetusse Tallinnas, Tartu, Pärnus või Narvas. Väljaspool asulaid sai eelmisel aastal kannatada 34 jalakäijat (10%).

Enim on jalakäijate liiklusreeglite eiramised seotud sõidutee ületamise ja helkuri mittekasutamisega. Punase fooritulega sõidutee ületamised moodustavad poole kõigist kergliikleja

rikkumistest. 2017. aastal registreeriti helkuri või valgusallika puudumise eest veidi üle 500 rikkumise. Aastate lõikes on sellised rikkumised oluliselt vähenenud, mis on tõenäoliselt seotud lisaks politsei töötaktika muutusele ka sellega, et helkurikandmise osas on olukord paranenud. Jalakäijate teadlikkus on tõusnud ja üha rohkem kantakse valgusallikaid, et muuta end liikluses paremini nähtavaks.

Liiklejate käitumise vaatluse järgi on keskmine jalakäijatele teed andvate juhtide osakaal 59%. Jalakäijale tee andmist jälgiti Tallinna, Tartu, Narva ja Pärnu reguleerimata ülekäiguradadel. Kuna uuringumetoodika alates 2017. aastast muutus, siis ei ole saadud tulemust võimalik üks-üheselt võrrelda eelmise aasta tulemusega.

60% jalakäijate hinnangul on neile tee andmine reguleerimata ülekäigurajal viimase paari aastaga võrreldes paranenud. 2016. aastal andis samale küsimusele positiivse vastuse 45% küsitatud jalakäijatest. Pea poolte jalakäijate sõnul annab neile teed esimene ülekäigurajale lähenev auto. 2016. aastal oli vastav hinnang viie protsendipunkti võrra madalam. Küsitluses osalenud sõidukijuhtide hinnangul on neist 69% alati valmis ülekäiguraja ees peatuma, kui kas või üks jalakäija ootab sõidutee ületamise võimalust. Viimase kolme aasta võrdluses on see osakaal püsinud muutumatuna.

LS § 27 lõike 2 kohaselt peab pimedal ajal või halva nähtavuse korral jalakäija kasutataval käsikäru, mis on üle ühe meetri lai, olema vasakul küljel ees valge ja taga punane tuli. Samas ei täpsusta seadus käsikäru lükkava jalakäija liikumisreegleid ning asulavälisel teel peaks jalakäija sellise käsikäru liikuma vasakpoolisel teepeenral ehk liikudes vastassuunas sõiduteel liikuvate sõidukitega. Samas tekitab see olukorra, kus käsikäru tuled asetsevad teepeenra poolisel küljel, eksitades sellega teisi liiklejaid. Seetõttu täpsustatakse, et sellise käsikäru liikleja peab liikuma sõiduteel selle pärisuunalise ääre lähedal ehk samas suunas ülejäänud liiklusega. Selliselt liikudes paiknevad ka käsikäru tuled sõidutee poolisel küljel ning ülejäänud liiklejatele on käsikäru ja seda lükkava jalakäija asukoht üheselt mõistetav.

LS § § 30 lõike 1 muudatusega täpsustatakse turvavöö kasutamise nõudeid. Kehtiva seaduse kohaselt peab sõidu ajal turvavöö olema nõuetekohaselt kinnitatud. Nimetatud säte on tekitanud kohtuvaidlusi osas, milliseid nõudeid tuleb täpsemalt järgida. Seega täpsustatakse, et arvestada tuleb sõiduki või turvavöö tootja nõuetega, sest turvavöö kasutamise puhul võivad mõlemad nimetatud osapooled näha ette konkreetseid nõudeid turvavöö kasutamisele. Vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni Genfi 1958. a „Ratassõidukile ning sellel kasutatava ja/või sellele paigaldatava varustuse ja osade ühtlustatud tehnonõuete vastuvõtmise ning nende nõuete alusel väljastatud kinnituste vastastikuse tunnustamise kokkuleppe” eeskirjale nr 16 peab sõiduki tootja esitama turvavarustuse kasutamise informatsiooni sõiduki kasutajaraamatusse. Samuti peab turvavöö tootja, seda juhul, kui turvavöö tarnitakse sõidukist eraldi, lisama kaasa info turvavöö paigaldamise ja kasutamise kohta. Eestis on nimetatud eeskiri üle võetud kehtiva seaduse § 73 lõike 11 ning § 78 lõike 5 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011. a määrusega nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele” ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. juuni 2011. a määrusega nr 37 „Auto, mootorratta, mopeedi ja nende haagiste tüübikinnituse, üksiksõiduki kinnituse ja ümberehituse tingimused, nõuded ja kord”.

LS 2. peatüki 4. jao pealkirja muudatus on redaktsioonilist laadi, liikluseaduse 2. peatüki 4. jao pealkirja lisatakse sõna „juht“, et viia see kooskõlla seaduse § 31 pealkirjaga, kuna nimetatud jagu kehtestab nõuded juhtidele, mitte tasakaaluliikurile.

LS § 31 lõigetes 2–5 toodud muudatused on eelkõige täpsustavat laadi. Esiteks jäetakse lõikest välja dubleerivad nõuded seoses ohustamise ja takistamise keeldudega. Sarnaselt jalakäija liiklusreeglites

tehtud muudatusega (§ 22 lõige 1) ei ole vaja rõhutada antud kohustuste laienemist üksnes osadele liiklejatele. Ka jalakäija ei tohi ohustada ega takistada juhti.

Kehtiva seaduse § 31 lõigete 2 ja 3 sõnastus on tekitanud vaidlusi osas, kas jalgratturile, pisimopeedijuhile ja tasakaaluliikuri juhile kehtestatud nõuded sõiduki asukoha osas teel sõitmisel on kohustuslikud või tohib nimetatud sõidukitega sõita ka muudel teedel või teeosadel. Eelkõige tekitab segadust sõnastus „võib sõita“. Kuna sõidukiga peab sõitma ainult temale ettenähtud teel või teosal (analoogselt LS § 22 lõike 1 jalakäija kohustusega), siis täpsustatakse, et loetletud sõidukitega võib sõita ainult seaduses loetletud teedel. Kuna § 31 lõikes 2 on toodud, et jalgrattaga võib sõita ka jalgratta- ja jalgteel, siis näiteks olukorras, kus sõiduteele on märgitud jalgrattarada ning sõidutee kõrval on olemas jalgratta- ja jalgteel, jääb jalgratturile valikuvõimalus, kummal teel või teosal ta soovib liigelda. Käesoleva muudatuse eesmärk ei ole kohustada eelkirjeldatud olukorras jalgratturit jalgrattarajal liiklema.

Seaduse § 31 lõikes 3 kõrvaldatakse ka vastuolu liiklusseaduse § 2 punktis 16 tooduga, mille kohaselt jalgrattarada on jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa. Kuna jalgrattarada ei ole tasakaaluliikuriga liikumiseks mõeldud, siis ei peaks sellel olema lubatud ka tasakaaluliikuriga liiklemine.

Seaduse § 31 lõikes 4 toodud muudatusega keelatakse jalgrattarajal ja -teel kolme- ja neljarattalise mopeediga liiklemine. Mopeedid võivad oma ehituslikult olla kahe-, kolme- või neljarattalised, kusjuures kolme- ja neljarattalised mopeedid on enamjaolt oma laiuselt võrdsed väikse sõiduautoga. Samas jalgrattarajad ei ole üldjuhul laiemad kui poolteist meetrit (tihti ei ületa jalgrattaraja laius ühte meetrit). Seetõttu ei mahu kolme- või neljarattalised mopeedid ülejäänud sõidukitega (jalgrattad, pisimopeedid jne) korraga jalgrattateele liiklema, mis ühest küljest tekitab tõsise liiklusohu, teisalt takistab muude sõidukite liiklust. Kuna neljarattalised mopeedid võivad liigelda kuni 45 kilomeetrit tunnis ning kaaluda üle 500 kilogrammi, võib neid võrdsustada linnatingimustes väikeste sõiduautodega. Seetõttu peaksid neljarattalised mopeedid liiklema sõiduteel üldise liikluskorra kohaselt.

Seaduse § 31 lõike 5 sõnastusega täpsustatakse, et kui üldnõudena peab jalgrattur jalakäija vahetus läheduses sõitma jalakäija tavakiirusega, siis muudatusega lisatakse vabastus kiireloomulisi tööülesandeid täitvale kiirabitöötajale, abipolitseinikule või politseiametnikule. Vastasel korral puuduks nimetatud isikutel võimalus oma töökohustusi eesmärgipäraselt täita ehk jõuda sündmuskohale võimalikult kiiresti. Küll aga peavad kiireloomulisi tööülesandeid täitev kiirabiametnik, abipolitseinik või politseiametnik tagama jalakäija ohutuse (§ 16 lõige 1).

LS § 31 täiendatakse lõigetega 9¹ ja 9² ning täpsustatakse nõudeid jalgrattaga, tasakaaluliikuriga, pisimopeediga ja mopeediga liiklemisele. Kehtiva seaduse sõnastusse lisatakse nõue, et jalgrattur, tasakaaluliikuri juht, pisimopeedi- ja mopeedijuht peavad mööda jalgratta- ja jalgteed või jalgrattateed piiratud nähtavusega hoovi või õue sisse- ja väljasõiduteele lähenemisel ja selle ületamisel vähendama kiirust ning teede ristumiskoha ületama kiirusega, mis võimaldaks seisma jääda sõiduki eespoolse nähtavusulatuse piires ning teel oleva sellise takistuse ees, mida juht pidi ette aimama. Piiratud nähtavus on olukord, kus tee kurvid, tõusuharjad, teeäärsed rajatised, haljastus või teel olevad takistused vähendavad nähtavust teel niivõrd, et sellel teelõigul lubatud suurima kiirusega sõitmine võib muutuda ohtlikuks (LS § 2 punkt 53). Seega ei ole nõude eesmärgiks kehtestada absoluutset kohustust, mis tingimata kohustaks juhti ületama nimetatud kohti vähendatud kiirusega. Kui hoovi või õue sisse- ja väljasõiduteel on piisavas ulatuses näha ehk mööda jalgratta- ja jalgteed ning jalgrattateed liikuv juht saab veenduda, et hoovist või õuest ei ole väljumas teisi liiklejaid, siis puudub ka praktiline vajadus kiiruse vähendamiseks. Antud nõudes on eelkõige mõeldud linnapiirkondades paiknevaid jalgratta- ja jalgteid ning jalgrattateid, mille äärde jäävad

aedade, haljastuse või muul moel piiratud hoovi sisse- ja väljasõidud, mille kaudu väljuvaid sõidukeid ja inimesi on võimalik märgata üksnes sisse- või väljasõidu vahetus läheduses. Seega on nõue vajalik, et vähendada konflikte, mis tekivad mööda jalgratta- ja jalgteed või jalgrattateed liikleva sõiduki ning hoovist väljuva sõiduki või inimese liikumistrajektoride lõikumisel. Kuigi nii-öelda suurema sõiduki juht (milleks enamjaolt on auto) peab olema tähelepanelik ning hoiduma kõigest, mis ohustaks vähemkaitstud liiklejat, sealhulgas andma teed teel liiklejatele (LS § 17 lõige 3), siis olukorras, kus mööda jalgratta- ja jalgteed või jalgrattateed võivad sõidukid liigelda kuni 45 kilomeetrit tunnis (näiteks mopeedi puhul), ei ole hoovist või õuest välja sõitval juhil mõistlike vahenditeta võimalik oma kohustust täita. Seetõttu on oluline, et ka mööda jalgratta- ja jalgteed või jalgrattateed liikuv sõidukijuht vähendaks oma liikumiskiirust ning oleks ohu tekkimisel võimeline enne kokkupõrget seisma jääma. See lihtsustab oluliselt võimalust teisi liiklejaid õigeaegselt märgata ja seeläbi teistel juhtidel oma kohustust täita. Samas on ka jalgratturil, kes liigub mööda jalgratta- ja jalgteed, kohustus tagada seal liikuvate jalakäijate ohutus (LS § 31 lõige 2) ning jalakäija vahetus läheduses liikuda jalakäija tavakiirusega (LS § 31 lõige 5). Seega on nõue oluline ka jalakäijate ohutuse tagamiseks, et hoovi või õue sisse- või väljasõiduteele lähenev jalgrattur liiguks sellise kiirusega, mis võimaldaks tal arvestada ka sealt väljuvate jalakäijatega.

Muudatusena võrreldes kehtiva seadusega on lisatud juurde kohustus, et ülekäigukohal ning -rajal peab jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõitma jalakäija tavakiirusega. Kuigi jalgrattur või tasakaaluliikuri juht võivad sõidutee ülekäigukoha ja -raja kaudu ületada sõites, ei ole neil sõiduteel liiklevate juhtide suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ületab ülekäigurajal või -kohas sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Seega tavaolukorras peavad jalgrattur ning tasakaaluliikuri juht veenduma enne sõidutee ületamist, et see on ohtu ning selline tegevus ei sunni sõiduteel liiklevaid juhte muutma oma sõidukiirust, -suunda vms. Kuna kehtiv seadus ei sätesta aga piiranguid kiirusele, millega võib sõiduteed ületada, siis tihti üritavad juhid selleks, et mitte ülekäiguraja või -koha ees seisma jääda, kiiruse lisamisega sõidutee ületada enne sõiduteel liiklevaid sõidukeid. Olukorras, kus jalgrattur või tasakaaluliikuri juht on aga hinnanud sõiduteel lähenevate sõidukite kiirust valesti, peavad sõiduteel liiklevad juhid kokkupõrke vältimiseks tegema äkilisi manöövreid või pidurdusi. Seega on muudatuse üheks eesmärgiks vähendada konfliktide tekkimise ohtu, mis tekib sõidukite kiirusest ja selle valest hindamisest. Kohustades jalgratturit ning tasakaaluliikuri juhti ületama sõiduteed jalakäija tavakiirusega, väheneb ka kiirus, millega jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ülekäigurajale või -kohale läheneb. See annab ühest küljest neile võimaluse ja rohkem aega veenduda oma tegevuse ohutuses. Teisalt aga sõiduteel liiklevale sõidukijuhile rohkem aega ülekäigurajale või -kohale läheneva jalgratturi või tasakaaluliikuri juhi märkamiseks ning vajadusel, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ei ole arvestanud asjaoluga, et tal puudub sõidutee ületamise eesõigus, rohkem aega kiiruse vähendamiseks ning kokkupõrke vältimiseks. Lisaks võimaldab see paremini täita sõiduteel liiklevate juhtide kohustust olukorras, kus nad sooritavad pöörde, anda teed ülekäigurajal või -kohal sõiduteed ületavale jalgratturile ja tasakaaluliikuri juhile. Ka siin on oluliseks faktoriks kiirus, millega jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ülekäigukohale või -rajale läheneb, sest eelkõige tagant poolt suurel kiirusel lähenevat jalgratturit või tasakaaluliikuri juhti on sõiduteel liikleval juhil praktiliselt võimatu õigeaegselt märgata.

LS § 32 lõige 10 tunnistatakse kehtetuks. Muudatuse eesmärk on seadusest jätta välja dubleerivad nõuded seoses ohustamise ja takistamise keeldudega. Sarnaselt jalakäijale (§ 22 lõige 1) ja § 31 lõiked 2, 3 ja 5 toodud juhtide liiklusreeglites tehtud muudatustega.

LS § 32 lõike 1 punktis 1 sätestatud erandite loetellu lisatakse, kes võivad kõnniteel jalgrattaga sõita, ka jalgrattaga tööülesandeid täitev kiirabibrigaad, abipolitseinik või politseiametnik ning liikumispuudega jalgrattur ja liikumispuudega kahe rattalise pisimopeedi juht.

Viimastel aastatel on järjest enam leidnud kasutust jalgrattaga liiklevad kiirabitöötajad ning politseinikud, kes oma tööülesannete täitmisel (näiteks patrullimisel) peavad jalgrattaga liikuma ka kõnniteel. Seetõttu on selguse huvides otstarbekas lisada nimetatud isikud erandite hulka. Ühtlasi täpsustatakse sarnaselt kõnniteele, et jalgrattur, pisimopeedi- ja mopeedijuht ei tohi sõita ka jalgteel, kuna viimane on ette nähtud jalakäijate ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks (LS § 2 punkt 21), võttes arvesse kehtiva seaduse erandeid.

Lisaks muudetakse sätet selliselt, et kõnniteel tohib sõita ka liikumispuudega jalgrattur ja liikumispuudega kahe rattalise pisimopeedi juht. Säte lihtsustab liikumispuudega isikute liiklemist sõidukitega, mis LS § 2 punkti 13 alusel tavapäraselt ei kuulu üksnes piiratud liikumisvõimega isikule kasutamiseks ettenähtud sõidukite hulka. Samas ei pruugi liikumispuudega juhid olla piisavalt võimekad liikuma pisimopeedi või jalgrattaga sõiduteel.

LS § 32 lõike 1 punkti 5 muudatus on täpsustavat laadi, asendades sõna „haagis“ sõnaga „järelhaagis“. Vastavalt kehtiva seaduse § 2 punktile 9 on haagis mootorsõiduki haakes vedamiseks valmistatud või ette nähtud sõiduk. Samas ei ole loetelus toodud sõidukid kehtiva seaduse mõistes mootorsõidukid, mistõttu antud kontekstis termini „haagis“ kasutamine ei sobi. Ühtlasi on loetelust välja jäetud mopeed, kuna mopeed käesoleva seaduse tähenduses on mootorsõiduk ning mopeedi haagise vedamise tingimused määratakse selle registreerimisel (LS § 34 lõige 11).

LS § 32 lõike 2 muudatus on sõnastust täpsustav. Kui jalgratturile või tasakaaluliikuri juhile on antud võimalus teatud tingimusi täites ületada sõidutee ülekäigurajal või -kohal sõites, siis pisimopeedi- ja mopeedijuhtide sellist võimalust kehtestatud ei ole. Samas võib kehtiva seaduse sõnastusest jääda mulje, et pisimopeedi- ja mopeedijuht ei tohi ülekäigurajal (ülekäigukoha puhul regulatsioon hetkel puudub) üldse sõita, sealhulgas ületades seda pikisuunas mööda sõiduteed sõites. Seega on muudatuse eesmärgiks täpsustada, et piirang kehtib üksnes olukorras, kus ülekäiguraja või -koha kaudu soovitakse ületada sõiduteed.

LS § 33 lõike 1 muudatus seostub samuti dubleerivate nõuete seadusest välja jätmisega, mis seonduvad ohustamise ja kahju tekitamise keeldudega. Sarnaselt jalakäija liiklusreeglites tehtud muudatusega (§ 22 lõige 1) ei ole vaja rõhutada antud kohustuste laienemist üksnes osadele liiklejatele. Lisaks eemaldatakse ebakõla, et juht peab olema tähelepanelik vähekaitstud liikleja, sh jalgratturi suhtes. Ka jalgrattur ise on juht, mistõttu jalgratturi eraldi rõhutamine ei ole asjakohane. Iga juht peab olema tähelepanelik vähekaitstud liikleja suhtes. Samas ei ole otstarbekas vähekaitstud liikleja mõiste defineerida. Näiteks mootorsõidukijuhi vaatest on vähekaitstud liiklejaks nii jalgrattur kui ka jalakäija. Samas jalgratturi jaoks on vähekaitstud liikleja jalakäija. Seega peab iga juht vähekaitstud liikleja defineerimisel lähtuma sellest, kui suure ohu allikaga liikluses osaletakse ehk millise sõidukiga liigeldakse. Lisaks on sättesse juurde lisatud kehtiva LS § 35 lõikes 1 toodud nõue, mis sobib antud punkti paremini ja mis käesoleva eelnõuga kehtetuks tunnistatakse.

LS § 33 lõike 2 punkti 6 muudatusega täpsustatakse lapse ohutust tagavate lisanõuete kohaldamist ja turvavahendite kasutamise nõudeid. Kehtiva seaduse kohaselt peab sõidu ajal turvavöö, motokiiver või laste turvavarustus olema nõuetekohaselt kinnitatud. Nimetatud sätte on tekitanud kohtuvaidlusi osas, milliseid nõudeid tuleb täpsemalt järgida. Seega täpsustatakse, et arvestada tuleb sõiduki või turvavahendi tootja nõuetega, sest turvavöö kasutamise puhul võivad mõlemad nimetatud osapooled näha ette konkreetseid nõudeid turvavöö kasutamisele. Vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni Genfi 1958. a „Ratassõidukile ning sellel kasutatava ja/või sellele paigaldatava varustuse ja osade ühtlustatud tehnonõuete vastuvõtmise ning nende nõuete alusel väljastatud kinnituste vastastikuse tunnustamise kokkuleppe“ eeskirjale nr 16 peab sõiduki tootja esitama turvavarustuse kasutamise informatsiooni sõiduki kasutajaraamatusse. Samuti peab turvavöö tootja, seda juhul, kui turvavöö tarnitakse sõidukist eraldi, lisama kaasa info

turvavöö paigaldamise ja kasutamise kohta. Eestis on nimetatud eeskiri üle võetud kehtiva seaduse § 73 lõike 11 ning § 78 lõike 5 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011. a määrusega nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele” ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. juuni 2011. a määrusega nr 37 „Auto, mootorratta, mopeedi ja nende haagiste tüübikinnituse, üksiksõiduki kinnituse ja ümberehituse tingimused, nõuded ja kord”.

Samuti täpsustatakse, et juht peab enne sõidu alustamist veenduma, et lapse ohutust tagavad lisanõuded (LS § 36) on täidetud. Näiteks tunnistatakse käesoleva eelnõuga kehtetuks kehtiva seaduse § 36 lõikes 10 toodud piirang, et mopeedi või mootorratta tagaistmel ei tohi sõidutada alla 12 aastast last ning asendatakse üldisema nõudega, et mopeedil ja mootorrattal ei tohi sõidutada last, kelle jalad ei ulatu toetuma jalatugedele või kelle areng ei võimalda last ohutult sõidutada. Seega peab juht enne sõidu alustamist veenduma, et nimetatud nõue oleks täidetud.

LS § 33 lõike 3 muudatusega täpsustatakse turvavöö kasutamise nõudeid. Kehtiva seaduse kohaselt peab sõidu ajal turvavöö olema nõuetekohaselt kinnitatud. Nimetatud säte on tekitanud kohtuvaidlusi osas, milliseid nõudeid tuleb täpsemalt järgida. Seega täpsustatakse, et arvestada tuleb sõiduki või turvavöö tootja nõuetega, sest turvavöö kasutamise puhul võivad mõlemad nimetatud osapooled näha ette konkreetseid nõudeid turvavöö kasutamisele. Vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni Genfi 1958. a „Ratassõidukile ning sellel kasutatava ja/või sellele paigaldatava varustuse ja osade ühtlustatud tehnonõuete vastuvõtmise ning nende nõuete alusel väljastatud kinnituste vastastikuse tunnustamise kokkuleppe”, millega Eesti ühines 18. jaanuari 1995 a seaduse „Mootorsõidukite varustuse ja osade kinnitamise ühtsete nõuete vastuvõtmise ja kinnitamise vastastikuse tunnustamise kokkuleppega ühinemise seadus“ (RT II 1995, 2, 3), mille § 3 alusel on Vabariigi Valitsus kehtestanud kokkuleppe juurde kuuluvad eeskirjad, eeskirjale nr 16 peab sõiduki tootja esitama turvavarustuse kasutamise informatsiooni sõiduki kasutajaraamatusse. Samuti peab turvavöö tootja, seda juhul, kui turvavöö tarnitakse sõidukist eraldi, lisama kaasa info turvavöö paigaldamise ja kasutamise kohta. Eestis on nimetatud eeskiri üle võetud kehtiva seaduse § 73 lõike 11 ning § 78 lõike 5 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011. a määrusega nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele” ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. juuni 2011. a määrusega nr 37 „Auto, mootorratta, mopeedi ja nende haagiste tüübikinnituse, üksiksõiduki kinnituse ja ümberehituse tingimused, nõuded ja kord”.

LS § 33 lõike 7 muutmise. Kehtiva seaduse kohaselt peab B-, C-, D- ja T-kategooria mootorsõiduki juht halva nähtavuse korral ja pimedal ajal asulavälisel teel hädapeatamise korral autost või traktorist sõiduteele väljumisel ja sõiduteel viibimisel kandma ohutusvesti. Kuigi loetelu katab kõiki mootorsõidukeid, välja arvatud mopeede ja mootorrattaid, siis sõidukid, millest väljumise korral peab ohutusvesti kandma, ei hõlma liikurmasinat. Liiklusseaduse § 93 lõike 2 punkti 9 kohaselt loetakse T-kategooria mootorsõidukiks lisaks traktorile ka liikurmasinat ja masinrongi. Kuigi liikurmasina kasutamise eesmärgiks ei ole pidev osalemine liikluses, ei ole liiklusohutuse seisukohalt põhjendatud liikurmasina erinev käsitus liikluses võrreldes teiste mootorsõidukitega (näiteks traktoriga, mille kasutamise eesmärgid on liikurmasinaga sarnased). Sellest tulenevalt asendatakse mootorsõidukite kategooriate loetelu üldise mõistega „mootorsõiduk” ning lisatakse loetelu, kes ei pea mootorsõidukist väljumisel ohutusvesti kandma. Halva nähtavuse korral või pimedal ajal asulavälisel teel hädapeatamise korral sõidukist sõiduteele väljumisel ja sõiduteel viibimisel ei pea ohutusvesti kandma mopeedi- ja mootorrattajuht. Muudatusest tulenevalt sarnaselt autost ja traktorist väljumisel laieneb ohutusvesti kandmise nõue ka liikurmasina juhile liikurmasina või masinrongi hädapeatamisel.

LS § 33 täiendatakse lõikega 11¹, millega sätestatakse erand sõiduki juhtimise ajal telefoni või muu käsiseadme käes hoidmise kohta. Sõidukitootjad tulevad välja järjest uute parkimist lihtsustavate lahendustega, kus võetakse sõiduki parkimiseks kasutusele juhtimispuult või mobiiltelefon. Sellest tulenevalt on vaja kehtestada erand ja lubada juhil hoida käes telefoni või muud käsiseadet, kui ta kasutab seda sõiduki kaugjuhitava parkimisfunktsiooni rakendamiseks. Kaugjuhitavat parkimist võimaldav seade ja selle kasutamine peab olema tootja nõuete kohane. Siinkohal tuleb aga silmas pidada, et antud erandi kasutamine on võimalik üksnes sõiduki parkimiseks. Seega selleks, et juht tohiks parkimisfunktsiooni kasutama hakkamiseks telefoni kätte võtta, peab sõiduk olema eelnevalt seisma jäänud ning seda kohas, kus on võimalik sõidukit parkida. Samuti peab ka sõidukil olema käivitatud kaugjuhitava parkimise funktsioon. Seega antud erand ei anna juhile õigust võtta telefoni sõiduki liikumise ajal kätte eeldusel, et tulevikus hakatakse sõiduki parkimiseks nimetatud funktsiooni kasutama. Muudatus on seotud ka mootorsõiduki juhtimise mõiste muutmisega (§ 2 punkt 41).

LS § 34¹ lõike 3 muudatusega täiendatakse eriloo kontrollimise nõudeid seoses liiklusregistri laiendamise ja veolubade infosüsteemi loomisega. Liiklusseaduse § 34¹ lõike 3 uus sõnastus näeb ette võimaluse kontrollida eriloo kehtivust liiklusregistri andmete alusel. Vastavalt liiklusseaduse § 173 lõike 1 muudatustele lisandub liiklusregistrile ka Maanteeameti antud erilubade andmebaas, mis võimaldab kontrollida Maanteeameti antud erilubadega seonduvaid andmeid elektrooniliselt. Selleks tagatakse järelevalveorganitele ka vastav ligipääs erilubade andmetele ning praktikas hakkab see toimuma sarnaselt juhtimisõiguse tõendamise (vt LS § 96 lg 2). Kohalike omavalitsuste antud erilubade kehtivust tõendatakse jätkuvalt tee omaniku antud eriloaga, kui kohalik omavalitsus ei ole halduskoostöö raames volitanud Maanteeametit väljastama eriluba ka kohaliku omavalitsuse teede.

LS § 34¹ täiendatakse lõikega 3¹, millega liiklusregistris sisalduvatele veoteede andmetele antakse õiguslik tähendus. Neid andmeid on nimetatud eelnõuga liiklusseadusesse lisatava § 174 lõikes 8 ning siinkohal on mõeldud andmeid, mis tulenevad majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määruse nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloo menetlustasu ja eritasu määrad“ § 4 lõike 2 punktist 2. Viidatud määruse punktis on öeldud, et 52t-ümarpuidu eriveo üheks tingimuseks on toimiva GPS-seadme olemasolu, mille abil on võimalik määrata autorongi asukoht.

Erilubade infosüsteemi käivitumisel hakkab see töötleva ka nimetatud GPS-andmeid, mille alusel oleks võimalik teostada järelevalvet eelviidatud määruse § 4 lõike 2 punktis 2 sätestatud nõude osas ning vajadusel rakendada ka liiklusseadusega ettenähtud sanktsioone (§-d 261¹ kuni 261³). Hetkel on selle nõude täitmise kontrollimine ja sanktsioonide rakendamine raskendatud, kuna puudub vastav tehniline valmidus ja usaldusväärsed (õigusliku tähendusega) andmed.

Liiklusseaduse § 34¹ lisatakse uus lõige 3², kuhu normitehnilistel põhjustel tõstetakse ümber senise § 34¹ lõike 3 teine lause.

LS § 34¹ lõiget 4 täiendatakse kolmanda lausega, mis näeb ette kiirkorras antud eriloo menetlustasu kuni 30 eurot iga tee omaniku välja antud eriloo kohta.

1. juulil 2015. a jõustus ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus, millega tunnistati kehtetuks teeseadus ja täiendati liiklusseadust. Liiklusseadusesse on viidud ka erivedusid ja eritasusid reguleerivad sätted. Seni olid eritasud täies ulatuses reguleeritud ministri määruse tasandil. Alates 1. juulist 2015. a jõustunud liiklusseaduse redaktsioon sätestab, et menetlustasu iga antud eriloo kohta on kuni kümme eurot (§ 34¹ lõige 4). Piirmäär on kooskõlas senise praktikaga, kus vastavalt rakendusaktile (kuni 31. juuni 2015. a kehtinud teede- ja sideministri 1. septembri

1999. a määrus nr 50 „Tee omanikule erakorralise veo või sõiduga tekitatud kulutuste hüvitamise ja eritasu määrad ning erilubade väljaandmise kord“) võeti eriloa andmise eest menetlustasu üldjuhul summas 6 eurot. Samas praktilisest vajadusest lähtuvalt käsitles varem mainitud rakendusakt eriolukorda, kus eriluba oli võimalik menetleda kiirkorras (eriloa andmine 3 tööpäeva asemel 8 töötundi jooksul) ning sellisel juhul rakendus menetlustasu summas 30 eurot. Uus liiklusseaduse regulatsioon ei võimalda enam kiirkorras antud loa korral sellist tasumäära rakendada ja senist praktikat jätkata. Eesmärgiga välistada vastuolu seadusega, on liiklusseaduse § 34¹ lõike 7 alusel kehtestatud määruses (majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määrus nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“) kiirloa menetlustasu siiski alandatud lubatud piirini ehk 10 euroni. Selline tasumäär ei saa oma eesmärki täita ning see tuleb viia seni kehtinud ja valdkonnas kokkulepitud tasemele. Märkimist väärib ka asjaolu, et tegemist ei ole seadusandja sihipäraselt kehtestatud regulatsiooniga, pigem ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse lüngaga.

LS § 34¹ lõiget 6 täiendatakse teise lausega, mis võimaldab tee omanikuga sõlmitud lepinguliste ülesannete täitmiseks vajaliku eriloa anda kuni lepingu kehtivuse lõpuni. Kehtiva seaduse kohaselt antakse eriluba välja kehtivusega kuni üks aasta. Muudatusega võimaldatakse tee omanikuga sõlmitud lepinguliste ülesannete täitmiseks vajaliku eriloa anda ka kuni lepingu kehtivuse lõpuni. Selline lepinguline ülesanne on näiteks talvine teehooldus, kus teehooldelepingud sõlmitakse üldjuhul 3–5 aastaks. Lepingu täitmiseks määratakse üldjuhul ka sõidukid ning nende tehnilised omadused. Kuna lepingu täitmiseks kasutatavad sõidukid on kogu lepinguperioodi ühes piirkonnas ning täidavad aastast aastasse samu ülesandeid, ei ole otstarbekas igal aastal uut eriluba väljastada. Seega võimaldab muudatus anda sõidukile, mida kasutatakse näiteks talvistel hooldetöödel, eriloa kuni lepingu lõpuni. Seeläbi väheneb nii eriloa väljastaja kui ka eriloa taotleja halduskoormus.

LS § 34³ täiendatakse lõikega 1¹, mis annab eriloa andjale võimaluse keelduda eriloa andmisest, kui taotluses märgitud vedaja ja mootorsõiduki või autorongi kohta eelnevalt antud eriloa § 34³ lõike 2 punktis 2 sätestatud alusel kehtetuks tunnistamisest ei ole möödunud ühte aastat.

Kehtiv liiklusseaduse regulatsioon sätestab, et eriluba tunnistatakse kehtetuks, kui ilmnevad liiklusseaduse § 34³ lõikes 2 toodud asjaolud - kui rikutakse eriveo teostamise reegleid või ilmneb, et eriloa taotlemisel esitati valeandmeid või võltsiti dokumente. Samas kehtetuks tunnistatud eriloa taastamiseks on vedajal võimalik taotleda uut eriluba ja seejuures eriloa andjal puuduvad õiguslikud alused uue eriloa andmisest keeldumiseks, seda ka juhul, kui eriveo tingimusi rikutakse süstemaatiliselt ja sellega ohustatakse tee seisundit või liiklusohutust. Eelnõuga lisatakse § 34³ uus lõige 1¹, mis annab eriloa andjale õiguse keelduda eriloa andmisest, kui taotluses märgitud vedaja ja sõiduki kohta eelnevalt antud eriloa liiklusseaduse § 34³ lõike 2 punktis 2 sätestatud alusel (eriveo nõuete rikkumine) kehtetuks tunnistamisest ei ole möödunud ühte aastat. Selliselt vedaja, kelle eriluba on olulise õigusrikkumiste tõttu kehtetuks tunnistatud, ei pruugi koheselt uut eriluba saada.

Kuna rikkumise iseloom ning rikkumisest tulenev oht, samuti nende korduvus erinevate ettevõtete ning sõidukite lõikes võivad oluliselt varieeruda, siis täiendava sanktsioneeriva meetme kasutamine igal rikkumisel ei oleks põhjendatud ja proportsionaalne. Seetõttu eriloa andmisest keeldumine on ette nähtud õigusena, mitte kohustusena, st eriloa andjal tuleb iga juhtumi korral eraldi kaaluda, kas kasutada § 34³ lõikes 1¹ sätestatud sanktsiooni või mitte.

LS 34³ lõike 2 punkti 1 sõnastust muudetakse ja täpsustatakse, et eriluba tunnistatakse kehtetuks ka siis, kui ilmneb, et eriloa eest ei ole ettenähtud korras tasutud. Säte on vajalik, et eriloa andjal tekiks õiguslik alus tunnistada eriluba kehtetuks, kui selle eest ei ole tasutud. Eriveo eest maksmise kord ning vastavad tasumäärad on reguleeritud liiklusseaduse § 34¹ lõike 7 alusel kehtestatud

majandus- ja taristuministri 04.09.2015 määrusega nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“.

LS § 35 lõige 1 tunnistatakse kehtetuks. Muudatus on seotud dubleerivate nõuete seaduses välja jätmisega, seda sarnaselt eelnõu teiste muudatustega (nt LS § 22 lõige 1). Muus osas on kehtiva seaduse sõnastus üle viidud LS § 33 lõike 1 muudatusse.

LS § 36 lõike 9 muudatusega asendatakse mõiste „turvavöö padi“ mõistega „istmekõrgendus“. Mõiste „turvavöö padi“ on eksitav, kuna seostub padjaga, mis tavamõistes asjaga, mille peale magades pead toetatakse. Nimetus „istmekõrgendus“ väljendab antud eseme reaalselt funktsiooni – tõsta laps kõrgemale, et turvavöö asetseks õigel kõrgusel. Eestis jaemüügis sellised esemed kannavad samuti nimetust „Istmekõrgendus“.

Mõistet turvavöö padi kasutatakse laialdaselt ka toodete puhul, mida kasutatakse laste puhul turvavöö küljes peatoena. Paragrahvi 36 lõike 9 tähenduses on mõeldud abivahendit, millega reguleeritakse lapse istumise kõrgust. Komisjoni direktiivis 2000/3/EÜ, millega kohandatakse mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevat nõukogu direktiivi 77/541/EMÜ tehnika arenguga (ELT L 53, 22.02.2000, lk 8–83) kasutatakse laste turvavarustuses mõistet istmekõrgendus.

LS § 36 lõike 10 muudatuse kohaselt ei tohi mopeedil ja mootorrattal sõidutada last, kelle jalad ei ulatu toetuma jalatugedele või kelle areng ei võimalda last ohutult sõidutada. Nimetatud nõuded ei laiene kolme- ja neljarattalisele mopeedile või kolmerattalisele mootorrattale, millele on valmistaja paigaldanud turvavööd ja istmed. Kui lapse jalad ei ulatu jalatugedele, puudub lapsel toetuspind ning tal on raske istmel püsida. Lisaks suureneb näiteks tagaistmel seeläbi võimalus, et lapse jalad võivad jääda sõiduki liikuvate osade vahele. Samas on täpsustatud, et nimetatud nõue ei laiene kolme- ja neljarattalisele mopeedile või kolmerattalisele mootorrattale, millele on valmistaja paigaldanud turvavööd ja istmed. Sellisel juhul on võimalik last kinnitada tootja nõuete kohaselt turvavööga või kasutada turvaseadet.

Algselt oli sätte eesmärk 12-aastase ja vanema lapse mopeedi ja mootorrattaga sõidutamise keeld, kui lapse jalad ei ulatu jalatugedele toetuma. Antud sätte juures on kõige olulisem laps ja tema turvalisus, mistõttu lapse vanus ei oma antud regulatsiooni juures tähtsust. Last ei tohi sõidutada, kui ta jalad ei ulatu tugele. Liiklusohutuse seisukohast lähtuvalt on väga oluline, et isiku jalad toetuksid kindlalt jalatugedele. Arvestades füsioloogilisi eripärasid, mis on seotud lapsealiste kasvamisega, ei saa siinkohal väita, et mopeedi ja mootorrattaga (olenemata nende turvalisuse astmest ja tehnilisest konstruktsioonist) oleks võimalik lapsi sõidutada alates sünnist. Arvestades ka Siseministeeriumi ettepanekut, mille kohaselt tuleks lapse sõidutamisel arvesse võtta ka lapse füüsilisi ja vaimseid võimeid, mitte ainult asjaolu, kas lapse jalad ulatuvad jalatugedeni, on lisatud punkt, et lisaks jalatugedeni ulatumiseni tuleb lapse sõidutamisel arvesse võtta, kas lapse areng võimaldab teda ohutult sõidutada. Sama kehtib ka vanema kui 12-aastase lapse kohta. Lisaks peab jääma antud sätte rakendamisel vastutus sõidutajale ehk ta peab olema veendunud, kas lapsealine isik on füüsiliselt ja vaimselt sõidutamiseks valmis (vt ka LS § 33 lõike 2 punkt 6).

LS § 37 lõike 3 punkti 1 muudatusega täpsustatakse ühissõidukiraja kasutamise korda. Paragrahvi 37 lõike 3 punkti 1 muudatusega täpsustatakse juhi kohustust kasutada ühissõidukirada pöörde sooritamiseks. Kehtiv sõnastus jättis liiklusohutuse ekspertide arvates võimaluse sätte tõlgendamiseks selliselt, et pööret võib sooritada ka ühissõidukiraja kõrval olevalt sõidurajalt, sõites risti üle ühissõidukiraja. Sellisel juhul tekib liiklusohutlik olukord, kus pööret sooritav sõiduk sõidab ette ühissõidukirajal sõitvale või ühissõidukirajalt pööret sooritavale sõidukile. Muudatuse sõnastusega kohustatakse juhti kasutama pöörde sooritamiseks või seisma jäämiseks

ühissõidukirada. Siinkohal on aga oluline, et muutunud ei ole ühissõidukiraja kasutamise põhimõtted. Ühissõidukirajale võib ajaliselt suunduda üksnes vahetult enne pöörde sooritamist või seismajäämist. Ühissõidukiraja kasutamine, mille korral ületatakse mööda ühissõidukirada mitmeid ristmikke, ei ole lubatud. Ühtlasi ei ole seaduse eesmärgiga kooskõlas selline ühissõidukiraja kasutamine, kus ühissõidukirada kasutatakse sadu meetreid või isegi kilomeetreid enne pööret (näiteks Tallinnas Pirita teel), kuigi soovitud pöörde sooritamiseks on võimalik ümber reastuda ka vahetult enne ristmikku.

LS § 39 lõike 2 sissejuhatavas lauseosas asendatakse mõiste „stopptuli“ mõistega „pidurituli“. ESTERM soovib terminite kasutamisel eelisterminina kasutada terminit „pidurituli“. Termin „stopptuli“ on termini „pidurituli“ sünonüüm.

LS § 39 lõiked 6–8. Õigusselguse tagamiseks on lisatud § 39 lõigetesse 6 ja 7 terminile sõiduk täiendus, mille kohaselt lõigete nõuded kehtivad ainult sellisel juhul, kui sõidukil on ohutuled. Kui sõidukil puuduvad ohutuled või need on rikkis, siis reguleerib ohutuledeta sõiduki peatumist § 39 lõige 8, mille punktis 1 nimetatud nõue viiakse kooskõlla sama lõike punktiga 2, mille kohaselt tuleb sõidukil ohukolmnurka kasutada ka ohutulede rikke korral. Näiteks liiklusõnnetuse korral, kui ohutuled on saanud vigastada ning ei tööta, tuleb sõiduki tähistamiseks kasutada ohukolmnurka. Lisaks on täpsustatud ääretulede riket, mille korral peavad sõidukil põlema ohutuled. Sõidukitel on kasutusel nii eesmised, tagumised kui ka külgmised ääretuled. Samas ühe külgmise ääretule rikke korral ei ole vajadust ohutulede kasutamiseks. Ühtlasi on sõidukitel kasutusel lisaks alumistele ääretuledele ka ülemised ääretuled. Liiklusohutuse seisukohalt on oluline, et sõidukil põleksid pimedal ajal või halva nähtavuse korral alumised ääretuled, mis tähistavad sõiduki alumisi gabariite.

Lisaks asendatakse muudatusega lõike 6 punktis 1 sõna „teepeenral“ tekstiosaga „väljaspool sõiduteed tee ääre lähedal“ Teepeenra kuulub tee koosseisu (LS § 2 punkt 81) ning visuaalselt on juhile tee asukoht paremini arusaadavam. Senised vaidlused valesti parkijatega on tekkinud teepeenra määratluses, sest kohati erineb tegelik olukord (sõidukite liiklemisel tekkinud) tee ehituses kasutatavast teepeenra mõistest.

LS § 40 lõike 1 muudatusega lisatakse tulede kasutamise regulatsioon pukseeritava seadme ja vahetatava pukseeritava seadeldise veole. Arvestades asjaolu, et pukseeritavat seadet ja vahetatavat pukseeritavat seadeldist ei registreerita ning neil puudub registreerimismärk ja numbrituled, peavad neil sõidu ajal põlema ääretuled. Ääretulede olemasolu nõue on kehtestatud liiklusseaduse § 63 lõikes 2.

Liiklusseaduse § 40 lõike 2 muudatusega täpsustatakse päevatulede kasutamist. Päevatulede kasutamisel ei pea haakes oleval sõidukil põlema ääre- ja numbrituled. Kui vedukil päevatulede kasutamisel ääre- ja numbrituled ei põle, siis ei saa sõiduki süsteemide tehnilisest ülesehitusest tulenevalt need põleda ka haakes oleval sõidukil. Ühtlasi ei ole valge ajal liiklusohutuse seisukohalt ääre- ja numbritulede erisuse loomine sõidukile tema haakes oleva sõiduki suhtes põhjendatud.

Liiklusseaduse § 40 lõike 3 muudatusega loobutakse autorongi tunnusmärgi kasutamise nõudest masinrongidel. Ettepanek selleks tuli Eestimaa Talupidajate Keskliidult ja Eesti Põllumeeste Keskliidult. Seda põhjusel, et traktorite ja liikurmasinate valmistaja ei ole sellist tunnusmärki harilikult sõidukile paigaldanud ega ole näinud ette ka valmidust sellise tunnusmärgi paigaldamiseks. Seega tuleb nõude täitmiseks sõidukile omaalgatuslikult täiendavad tuled paigaldada. Selline tegevus aga võib ohtu seada sõidukile kehtiva keregarantii, kuna tulede paigaldamiseks on vaja sõiduki kereesse täiendavad avaused tekitada.

LS § 40 lg 5 muutmine. Kehtiva seaduse § 40 lõige 5, millega kehtestatakse tulede kasutamise kohustused sõiduki peatamisel ja parkimisel, on raskesti mõistetav ning seetõttu vaidlusi tekitanud. Eelkõige tekitab küsimust, kas laiendus „halva nähtavuse korral ning pimedal ajal“ laieneb kõikidele sättes kirjeldatud juhtudele. Ühtlasi muudab sättest arusaamise keeruliseks asjaolu, et ühe sättega on kehtestatud kohustused nii peatatud kui ka pargitud sõidukile ning seda nii asulas kui ka väljaspool asulat. Muudatuse eesmärgiks on muuta seadus selgemaks ning nõuded lihtsamini jälgitavaks. Seetõttu viiakse sätte sisu loetelu kujule. Paragrahvi 40 lõike 5 loetelus sisalduvad sätted kehtivad halva nähtavuse korral või pimedal ajal valgustamata teel peatatud või pargitud sõidukitele.

LS § 44 muudatustega võimaldatakse kollase vilkuri asemel kasutada ka vilkuvaid kollaseid märgutulesid. Liiklusseaduses on vilkuri asendamine märgutulega lubatud alarmsõidukitel, muudatusega võimaldatakse sama ka §-s 44 nimetatud sõidukitel. Muudatusega seondub ka § 84 lõike 4 muudatus. Omavalitsusliitude ettepanekul lisatakse võimalus kollast vilkurit ja märgutuld kasutada ka tööülesannete täitmisel kohaliku omavalitsuse korrakaitseüksuse sõidukil. Arvestades, et nimetaud sõidukid võivad tihti tööülesandeid täita teel, on liiklusohutuse seisukohast asjakohane, et parandada nimetatud sõidukite nähtavust.

LS § 45 täiendatakse lõikega 1¹, mille kohaselt kahe rattalisel mootorrattal ja mopeedil on lubatud liikuda sõiduraja ulatuses kahes reas. Kehtivas liiklusseaduses oli vastav võimalus kehtestatud § 2 punktis 76. Samas on tegemist täpsustava nõudega, mitte aga mõiste osaga, mistõttu kehtestatakse see võimalus seaduse nõuete osas.

LS § 45 lõike 9 muutmine. Liikluskorralduslikult on võetud kasutusele sõidurajad, mis asuvad trammiteel. Õigusselguse tagamiseks on LS § 45 lõike 9 esimeses lauses täpsustatud, et kui trammiteele on märgitud mitterööbassõidukite liiklemiseks sõidurada, siis võib sellel mitterööbassõiduk sõita ning ületada sellelt sõidurealt ka ristmikku. Liiklusseaduse § 45 lõike 1 kohaselt tuleb teekattemärgistega sõiduradadeks jaotatud sõiduteel sõita sõiduraja piirides. Kehtiva seaduse sõnastus lubab trammiteel sõita või seisma jääda siis, kui mitterööbassõidukite sõiduradade arv ei ole liiklusmärgiga määratud.

LS § 46 lõiget 2 täpsustatakse, et pikivahe nõuded kehtivad üksnes mootorsõiduki, autorongi ja masinrongi puhul. Kehtiva seaduse kohaselt rakendatakse pikivahe nõuet kõikidele sõidukitele, ka jalgrattale. Nõude laiendamine näiteks jalgrattale ei ole vajalik. Vastavalt sama paragrahvi lõikele 1 peab juht vastavalt sõiduki kiirusele ning tee- ja ilmastikutingimustele hoidma sellist pikivahet, mis võimaldab vältida otsasõitu ees ootamatult pidurdanud või seisma jäänud sõidukile. Vastav nõue on jalgrattaliikluse ohutuse tagamiseks piisav.

Lisaks täpsustatakse muudatusega möödasõidu kavatsusest märku andmist. Liiklusseaduse kehtiv sõnastus piirab suunamärguande andmist suunatulega, mis tekitab olukorra, kus mootorsõidukijuht, andes käega suunamärguande, peab täitma pikivahe nõuet. Liiklusseaduse § 39 lõike 2 kohaselt on juht kohustatud andma suunamärguande käega, kui sõiduki ehituses pole suunatulesid või need on rikkis või sõidetakse ohutuledega. Muudatusega viiakse liiklusseaduse § 46 lõige 2 kooskõlla § 39 lõikega 2.

Samuti võimaldatakse pikivahe nõudest kõrvale kalduda juhul, kui juht kasutab mootorsõidukile tootja poolt ette nähtud pikivahe hoidmise seadet, mis iseseisvalt tagab eesliikuva sõidukiga ohutu pikivahe. Tänapäeva sõidukitel on tihti paigaldatud püsikiiruse hoidjad, mis suudavad iseseisvalt eessõitva sõidukiga pikivahet hoida. Samuti leiavad järjest enam kasutust nn platooning tüüpi lahendused, kus veoautod sõidavad üksteise järel väga lähestikku, võimaldamaks kütusekulust kokku hoida. Ohutu pikivahe tagab ning eessõitva sõiduki pidurdamisele reageerib sõidukisse paigaldatud tehniline lahendus.

LS § 48 lõikes 1 täpsustatakse reguleeritud ühissõidukirajalt pöörde sooritamist. Liiklusseaduse § 37 lõike 3 punkti 1 kohaselt võib sõidukijuht kasutada ühissõidukirada pöörde sooritamiseks. Õigusselguse tagamiseks täpsustatakse liiklusseaduse § 48 lõiget 1 ning lisatakse juhile kohustus sooritada pööre ühissõidukirajalt, kui liikluskorraldusvahendid ei keela ühissõidukirajalt pöörde sooritamist.

LS § 50 lõiget 2 muudetakse tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega. Samal põhjusel tehakse muudatused ka § 95 lõikes 5, § 96 lõigetes 1, 2 ja 8, § 97 lõigetes 3 ja 4 ning § 108 lõikes 3.

LS § 50 lõike 5 punktis 2 loobutakse sätestatud kiiruspiirangu tunnusmärgi nõudest, kuna see on oma olemuselt aegunud nõue. Kiiruspiirangu tunnusmärgi peamiseks eesmärgiks oli anda liiklusjärelvalve teostajale teavet sõiduki lubatud suurima kiiruse kohta. Samas kantakse sõiduki tehnilised andmed liiklusregistrisse ning nendele andmetele on juurdepääs ka liiklusjärelvalve teostajatel. Seetõttu ei täida nõue oma eesmärki.

LS § 50 lõikes 6 täpsustatakse aeglase sõiduki tunnusmärgi kasutamist. Muudatuse kohaselt peab aeglase sõiduki tunnusmärk olema lisaks mootorsõidukile ja autorongile paigaldatud ka masinrongile. Masinrongi koosseisu kuulub vedukina mootorsõidukina ka traktor, millel kehtiva liiklusseaduse kohaselt on nõutav aeglase sõiduki tunnusmärk. Masinrongi koosseisu võib moodustada vedukina ka liikurmasin, mille valmistajakiirus võib olla väiksem kui 40 kilomeetrit tunnis. Aeglase sõiduki tunnusmärgi kohustusest vabastatakse sarnaselt mopeedile ka mootorratas, sest mootorratta ehituslikust omapärasest lähtuvalt on aeglase sõiduki tunnusmärgi paigaldamine praktiliselt võimatu.

LS 57 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks. Liiklusseaduse § 57 reguleerib sõitmist reguleerimata ristmikul ja selle lõige 4 näeb ette, et üherajaliselt teelt mitmerajalisele teele sõitmisel peab juht andma teed mitmerajalisel teel sõitvale juhile.

Praktikas on tõusetunud selle sätte vajalikkuse küsimus. Juhil on väga raske öelda, milline tee on üherajaline, milline kaherajaline. Liiklusseaduse kohaselt: sõidurada on sõidutee pikiriba, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusmärkide või teekattemärgistega ja mille laius on küllaldane autode liiklemiseks ühes reas. Kaherajalise tee puhul tuleb siis arvestada kahe sõiduraja laiusega, pluss ohutu külgvahe, mille suurus on samuti täpselt määramata ja mida ei saagi täpselt määrata, sest oleneb kiirusest ja sellest, mille suhtes seda arvestada. Jääb ebaselgeks, kui lai peab olema tee, et see oleks kaherajaline. Seaduse kohaselt peab juht seda aga teatud juhtudel suutma adekvaatselt hinnata, et langetada õige otsus. Maanteeameti ettepanekul tunnistatakse säte kehtetuks.

LS 2. peatüki 6. jao pealkirja muudetakse, et viia see kooskõlla sama peatüki sisuga. Peatükis esitatakse lisanõudeid sõidukijuhile, jalakäijale (LS § 64 lõige 1, § 66 punkt 1) ja sõitjale (LS § 62 lõige 8, § 65 lõige 5). Liiklusseaduse § 2 punkti 27 mõiste hõlmab nii jalakäijat kui ka juhti, kuid mõiste sisu ei hõlma sõitjat. Kuuenda jao pealkirjas kasutatakse mõisteid „liikleja“ ja „sõitja“, mis katavad kogu 6. jaos nimetatud isikutele kehtestatud regulatsiooni.

LS § 62 pealkiri ja sisu viiakse kooskõlla pukseerimise mõistega (§ 2 punkt 57). Pukseerimise regulatsioon sisaldab lisaks mootorsõidukile ka autorongi ja masinrongi pukseerimist. Õigusselguse tagamiseks on mootorsõidukile esitatavaid nõudeid laiendatud ning lõigetes 1, 2 ja 5 on lisaks mootorsõidukile lisatud ka autorong ja masinrong.

Paragrahvi 62 lõikesse 1 on lisatud võimalus kasutada pukseerimisel abivahendina pukseerimishaagist. Pukseerimishaagis on laialdaselt kasutusel Euroopa Liidu liikmesriikides. Liiklusohutuse seisukohalt rakendatakse sellisele sõidukite ühendusele pukseerimisele kehtestatud lubatud suurimat sõidukiirust, mis § 15 lõike 1 punkti 4 kohaselt on 50 km/h. Liikmesriigid käsitlevad sellise abivahendiga pukseerimist erinevalt. Saksamaal ja Austrias on sellise abivahendiga sõiduki vedamist käsitletud kui haagisega vedu, mille korral peab haagis olema kindlustatud ja registreeritud. Samas Soome ei nõua sellise abivahendi registreerimist. Eestis on sellist abivahendit valdavalt käsitletud haagisena ning enamjaolt on pukseerimishaagised liiklusregistris registreeritud. Olemuselt on tegemist kas O1- või O2-kategooria haagisega, mis on ehitatud selliselt, et pukseeritav mootorsõiduk toetub esisillaga pukseerimishaagisele pukseerimishaagise telje kohal. Osa mootorsõiduki massist kantakse üle pukseerimishaagise teljele, sellest tulenevalt täiendatakse § 62 lõiget 10 uue punktiga 9, mille kohaselt ei tohi pukseerida juhul, kui pukseerimishaagise teljekoormus ületab registriteljekoormust.

LS § 62 täiendatakse lõikega 2¹, milles antakse viide, et pukseerimisel tuleb sõidukite registreerimise nõuete puhul lähtuda liiklusseaduse § 76 lõikes 1 kehtestatud korrast. Regulatsiooni eesmärgiks on tagada, et pukseerimisel osalevad sõidukid (sh pukseerimishaagis kui ka pukseeritav sõiduk) peavad olema registreeritud LS § 76 lõikes 1 kehtestatud korrast. Siseministeeriumi ettepanekul on sõnastust täpsustatud.

LS § 62 lõigete 5 ja 6 muutmine. Paragrahvi 62 lõikes 5 sätestatud nõudeid on laiendatud ka autorongi ja masinrongi pukseerimisele. Ühtlasi on täpsustatud, et pukseerimise keeld kehtib üksnes sõidupiduri rikke korral, kuna pukseerimisel on just viimane oluline. Seega näiteks käsipiduri rike ei takista sõiduki pukseerimist painduva ühenduslüluga.

Liiklusseaduse § 62 lõike 6 muudatusega täpsustatakse ohukolmnurga asukohta mootorsõidukil, autorongil või masinrongil, millel puuduvad või ei tööta ohutuled. Muudatuse kohaselt peab pukseeritava mootorsõiduki, autorongi või masinrongi tagaosale ohukolmnurga paigaldama selliselt, et see oleks tagaliiklejale nähtav.

LS § 62 lõike 8 muudatusega on täpsustatud olukorda, millal võib sõitja pukseeritavas sõidukis viibida. Kehtiva seaduse kohaselt võib sõitja olla mootorsõiduki juhikabiinis ja sõiduautos. Samas toodetakse väikeseid veoautosid, mis on ehituselt sarnased sõiduautoga ehk millel puudub juhikabiin. Seetõttu on vajalik täpsustada, et ka sellisel juhul võib sõitja olla pukseeritavas sõidukis. Kuna ka kehiva seaduse kohaselt ei ole pukseeritavas bussis sõitjal lubatud olla, siis on õigusselguse huvides seda ka täpsustatud.

LS § 62 lõike 10 muudatusega täiendatakse selle loetelu punktidega 7–9, millal ei tohi pukseerida. Pukseerida ei tohi mootorsõidukiga, mille pukseerimisseadis on rikkis või puudub. Rikkis pukseerimisseadise kasutamisel võib pukseeritav sõiduk lahti pääseda ja tekitada liiklusohutliku olukorra. Küll aga on lisatud täiendus, mille kohaselt võib siiski rikkis või puuduva pukseerimisseadise korral sõidukeid pukseerida, kui selleks saab kasutada haakeseadet. Haakeseadmed on oma ehituslikult ette nähtud haagise järele vedamiseks ning suudavad vastu pidada pukseerimisel tekkivale koormusele. Seetõttu sobivad haakeseadmed ka sõidukite pukseerimiseks ning puudub põhjendatud vajadus piirata vajadusel haakeseadme kasutamist pukseerimiseks. Lisaks ei tohi pukseerimishaagisega pukseerimisel pukseerimishaagise teljekoormus ületada pukseerimishaagise registriteljekoormust.

Samuti ei tohi pukseerida nõuetele mittevastavate mõõtmete, massi või teljekoormusega või muul viisil tee püsivust ohustavat sõidukit, autorongi või masinrongi. Liiklusjärelevalve käigus on esinenud olukordi, kus liiklusjärelevalve teostaja on keelanud nõuetele mittevastava sõidukiga liiklemise (näiteks teljekoormused ületavad lubatud väärtusi) ning kohustanud veose

ümberlaadimisega viima sõiduki nõuetega kooskõlla. Selle kohustuse vältimiseks on aga sõiduk ära pukseeritud, toetudes seejuures asjaolule, et pukseerimise korral ei ole nõudeid mõõtmetele, massile või teljekoormusele kehtestatud. Samas ei ole mõistlik ka pukseerimisele vastavaid nõudeid kehtestada, kuna pukseerimine on erandlik tegevus ning nõuetele vastava sõiduki, autorongi või masinrongi pukseerimise piiramine ei ole vajalik. Vältimaks aga nõuetest kõrvale kaldumist, keelatakse nõuetele mittevastavate mõõtmete, massi või teljekoormusega või muul viisil tee püsivust ohustava sõiduki, autorongi või masinrongi pukseerimine.

Lisatud on nõue, mille kohaselt ei tohi pukseerida juhul, kui pukseerimishaagise teljekoormus ületab registriteljekoormust. Olemuselt on pukseerimishaagis O1- või O2-kategooria sõiduk, mis on ehitatud selliselt, et pukseeritav mootorsõiduk toetub esisillaga pukseerimishaagisele pukseerimishaagise telje kohal. Seega osa mootorsõiduki massist kantakse üle pukseerimishaagise teljele, kuid see ei tohi ületada registreerimisel määratud väärtust.

LS § 63 lõigete 2–6 muutmine.

Paragrahvi 63 lõike 2 muudatusega loobutakse ka pukseeritava seadme veol kiiruspiirangu tunnusmärgist. Pukseeritava seadme veol on suurim lubatud sõidukiirus piiratud 25 kilomeetrini tunnis (LS § 15 lõike 1 punkt 5). Seega on kõikidel sõidukitel üks suurim kiirus, mistõttu ei ole täiendava tunnusmärgi lisamine vajalik.

Paragrahvi 63 lõike 3 muudatusega lisatakse viide § 85 lõikele 7. Tulenevalt Kaitseväe ja Kaitseväe kasutatavate pukseeritavate seadmete (nt relvajõududes kasutamiseks konstrueeritud ja valmistatud tehnika) tehniliste nõuete spetsiifikast, on vajalik liiklusseadust täiendada ning võimaldada Kaitseväe ja Kaitseväe kasutatavatel pukseeritavatel seadmetel lisaks tsiviilkasutuses olevatele haakeseadmetele (nõuded kehtestatud LS § 73 lõike 11 alusel) kasutada ka kaitseministri kehtestatud nõuetele vastavaid haakeseadmeid.

Muudatusega täpsustatakse § 63 lõikes 4 sisalduvat nõuet, millal ei tohi veetaval või tõugataval sõidukil olla inimesi. LS § 2 punkti 59 kohaselt hõlmab pukseeritava seadme vedu ka vahetatava pukseeritava seadeldise vedu, siis võib kasutada LS toodud mõistet. Samuti on nõuet täpsustatud lähtuvalt LS § 2 punktide 58 ja 91 muudatustest.

Muudatusega täpsustatakse § 63 lõiget 5. Masinrongi mõiste kohaselt võib masinrongi koosseisus olla üks või enam haagist või pukseeritav seade või vahetatav pukseeritav seadeldis. Pukseeritav seade võib oma olemuselt olla nii järelveetav kui ka eest tõugatav (LS § 2 punkt 58). Seetõttu täpsustatakse muudatusega, et korruga ei tohi lisaks vedamisele ka tõugata rohkem kui ühte pukseeritavat seadet või vahetatavat pukseeritavat seadeldist. Seega võib muudatuse kohaselt masinrongi koosseisu üheaegselt kuuluda näiteks üks ees lükatav pukseeritav seade ning taga veetav pukseeritav seade.

Muudatusega täpsustatakse § 63 lõiget 6 seoses pukseeritava seadme või vahetatava pukseeritava seadeldise mõõtmeid. Muudatuse kohaselt peavad sarnaselt haagisele ka pukseeritava seadme või vahetatava pukseeritava seadeldise massidele lisaks ka mõõtmed kehtestatud nõuetele vastama. Seega täiendatakse lõiget 6 mõistega „mõõtmed“. Vastavad nõuded on kehtestatud liiklusseaduse § 73 lõike 11 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrustega.

LS § 64 õueala liikluse regulatsioon viiakse õigusselguse tagamiseks kooskõlla seaduse seaduse §-s 15 sätestatud lubatud suurimate kiirustega.

Kehtiva sõnastuse kohaselt on § 15 lõike 1 punkti 6 kohaselt õuealal sõidukite liiklemise suurim lubatud sõidukiirus 20 km/h. Paragrahvi 64 lõige 2 täpsustas õueala regulatsioonis, et 20 km/h

kiiruspiirang kehtib mootorsõidukitele, mistõttu tekkis vastuolu liikluseaduse § 15 lõike 1 punkti 1 ja § 64 lõike 2 vahel. Liikluseaduse § 15 lõike 1 punktis 6 nimetatud lubatud suurim sõidukiirus kehtib kõigile sõidukitele. Muudatusega asendatakse sõna „mootorsõiduk“ sõnaga „sõiduk“.

LS § 64 lõike 5 muudatusega täpsustatakse sõidukite parkimise korda õuealal. Sõidukite parkimise korra osas tehakse kaks sisulist muudatust. Õuealal parkimise nõuete puhul tuleb silmas pidada, et kehtiva regulatsiooni kohaselt on õuealal lubatud parkida ka kõnniteel, kuivõrd tee mõistes sisalduvad nii sõidutee kui ka kõnnitee. Kuigi üldise regulatsiooni kohaselt on lubatud parkida väljaspool õueala kõnniteel ainult sellisel juhul, kui seda lubab vastav liikluskorraldusvahend (LS § 20 lõige 4), siis õuealale on liikluseadusega kehtestatud eraldi regulatsioon. Selle kohaselt võib kõnniteel parkida ka ilma liikluskorraldusvahendita. Ühtlasi ei ole kehtivas liikluseaduses toodud, milline on piisav ruum, mille sõiduki parkinud juht peab jalakäijale jätma. Arvestades asjaolu, et õuealal võib jalakäija liikuda ka sõiduteel, saab pahatahtlikult väita, et kõnniteel parkinud sõidukist saab jalakäija takistamatult mööduda ka sõidutee kaudu. Samas on jalakäijal siiski ohutum liikuda kõnniteel. Sellest tulenevalt rakendatakse muudatuse kohaselt õuealal kõnniteel parkijatele üldist kõnniteel parkimise nõuet, mille kohaselt peab kõnniteel jalakäijatele jääma vabaks 1,5-meetrine laiune osa. Seega on muudatusega õigusselguse tagamiseks toodud eraldi välja õuealal kõnniteel parkimise tingimused, mis oleks sarnased üldise kõnniteel parkimise tingimustega. Ühtlasi on juurde lisatud nõue, et kõnniteel tohib parkida üksnes juhul, kui sõiduteel parkimine ei ole võimalik ehk sõiduteel parkides jäädaks takistama jalakäijaid või muudaks võimatuks teiste sõidukite liikluse.

Teine muudatus puudutab õuealal parkimise regulatsiooni väljaspool tähistatud parklat. Kehtiva seaduse kohaselt on kohustus parkida tähistatud parklas. Seega, kui kogu õueala piirkonnas leidub üks tähistatud parkla, tuleks kõik sõidukid parkida selles parklas. Samas on võimatu igalt juhilt eeldada, et parkides õuealal väljaspool parklat on juht veendunud, et kogu õueala piirkonnas ei leidu kasvõi ühte tähistatud parklat. Samuti ei ole õuealal tähistatud parklates enamjaolt kohti kõikidele sõidukitele. Lisaks kasutatakse õuealal sõidukite parkimiseks ka liiklusmärgiga tähistamata kohti, mis on näiteks teekattemärgistega eraldatud või ehituslikult parkimiskohtadena kujundatud. Seetõttu laiendatakse nõudeid selliselt, et parkida võib igal juhul ka sõiduteel kohas, kus parkimine ei takista jalakäijat ega muuda võimatuks teiste sõidukite liiklust nagu see on liikluses hetkel väljakujunenud praktika.

LS § 67 lõike 1 muudatusega täpsustatakse sõidukijuhi poolt tulede kasutamist tunnelis sõitmisel. Kuna tunnelis liiklemist saab tinglikult vaadelda pimedal ajal liiklemisena, siis on muudatusena lisatud nõuded ka jalgratta, tasakaaluliikuri ja pisimopeedi tulede kasutamisele. Liikluseaduse § 40 lõike 1 kohaselt peavad mootorsõidukil sõidu ajal põlema lähi- või kaugtuled ning ääre- ja numbrituled. Haagisel peavad sõidu ajal põlema ääre- ja numbrituled. Trammil peavad sõidu ajal põlema lähi- ja ääretuled ning selle rööbashaagisel ääretuled. Pukseeritaval seadmel ja vahetataval pukseeritaval seadeldisel peavad sõidu ajal põlema ääretuled. Jalgrattal, tasakaaluliikuril ja pisimopeedil peavad põlema pimedal ajal või halva nähtavuse korral sõites ees valge ja taga punane tuli.

Lõigete 2 ja 3 muudatusega laiendatakse tunnelis mootorsõidukite vahelise pikivahe nõuet (2 sekundit) ka masinrongile ning C-kategooria mootorsõidukile (veoauto), ja CE-kategooria autorongile (autorong) esitatav pikivahe nõue (kaks korda 2 sekundit) ka D- kategooria mootorsõidukile (buss) ja DE-kategooria autorongile. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus (ELT L 167, 30.04.2004, lk 39–91) kohaselt kehtestatakse ohutuse seisukohalt sõidukite pikivahe raskeveokitele ja olukorraks, kui tunnelis liiklus peatub. Direktiivi kohaselt peab raskeveokite pikivahe olema vähemalt kahekordne võrreldes sõiduautode vahelise pikivahega ning tunnelis liikluse peatumisel

peab sõidukite vahe ees seisva sõidukiga olema 5 meetrit. Seda nõuet ei pea täitma, kui see ei ole hädapeatumise tõttu võimalik, st et tunnelis ei pea hakkama tagurdama, et 5 meetri nõuet täita. Direktiiv ei kehtesta bussidele sama suurt pikivahet kui raskeveokitele. Oma olemuselt ja sõidudünaamikalt on aga nii veoauto kui ka buss sarnased, mistõttu on oluline, et mõlemale sõidukile kehtiksid sarnased pikivahet nõuded tunnelis sõitmisel.

LS § 68 muudatusega täpsustatakse puudega isiku või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi kasutamist ning muudetakse liiklusjärelvalve teostajale parkimiskaardile kantud andmed paremini kättesaadavaks. Muudatuse kohaselt peab parkimiskaart olema paigaldatud sõiduki esiklaasile või armatuurilauale nii, et parkimiskaardi esikülg oleks kogu ulatuses nähtav. Kehtiva sõnastuse kohaselt tekkis parkimiskaardi kontrollimisel olukord, kus parkimiskaardi esiküljele kantud andmed ei olnud osaliselt või täielikult loetavad või sõiduk oli pargitud moel, mis ei võimalda füüsilist ligipääsu tagaklaasi juurde, samuti on tumendatud tagaklaaside puhul võimatu lugeda parkimiskaardi andmeid. Samuti on vääртеomenetluse otsuste puhul tekitanud vaidlusi mõiste „teenindamine“ kasutamine.

Õigusselguse tagamiseks on § 68 pealkirjas ja lõigetes 1–5 asendatud sõna „teenindamine“ sõnadega „transpordib“ või „vahetult transpordib“ vastavas käändes. Senises käsitluses on vaidlustes teenindamise mõistet püütud laiendada ka juhtumitele, kui liikumispuudega või pime inimene ei asu sõidukis ning teda ei viidud kuhugi või ei toodud kuskilt. Sellise olukorrana käsitleti näiteks liikumispuudega või pimedale inimesele ravimite või toidu toomist. Eelnimetatud näite korral puudub sõidukijuhil õigus ja ka vajadus liikumispuudega või pimedat inimest teenindava sõiduki parkimiskaardi kasutamiseks ning ta peab lähtuma sõiduki parkimisel üldisest parkimiskorrast. Vahetu transportimise all mõeldakse üksnes olukordi, kui liikumispuudega või pimedat inimest viiakse kuskile või minnakse nimetatud isikule vahetult järele (näiteks hoone ukse lähedale) ning seetõttu on vajalik üldistest nõuetest kõrvale kalduda.

Muudatusega jäetakse välja kehtiva liiklusseaduse § 68 lõike 3 punktis 2 sisalduv parkimisõigus, mis reguleerib õuealal parkimist. Liiklusseaduse § 64 lõike 5 muudatusega lubatakse parkida õuealal sõidukeid ka väljaspool parklat ning sellest tulenevalt puudub vajadus eriregulatsiooni kehtestamiseks.

LS § 73 lõige 3 muudetakse seoses järelvalve sätete viimisega 14. peatükki „järelvalve“ lisatava riikliku- ja haldusjärelvalve jakku. Sisu osas sättes muutusi ei ole.

LS § 73 lisatakse lõige 4¹, mis koosmõjus eelnõu § 191 lõike 1¹ lisamisega reguleerib olukorda, kus Eestis kehtib ka Eesti liiklusregistris registreeritud mootorsõiduki ja selle haagise ülevaatus, mis on tehtud teises Euroopa Liidu liikmesriigis.

Kehtiva Eesti ja Euroopa Liidu õiguse kohaselt seisneb teise liikmesriigi ülevaatus tunnistamine selles, et kui teises EL-i liikmesriigis registreeritud sõiduk registreeritakse Eestis ja sellel on kehtiv tehnoülevaatus, siis seda tunnistatakse ning kantakse see tehnoülevaatus ka liiklusregistrisse. Üleeuroopalist ülevaatusete tunnistamist ei eksisteeri aga juhul, kui näiteks Eesti liiklusregistrisse kantud sõidukile soovitakse teha ülevaatus mõnes teises liikmesriigis ja sõiduk jääb jätkuvalt Eesti registrisse. Samas lubab EL õigus selliseid kokkuleppeid riikide vahel teha. Sellise võimaluse näeb ette ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korraldust tehnoülevaatus ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ ELT L 127, 29.04.2014, lk 51–128). Direktiivi põhjenduspunkti 16 kohaselt peaks liikmesriigil olema õigus määrata väljaspool tema territooriumi asuvad ülevaatuspunktid läbi viima tema territooriumil registreeritud sõidukite tehnoülevaatus, kui kõnealustel ülevaatuspunktidel on juba oma asukohaliikmesriigi tegevusluba sõidukite ülevaatus läbiviimiseks.

Seega on käesoleva muudatusettepanekuga lisatava ülevaatus kehtivuse eeltingimuseks see, et:

- 1) ülevaatus on tehtud § 191 lõikes 1¹ nimetatud liikmesriigi asjaomase tehnonõuetele vastavust kontrolliva isiku poolt, kelleks võivad olla Euroopa Liidu liikmesriigis tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostavad äriühingud või teised isikud, kes on saanud oma riigi pädevalt asutuselt vastava volituse;
- 2) Maanteeamet on sõlminud § 191 lõike 1¹ kohaselt asjaomase Euroopa Liidu liikmesriigi pädeva asutusega koostöökokkuleppe tehnonõuetele vastavuse kontrolli kohta;
- 3) tehnonõuetele vastavuse kontrolli tulemus on kantud liiklusregistrisse.

Muudatuse positiivse mõjuna suureneb transpordiettevõtete konkurentsivõime, kellel avaneb võimalus teostada oma masinapargile tehnonõuetele vastavuse kontrolli väljaspool Eestit. Eelkõige esineb täna probleeme nendel transpordiettevõtetel, kellel oleks võimalus sõlmida pikaajalisi lepinguid teostamiseks oma masinapargiga vedusid ainult kindlate Euroopa riikide vahel, kuid olenevalt masinapargi vanusest tuleb teatud perioodi jooksul sõita kogu masinapargiga Eestisse tehnonõuetele vastavuse kontrolli. See toob kaasa olukorra, kus teatud osaga masinapargist ei ole võimalik sõlmitud lepinguga võetud kohustusi täita. Lisaks ebaefektiivsele ajakasutusele toob see täiendavalt kaasa finantskulutusi, kuna ühe tühisõidu maksumuseks Kesk-Euroopast Eestisse ning tagasi on hinnanguliselt 2000 eurot. Lisaks aja- ja finantskulutustele halvendab selline kindel tehnonõuetele vastavuse kontrolli Eestis läbimise kohustus võimalusi sõlmida kasumlikke lepinguid teostamiseks vedusid ainult näiteks Kesk-Euroopa riikides.

LS § 74 lõike 1 punkt 3. Õiguselguse tagamiseks on oluline täpsustada liiklusseaduse § 74 lõike 1 punktis 3 nimetatud mootorsõiduki tehnonõuete vastavuse kontrollijale esitatavaid nõudeid nii, et ta ei omaks ainult mootorsõiduki juhtimisõigust, vaid ka sõidukite kombinatsiooni juhtimisõigust. Muudatusega välditakse vaidlusi olukorras, kus tehnonõuete kontrollija teostab tehnonõuetele vastavuse kontrolli haagisele ning tekiks olukord, kus haagise liigutamiseks tehnonõuete kontrolli käigus puudub tehnonõuetele vastavuse kontrollijal autorongi või masinrongi juhtimisõigus ning ta ei saa haagise tehnonõuetele vastavuse kontrolli täismahus läbi viia.

LS § 74 lõige 7. Kehtiva seaduse kohaselt peab tehnonõuetele vastavuse kontrollija pärast atesteerimist osalema Maanteeameti korraldataval erialasel täiendusväljaõppel. Täiendusväljaõppe all mõistetakse siinkohal täiendavate atesteerimiskategooriate taotlemiseks vajalikku väljaõpet. Esmakordsel atesteerimisel atesteeritakse tehnonõuetele vastavuse kontrollija sõiduauto atesteerimiskategoorias või samaaegselt sõiduauto ja mootorratta atesteerimiskategoorias. Pärast seda võib taotleda atesteerimist ka teiste sõidukite atesteerimiskategoorias nagu buss, üle 3500 kilogrammise täismassiga veoauto ja üle 3500 kilogrammise täismassiga haagis. Täiendavate atesteerimiskategooriate taotlemine ei ole aga tehnonõuetele vastavuse kontrollijale kohustus vaid pigem õigus, kuna kõikides tehnoulevaatuspunktides ei tehtagi näiteks bussi tehnonõuetele vastavuse kontrolli, mistõttu ei ole kõikidel tehnonõuetele vastavuse kontrollijatel mõtet kõiki atesteerimiskategooriad taotleda. Siiski, selleks, et uut atesteerimiskategooriat saada, tuleb läbida asjaomane täienduskoolitus, millest tulenevalt muudetakse ka lõike 7 sõnastust.

LS § 74 lõike 13 muudatusega täpsustatakse, et tehnonõuetele vastavuse kontrollijale kehtestatud nõuded ei laiene kaitseväe ja Kaitseliidu mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuetele vastavuse kontrollijale. Kaitseväe ja Kaitseliidu sõidukite puhul reguleerib vastavat valdkonda liiklusseaduse § 85 lõike 7 alusel kehtestatud kaitseministri 21.10.2015 määrus. nr 25 „Kaitseväe ja Kaitseliidu mootorsõiduki ning haagise tehnonõuded ja varustuse nõuded ning tehnonõuetele vastavuse kontrollimise kord“.

LS § 75 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi). LS § 75 lõikes 4 sätestatud haldusjärelevalve teostaja õigused on sätestatud Vabariigi Valitsuse seaduse § 75 jj.

LS § 76 lõike 1 sõnastust muudetakse. Kehtiva seaduse § 76 lõige 1 sätestas väga erinevaid asju, nagu mootorsõiduki või selle haagise (edaspidi § 76–§ 77 selgituste juures *sõiduk*) registreerimise kohustuse, järelveetavale lisaseadmele registreerimismärgi paigaldamise võimaluse ning tähtaja, mille jooksul tuleb sõiduk registreerida. Seega käsitleb kehtiva seaduse § 76 lõige 1 väga erinevaid olukordi, mida on mõistlik reguleerida erinevates lõigetes, muutes seaduse niiviisi paremini loetavaks ja arusaadavamaks. Seetõttu sõnastatakse § 76 lõikes 1 üldine põhimõte, et kõik sõidukid, mida liikluses kasutatakse peavad olema registreeritud. Registreerimine tähendab lõike 2 kohaselt registreerimist liiklusregistris. Kõikvõimalikud erandid, milliseid sõidukid ei pea olema registreeritud ning registreerimise tähtjad sätestatakse järgnevates lõigetes. Eraldi lausena sätestatakse, et mootorsõidukil ja selle haagisel peab olema registreerimismärk. Seda seepärast, et kuigi registreerimise kohustus tähendab Eesti liiklusregistris registreerimist, siis siiski peavad ka mõnes teises registris olevad teiste riikide sõidukid, mis ei kuulu Eestis registreerimisele, omama registreerimismärki.

LS § 76 täiendatakse lõigetega 1¹–1⁴. Eelnõuga täpsustatakse eelkõige õigusselguse huvides tähtaegadega, mille jooksul tuleb riiki sisse toodud sõiduk registreerida (st kanda liiklusregistrisse). Kehtiva seaduse järgi (vt § 76 lõike 1 3. lauset) tuleb liikluses kasutatav sõiduk registreerida viie tööpäeva jooksul pärast sõiduki Eestis kasutusele võtmist. See võimaldaks grammatilisel tõlgendamisel justkui jõuda järeldusele, et nimetatud tähtaja jooksul võib sõidukit kasutada ilma registreerimata, sh ilma registreerimismärgita. Nii see loomulikult ei ole olnud, kuid võimalike valetõlgenduste vältimiseks on vajalik kõnealuseid sätteid täpsustada.

Lisatavad lõiked reguleerivad kolme juhtumit:

- 1) sõiduk tuuakse Eestisse kasutamiseks Eestis alaliselt elava, Eesti elamisluba või -õigust omava füüsilise isiku ja Eestis registreeritud juriidilise isiku poolt – seejuures ei ole isik registreerimistunnistuse järgi selle omanik;
- 2) Eestis alaliselt elav, Eesti elamisluba või -õigust omav füüsiline isik ja Eestis registreeritud juriidiline isik võtab Eestis kasutusele välisriigis registreeritud mootorsõiduki, mille registreerimistunnistuse järgi on ta selle omanik;
- 3) välisriigist Eestisse elama asunud füüsiline isik võtab Eestis kasutusele oma välisriigis registreeritud mootorsõiduki või haagise.

Paragrahvi 76 lõike 1¹ kohaselt võib riiki sissetoodud sõidukit kasutada 30 päeva jooksul pärast selle omandamist, kasutusõiguse saamist või tollivormistuse lõpetamist (neid asjaolusid peab tõendama sõiduki kasutaja), misjärel tuleb taotleda sõiduki registreerimist. Sõiduki kasutamise eelduseks on veel välisriigis väljastatud registreerimismärgi olemasolu, loomulikult peab sõidukil olema ka kehtiv liikluskindlustus ja liiklusseaduse §-s 88 nõutud dokumendid. Kuna praktikas on osutunud keeruliseks kontrollida, millal sõiduk täpselt Eestis kasutusele on võetud, siis sätestatakse põhimõtte, et sõiduk tuleb liiklusregistris ehk Eestis registreerida 30 päeva jooksul pärast selle välisriigist omandamist, kasutusõiguse saamist või tollivormistuse lõpetamist. See annab kodanikule aega välisriigist omandatud sõidukiga Eestisse jõuda ning teha registritoiminguid, kuna need võivad teinekord võtta aega rohkem, kui viis päeva. Sõiduki juhtimisel peavad sõidukil olema dokumendid, mida on nõutud liiklusseaduse §-s 88 ning lisaks sõiduki seaduslikku omandamist, kasutusõiguse tekkimist või tollivormistuse lõpetamise kuupäeva tõendav dokument, kus on fikseeritud sõiduki soetamise kuupäev. Selleks sobib näiteks müügileping või muu sarnane dokument, kuna oluline on kontrollida, millal täpselt sõiduk omandati.

Lõige 1² käsitleb olukorda, kus Eestis alaliselt elav, Eesti elamislooma või -õigust omav füüsiline isik ja Eestis registreeritud juriidiline isik võtab Eestis kasutusele välisriigis registreeritud mootorsõiduki, mille registreerimistunnistuse järgi on ta selle omanik. Sellisel juhul tuleb sõiduk registreerida liiklusregistris, kui see on Eestis järjest viibinud rohkem kui 90 päeva.

Lõige 1³ käsitleb ümberasuja kohustust registreerida oma sõiduk 90 päeva jooksul peale Eestisse elama asumist. See kehtib olenemata sellest, kas tegemist on Eesti kodaniku, teise Euroopa Liidu liikmesriigi kodaniku või kolmandast riigist pärit füüsilise isikuga. Näiteks, kui Eesti kodanik on eelnevalt elanud Soomes ja sealt ostnud endale auto, siis peab ta uuesti Eestisse elama asudes registreerima oma auto Eestis 90 päeva jooksul pärast Eestis elama asumist. Seejuures ei pea ümberasujust Eesti kodanik tõendama mootorsõiduki seaduslikku omandamist näiteks müügilepinguga, kuna sellisel juhul on tema nimi kantud sõiduki registreerimistunnistusele.

Lõige 1⁴ sätestab, et registreerimise taotluse peab esitama sõiduki omanik. Uue esmakordselt registreeritava sõiduki registreerimistaotluse võib esitada ka § 191 lõikes 1 nimetatud halduslepingu alusel registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli tegev isik ehk sisuliselt sõiduki valmistaja, tema ametlik esindaja või nende poolt tunnustatud edasimüüja. Praktikast esitabki üle 90% uute sõidukite registreerimistaotlustest edasimüüja, kes oma kliendile (s.o sõiduki ostja) pakub nn „võtmed kätte“ täisteenus. See tähendab, et sõiduki ostja ametiasutustes mingeid registreerimisega seotud asju ajama ei pea. Enamik sellistest toimingutest aetakse juba täna elektroonilistes teeninduskanalites, kuid siiski tuli sõiduki omanikul esitada Maanteeametile volikiri registreerimistoimingute tegemiseks. Käesolevaga lisatakse seadusesse sätte, mille kohaselt eeldatakse juhul, kui registreerimist taotleb halduslepingu alusel registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli tegema volitatud isik (nt sõiduki edasimüüja), omaniku esindusõiguse olemasolu. Praktikast tähendab see lihtsustatud korda sõidukite registreerimiseks, st sisuliselt võib sõidukite registreerimismenetlus 100% ulatuses toimuda e-teeninduse kaudu. Kuivõrd sõiduki registreerimistunnistuse väljastamine ei ole enam kohustuslik (vt käesoleva eelnõu LS § 76 lõike 7 muudatus), saab kõik registreerimistoimingud lõpule viia sõiduki edasimüüja ning ta ei pea enam isegi registreerimistunnistuse väljastamiseks külastama Maanteeameti teenindusbürood. Kokkuvõttes on tegemist soodsa olukorraga nii sõiduki müüjale kui ka ostjale ja lisaks ka Maanteeametile.

LS § 76 lõike 2 esimest lauset muudetakse ja sätestatakse, et registreerimise tulemusel kantakse Eestis kasutusele võetava ja nõuetele vastava mootorsõiduki või selle haagise ning sellega seotud isikute andmed liiklusregistrisse. Sättest eemaldatakse viide Maanteeametile, sest liiklusseaduse § 191 lõike 1 alusel on Maanteeamet volitanud sõiduki valmistajaid, nende ametlikke esindajaid või nende poolt tunnustatud edasimüüjaid teostama uutele sõidukitele registreerimiseelset ülevaatus. Registreerimiseelne ülevaatus on sisuliselt kontrollimine, et sõiduk vastab tootja andmetele. Selle käigus on Maanteeameti poolt loodud e-teeninduse võimalus sõiduki valmistajal, tema ametlikul esindajal või nende poolt tunnustatud edasimüüjal teostada ka e-teeninduse kaudu sõiduki registreerimismenetlus.

LS § 76 lõike 3 esimest lauset muudetakse ja sätestatakse, et registreerimisele kuulub ka Eestis elamisõiguse saanud füüsilise isiku sõiduk, kuna Euroopa Liidu kodaniku seaduse § 2 lõike 2 kohaselt on Euroopa Liidu kodaniku Eestis elamise seaduslikuks aluseks elamisõigus.

LS § 76 lõike 3¹ muudatusega täiendatakse nimekirja sõidukitest, mis ei pea liikluses osalemisel olema registreeritud.

Lõike punktis 2 sätestatakse, et registreerima ei pea teisaldatavat registreerimismärki kasutavat mootorsõidukit ja selle haagist. Teisaldatava registreerimismärgi kasutamine reguleeritakse §-s 76¹. Teisaldatavat registreerimismärki kasutatakse Eestisse müügile toodud või Eestis valmistatud

registreerimata sõiduki müügieelseks proovi- või katsesõiduks, seega sätestatakse, et selle perioodi jooksul ei ole sõidukit vaja registreerida.

Registreerida ei ole vaja ka sõidukit, mida pukseeritakse pukseerimishaagisega. Kehtiva seaduse kohaselt tuleb registreerimata sõiduki veoks kasutada haagist, millele sõiduk on täielikult veosena peale paigaldatud. Samas ei ole see iga kord põhjendatud ega ka vajalik, lisaks on pukseerimishaagis praktikas küllaltki levinud. Seega võimaldab muudatus kasutada pukseerimishaagist ka registreerimata sõiduki pukseerimiseks. Kuna pukseerimishaagis peab ise olema kehtestatud korras registreeritud, siis on osaliselt pukseerimishaagisele toetatud sõiduk käsitletav veosena ning pukseerimishaagise kindlustus katab ka õnnetuse korral tekkinud kulud.

Punktide 4 ja 5 kohaselt ei pea registreerima ka sõidukit, mida kasutatakse Eestist läbisõidul ehk sõiduki transiidi korral ja liiklusregistrist kustutatud sõidukit Eestist välja viimisel, kui nendel kasutatakse selleks otstarbeks väljastatud registreerimismärke. Selleks otstarbeks väljastatud registreerimismärkide all mõeldakse siinkohal transiitmärke, mida väljastab Maanteeamet. Transiitmärkide väljastamise kord on kehtestatud liikluseaduse § 76 lõike 13 alusel majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“. Nõuded transiitmärgile on kehtestatud liikluseaduse § 76 lõike 13 alusel majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega 49 „Riiklikele registreerimismärkidele ja nende valmistamisele esitatavad nõuded“. Transiitmärgil on punased numbrid värvitul taustal.

Punkti 6 kohaselt ei pea registreerima välisriigist renditud mootorsõidukit või selle haagist, mida kasutatakse rahvusvahelise veoseveo ja sõitjateveo eesmärgil. Kui § 76 lõike 11 kohaselt peab Eestisse kasutamiseks toodud sõiduki registreerima 30 päeva jooksul peale kasutusõiguse saamist, siis § 76 lõike 3¹ punkt 6 sätestab sellest erandi selliselt, et teisest riigist renditud, kuid Eestis kasutuses olevat ja samal ajal ka rahvusvahelises veose- või sõitjateveos osalevat sõidukit ei pea Eestis registreerima. Seos § 76 lõikega 11 on see, et näiteks renditud sõiduauto kuulub ikkagi registreerimisele, kui see on siin olnud kauem, kui 30 päeva.

LS § 76 lõike 5 sõnastust muudetakse ja sätestatakse, et kui mootorsõiduk või selle haagis on kaasomandis, kantakse omanike taotluse alusel liiklusregistrisse üks omanik, kellele laienevad käesoleva seaduse §-s 72 sätestatud kohustused. Ülejäänud omanikud kantakse liiklusregistrisse kaasomanikena.

Sätet muudetakse, kuivõrd sätte sõnastus on mitmeti tõlgendatav. Liiklusregistrisse kantakse erinevaid isikuid, sh sõiduki omanik, kaasomanik, vastutav kasutaja jne. Liiklusregistri andmebaaside (mis on ühildatud ka erinevate koostööpartneritega, sh mittetulundusühing Eesti Liikluskindlustuse Fond) loogika on selline, et sõidukiga peab olema seotud vähemalt seosega „omanik“ isik. Muud isikud on nõ vabatahtlikud. Samas mitut seosega „omanik“ isikut ei ole võimalik liiklusregistrisse kanda, eelkõige tulenevalt liikluseaduse §-s 72 sätestatud sõidukiomaniku ja vastutava kasutaja kohustustest, küll on aga võimalik registrisse kanda mitu seosega „kaasomanik“ isikut. Seega kantakse registrisse üks sõiduki omanik omanike kokkuleppel ning ülejäänud omanikud kaasomanikena.

LS § 76 lõike 7 muutmiselega kaotatakse kohustus väljastada sõidukile registreerimistunnistus, vaid see muutub vabatahtlikuks – registreerimistunnistus väljastatakse üksnes sõiduki omaniku või vastutava kasutaja soovi korral.

Registreerimistunnistus riigisiselt olulist tähtsust ei oma, näiteks sõiduki omanik, vastutav kasutaja ja kasutaja ei pea seda sõiduki juhtimisel kaasas kandma (käesoleva eelnõu kohaselt ei pea registreerimistunnistust kaasas kandma ka muud isikud, kui sõiduk on liiklusregistris registreeritud)

ja praktiline väärtus on sellel peamiselt Eestist välja sõitmisel (vt LS § 76 lg 2 ls 2). Muudatus vähendab töökoormust Maanteeameti teenindusbüroodes. Käesoleva eelnõu kohaselt (liiklusseadus § 76 lõige 1²) saavad uute sõidukite müüjad esitada taotluse sõiduki registreerimiseks, mis tähendab, et registreerimine toimub Maanteeameti e-teeninduse kaudu. Kehtiva seaduse kohaselt peab sõiduki müüja minema Maanteeametisse kohale, kus väljastatakse talle kui sõiduki omaniku esindajale sõiduki registreerimismärk ja registreerimistunnistus. Muudatuse kohaselt saaks Maanteeamet anda sõiduki müüjale üle mingi koguse registreerimismärke ja sõiduki müüja ei pea enam näiteks uue auto registreerimisel Maanteeameti teenindusbürood külastama. Sõiduki registreerimistunnistus on n-ö range arvestusega blankett, mis sisaldab turvaelemente, mille hoiustamiseks tuleb rakendada ka ranged turvanõudeid, mistõttu registreerimistunnistusi ei saa nii lihtsalt sõiduki müüjatele välja jagada. Seega käesoleva eelnõu kohaselt vaikimisi registreerimistunnistust enam ei väljastata ning seda tehakse ainult vajaduse põhiselt (selleks avaldab soovi sõiduki omanik või vastutav kasutaja). Sõiduki ostja saab taotleda registreerimistunnistust näiteks e-teeninduses ja Maanteeamet saadab selle postiga, seega väheneb Maanteeameti büroode külastatavus ja selle kaudu ka töökoormus.

Lõikesse 7 lisatakse ka uus kolmas lause, mille sisuks on sätestada Maanteeametile õigus volitada teist riigiasutust tegema toiminguid sõiduki registreerimismenetluse raames. Muudatuse vajaduse tingib eelkõige asjaolu, et registreerimismenetluse läbiviimisel tekib sageli vajadus esitatud andmete ja tõendite õigsuse kontrollimiseks või täpsustamiseks – näiteks dokumentides võltsimistunnuste tuvastamiseks, päringute tegemiseks jne. Olenevalt konkreetsetest asjaoludest võib ressurss või oskusteave sellisteks toiminguteks olla mõnes teises riigiasutuses suurem kui Maanteeametis. Praktikas on seni kasutatud ametiabi regulatsiooni võimalusi, kuid see seab teatud piiranguid – näiteks ei saa abitaotlust täitev riigiasutus ise menetlusosalise ega menetlusväliste kolmandate isikute poole pöörduda ega teavet/dokumente esitama kohustada kooskõlas haldusmenetluse seaduse § 38 regulatsiooniga. Kehtiv õigus registreerimismenetluse raames läbiviidavate toimingute tegemise edasivolitamiseks Maanteeametile õigust ei anna, kuid haldusressursi ning oskusteabe efektiivsema kasutamise tagamiseks on selline täiendus vajalik.

LS § 76 lõikes 8 asendatakse sõna „Trollibussi“ sõnaga „Trolli“. Muudatusega ühtlustatakse liiklusseaduses kasutatavaid mõisteid. Mõistena on kasutusel „troll“ (§ 2 punkt 88) ning ei kasutata mõistet „trollibuss“. Sellest tulenevalt asendatakse § 76 lõikes 8 mõiste „trollibuss“ mõistega „troll“.

LS § 76 lõikega 14 kehtestatakse riigilõivu tasumise nõue. Registreerimismärgi väljastamise, registreerimistunnistuse väljastamise, Maanteeameti spetsialisti kohalekutsumise ning mootorsõiduki ja selle haagisega seotud registrikannete tegemise taotluse läbivaatamise eest liiklusregistris. Oluline on kehtestada riigilõiv taotluse läbivaatamise eest seetõttu, et kui taotlusele järgneb negatiivne otsus, näiteks sõidukit ei registreerida, siis puuduks alus riigilõivu võtta. Samas kulutused on Maanteeamet pidanud taotluse läbivaatamisega kandma.

LS täiendatakse §-ga 76¹ milles esitatakse teisaldatavate registreerimismärkide regulatsioon (lõiked 1–11). Liiklusseadust täiendatakse teisaldatava registreerimismärgi väljastamise ja kasutamise nõuetega, mis praegu on reguleeritud majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ lisaga 3. Määrus sisaldab aga mitmeid nõudeid ja piiranguid, mis tuleb kehtestada seadusega. Lisaks ei ole teisaldatavat registreerimismärki üldse liiklusseaduses nimetatud, kuid see võimaldab osaleda liiklusregistris registreerimata sõidukiga liikluses, olles seetõttu vastuolus kehtiva liiklusseaduse § 76 lõikega 1, mille kohaselt peavad liikluses osalevad sõidukid olema registreeritud.

Nõuded teisaldatavale registreerimismärgile ning selle valmistamisele on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 49 „Riiklikele registreerimismärkidele ja nende

valmistamisele esitatavad nõuded“. Teisaldataval registreerimismärgil on valgel taustal mustad numbrid, teisaldatava registreerimismärgi tähtede ja numbrite kombinatsioon koosneb tähtede kombinatsioonist „PROOV“ ja sellele järgnevast neljakohalisest numbrikombinatsioonist välja arvatud võistlussõiduki registreerimismärk, millel on valged numbrid punasel taustal ja algab tähtede kombinatsiooniga „SP“.

Lõikes 1 on nimetatud juhud, millal võib teisaldatava registreerimismärgiga sõidukit liikluses kasutada. Eelkõige on tegemist lühiajalise kasutamisega näiteks sõiduki proovisõiduks või sõiduki viimisel ühest müügikohast teise. Teisaldatava registreerimismärgi kasutamine võimaldab Eestisse müügiks toodud sõidukitega teha ostjatel proovisõitu, mis on müügiotsuse oluline osa. Kõikide müügiks toodud sõidukite registreerimine liiklusregistris ei ole põhjendatud, kuna sõidukite müüja on sõidukite omanik ainult lühikest aega ja liikluses nendega niisama ei osale. Seega oleks registreerimise nõue koormav nii sõidukite müüjatele kui ka Maanteeametile, kuna pärast sõiduki ostmist tuleb uuesti Maanteeametis omanikuvahetus vormistada. Samuti mängib sõiduki esmase registreerimise kuupäev, mis registreerimisel liiklusregistrisse kantakse, olulist rolli sõiduki väärtuse kujundamisel – kui registreerimine toimuks lihtsalt n-ö menetlusliku nõude täitmiseks, oleks esmase registreerimise aeg, mis kaudselt näitab ka sõiduki kasutuselevõtu aega, sisuliselt ebakorrektnel, mille kaudu ka sõiduki väärtus varasema registreerimise tõttu väiksem (sõiduki justkui tundub selle tõttu vanem).

Lisaks nähakse ette võimalus, et Maanteeamet, määratud tehniline teenistus või sõiduki valmistaja võib kasutada teisaldatavat registreerimismärki ekspertiiside või katsetuste tegemiseks. Näiteks tüübikinnituse raamistikus tuleb teha mootorsõidukite heitmete kontrollimiseks katsetusi realses liikluses. Selle võimaldamiseks peaks olema võimalus ka sõiduki valmistajatel ning tehnilistel teenistustel kasutada teisaldatavat registreerimismärki.

Lõikes 2 sätestatakse, et kuigi välisriigi võistlussõidukile antakse teisaldatav registreerimismärk, siis käsitletakse sellena siiski võistlussõiduki registreerimismärki (majandus- ja kommunikatsiooniministri 21. juuni 2011. a määruses nr 49 „Riiklikele registreerimismärkidele ja nende valmistamisele esitatavad nõuded“ sätestatud tüüp A10), mitte aga teisaldatavat registreerimismärki (tüüp A8 ja A11), kuna võistlussõiduki registreerimismärk on erinev (kilest kleebis), et arvestada võistlussõiduki erinevaid kasutustingimusi võrreldes tavasõidukitega. Kuid sellist välisriigi võistlussõiduki registreerimismärki saab taotleda ja kasutada vastavalt § 76¹ sätestatud nõuetele. Muu hulgas peab sellise sõiduki kohta täitma liiklusregistris lõike 6 kohast registreerimismärgi päevikut.

Lõikes 3 sätestatakse, kellele teisaldatava registreerimismärgi kasutusõiguse anda võib. Teisaldatav registreerimismärk väljastatakse ainult ettevõtjatele, kelle tegevuseks see on vajalik. Üldjuhul antakse teisaldatava registreerimismärgi kasutusõigus äriühingule, kelle tegevusalaks on sõidukite valmistamine või müük. Kui vastavat tegevusala ei ole kantud äriregistrisse, on selle asjaolu tõendamiskoormis teisaldatava registreerimismärgi märgi kasutusõiguse taotlejal. Selleks on tal õigus esitada Maanteeametile kõiki haldusmenetluses lubatavaid tõendeid. Äriühingutele väljastatakse teisaldatav registreerimismärk eelkõige sõidukite müügieelseks proovi- või katsesõiduks, aga ka sõiduki omal käigul sõitmiseks piiripunktist või tolliterminalist müügikohta, Maanteeametisse registreerimiseelseesse tehnonõuetele vastavuse kontrolli või ühest müügikohast teise. Seega võib teisaldatavat registreerimismärki kasutada ainult seaduses otsesõnu sätestatud eesmärkidel. Muudel eesmärkidel märkide kasutamisel on tegemist kasutusnõuete rikkumisega, mille korral tunnistab Maanteeamet märgi kasutusõiguse kehtetuks. Lisaks võib teisaldatava registreerimismärgi kasutusõiguse anda spordialaliidule (Eesti Autospordi Liit) ning Maanteeamet, tema määratud tehniline teenistus või valmistaja võib ka ise teisaldatavat registreerimismärki kasutada sõidukitel, millel viiakse läbi ekspertiisi või katsetust.

Lõige 4. Teisaldatava märgi saamiseks tuleb Maanteeametile esitada vastavasisuline elektroonilises vormis taotlus. Maanteeamet vaatab teisaldatava registreerimismärgi taotluse läbi esimesel võimalusel, kuid mitte rohkem, kui 30 päeva jooksul taotluse esitamisest. Vajadusel võib taotluse menetlemise tähtaega pikendada kuni 60 päevani. See on vajalik eelkõige juhul, kui teisaldatava registreerimismärgi kasutusõiguse eesmärk ja/või taotleja tegevusala on ebaselge ja vajab täiendavate menetlustoimingute tegemist.

Lõikes 5 sätestatakse, et teisaldatava registreerimismärgi kasutusõigus antakse üheks aastaks. Kui soovitakse tähtaega pikendada, on võimalik taotleda kasutusõigust uuesti. Aastane kasutusõiguse tähtaeg tagab selle, et Maanteeamet saab uueks perioodiks kasutusõiguse taotlemisel veenduda, et isik jätkuvalt vastab teisaldatava registreerimismärgi kasutamise nõuetele, st tal on vajadus teisaldatava registreerimismärgi kasutamiseks ja ta tegeleb endiselt ka vastava tegevusalaga. Arvestada tuleb, et Maanteeametil on pikendamistaotluse läbivaatamisel ulatuslik (analoogne esmaväljastamistaotluse läbivaatamisega) kaalutusruum. Näiteks võib Maanteeamet keelduda teisaldatava registreerimismärgi kasutusõiguse pikendamisest, kui pikendamise taotleja on rikkunud teisaldatava registreerimismärgi kasutusnõudeid.

Lõikes 6 sätestatakse, et teisaldatava registreerimismärgiga sõidukiga liikluses osalemine käib läbi liiklusregistri elektroonilise rakenduse. Teisaldatava registreerimismärgi valdaja peab pidama ka elektroonilist päevikut, kuhu kantakse sõiduki ja juhi andmed ning märgi kasutusperiood (siiani väljastati koos teisaldatava registreerimismärgiga paberil päevik). Nii teisaldatava registreerimismärgi andmed kui ka selle valdaja poolt konkreetse sõidu kohta esitatavad andmed kantakse liiklusregistrisse. Kuivõrd sõiduki kasutaja näol, kelle andmed tuleb samuti esitada, on tegemist isikuandmetega, tuleb nende töötlemise õigus sätestada seadusega. Andmete säilitamise tähtajad sätestatakse liiklusregistri põhimääruses. Teisaldatava registreerimismärgi kasutamisel kannab isik, kellele on antud registreerimismärgi kasutusõigus (valdus), enne sõidu alustamist teisaldatava registreerimismärgi elektroonilisse päevikusse andmed sõiduki, selle juhi ja sõiduki kasutamise aja kohta, mis kantakse liiklusregistri sõidukite andmebaasi. Kehtiva korra kohaselt tuleb andmed kanda eespool viidatud paberil päevikusse. Paberpäevikutest loobumine muudab teisaldatava registreerimismärgi kasutamise ettevõtjate jaoks mugavamaks, samas on Maanteeametil ja politseiametnikel lihtsam kontrollida, et teisaldatavat registreerimismärki ei kuritarvitataks. Näiteks automüügiplatsi jaoks väljastatud teisaldatava registreerimismärgiga sõidukiga liikluses osalemisel väljaspool müügiplatsi tööaega võib tekitada kahtlusi, kas tegemist on ikka õigustatud kasutamisega, näiteks müügieelse proovisõiduga, millisel eesmärgil teisaldatav registreerimismärk ju tegelikult väljastatud on. Paberpäevikuga võis põhimõtteliselt sõita nii, et päevik oli näiteks kõrvalistmel ja seda sai kiiresti täita alles siis, kui politseiametnik oli sõiduki peatanud. Elektroonilise päevikuga saab politseiametnik kontrollida, kas proovisõit on liiklusregistris registreeritud ja sõidukit ei pea selleks peatama. Teisaldatavate registreerimismärkide kasutusnõuete järelevalve on seega väga oluline, kuivõrd sisuliselt antakse teatud isikutele õigus liikluses kasutada registreerimata sõidukeid, st mh sõidukeid, mille tehnonõudeid ei ole ettenähtud korras ja mahus kontrollitud. Praktika on näidanud, et kasutusnõuete rikkumisi esineb suhteliselt palju. Siiani ei ole õigusaktides paraku sätestatud tõhusaid meetmeid rikkumiste vältimiseks ega isegi vähendamiseks (vt selle kohta ka allpool).

Lõikes 7 reguleeritakse teisaldatava registreerimismärgi kasutamise tingimusi. Teisaldatavat registreerimismärki võib liikluse kasutada alates kell 7.00 kuni kell 22.00, välja arvatud, kui sõidetakse piiripunktist või tolliterminalist hulgi- või jaemüügi õigusega ettevõtja territooriumini või spordialaliidule antud teisaldatava registreerimismärgiga. Kuna teisaldatav registreerimismärk on mõeldud ennekõike sõidukite müügieelseks proovisõiduks, siis on oluline, et registreerimismärke kasutataks eesmärgipäraselt.

Lõigetes 8 ja 9 reguleeritakse kasutusõiguse lõppemise, keeldumise ja kehtetuks tunnistamisega seonduv. Kasutusõigus lõpeb automaatselt, kui kasutusõiguse tähtaeg on lõppenud või kui teisaldatava registreerimismärgi kasutusõiguse omanik lõpeb või lõpetab tegevuse, mis oli kasutusõiguse saamise eelduseks (nt sõidukite müük). Kui aga tuvastatakse teisaldatava registreerimismärgi kasutusnõuete rikkumine (nt on täitmata elektrooniline päevik konkreetse sõidu kohta või kasutatakse märke pärast kasutustähtaja lõppemist, märki kasutatakse mitte eesmärgipäraselt vms), tunnistab Maanteeamet teisaldatava registreerimismärgi kasutusõiguse kehtetuks. Samadel alustel keeldub Maanteeamet ka teisaldatava registreerimismärgi kasutusõiguse andmisest, näiteks kui aastase perioodi möödumisel soovitakse teisaldatava registreerimismärgi kasutusõigust uueks perioodiks, kuid eelneval perioodil on õiguse omanik rikkunud kasutamise nõudeid. Infot ja tõendeid rikkumiste kohta võib Maanteeamet saada ka näiteks Politsei- ja Piirivalveametilt, kes tegeleb liiklusjärelvalvega.

Lõikes 10 sätestatakse, kohustus tagastada teisaldatav registreerimismärk Maanteeametile. Kuna teisaldatav registreerimismärk on riigi omand, tuleb see kasutusõiguse lõppemisel tagastada.

Lõikes 11 nähakse ette riigilõivu tasumise kohustus teisaldatava registreerimismärgi väljastamise taotluse läbivaatamise eest.

LS § 77 lõiked 1 ja 2–8 muudetakse.

Liiklusseaduse § 77 lõike 1 muudatusega täpsustatakse asjaolusid, mille puhul sõidukit ei registreerita. Loetelu on täiendatud asjaoluga, et liiklusregistri toiminguid ei teostata juhul, kui sõiduk on kuulutatud tagaotsitavaks. Kehtiva seaduse sõnastuse puhul sellist piirangut ei ole ning Maanteeametil puudub võimalus keelduda näiteks sõiduki omaniku vahetuse vormistamisest juhul, kui sõiduk on tagaotsitavaks kuulutatud. Samas see, et sõiduk on tagaotsitavaks kuulutatud, viitab asjaolule, et sõiduki registritoimingu teostamist ei soovi teostada selle õigusjärgne omanik. Seega peab Maanteeametil olema võimalus keelduda sellisel juhul registritoimingu tegemisest, misjärel teatatakse asjaolust ka politseiasutusele. Märke sõiduki tagaotsitavaks kuulutamise kohta teeb Politsei- ja Piirivalveamet läbi x-tee liiklusregistrisse. Ühtlasi on lõike sissejuhatav osa muudetud selliselt, et välja on jäetud tekstiosa „teeb otsuse“ ning asendatud sõnaga „keeldub“. Muudatusega täpsustatakse registreerimistoimingu olemust.

Samuti lisatakse loendisse täiendav punkt, et liiklusregistri toiminguid ei teostata juhul, kui mootorsõiduk või selle haagis on muudel põhjustel liiklus- või keskkonnaohtlik. Taoline vajadus on tekkinud Maanteeameti praktikas nii vaidemenetluste kui ka kohtuvaidluste pinnalt. Loetelu on jäetud teadlikult lahtiseks, sest liiklusvaldkond on tehniliselt väga kiiresti arenev valdkond, mis vajab pidevat õigusaktide muutmist ja täiendamist, mistõttu ei ole mõttekas uute asjaolude ilmnmisel ja erinevate regulatsioonide lisandumisel iga kord seadust muuta. Seadusloome peaks ka selliseid abstraktseid lahendusi võimaldama, et õigus keelduda on võimalik ka „muudel õigusaktides sätestatud juhtudel“. Menetlust viib läbi Maanteeamet, kes saab vajadusel rakendada vastavat kaalutusõigust.

Liiklusseaduse § 77 lõikes 3 sätestatakse, et registriandmete muutmiseks peab mootorsõiduki või selle haagise omanik või tema esindaja või muu õigustatud isik esitama Maanteeametile nõuetekohase taotluse 10 tööpäeva jooksul andmete muutumisest arvates. Kui kehtiva seaduse LS § 77 lõikes 3 nähakse ette taotluse esitamise tähtajaks viis tööpäeva, siis paindlikkuse huvides asendatakse see käesolevas eelnõus 10 kalendripäevaga. Diskussiooni tulemusel on leitud, et 10 kalendripäeva on selleks toiminguks mõistlik aeg.

Liiklusseaduse § 77 lõige 4. Maanteeametil on vajadusel, eelkõige juhul, kui muutuvad sõiduki andmed või neid on vajalik täpsustada või kui sõidukil puudub nõuetekohane identifitseerimisnumber (VIN või TIN kood), õigus enne registriandmete muutmist nõuda sõiduki esitamist kontrollimiseks. Siiani tuli sõiduk esitada Maanteeametile kontrollimiseks üksnes kahel juhul: kui muutuvad sõiduki andmed või sõidukil puudub nõuetekohane identifitseerimisnumber. Lähtudes haldusmenetluse seadustiku seaduse tõendamise üldpõhimõtetest, mille kohaselt on haldusorganil õigus nõuda haldusmenetluse käigus menetlusosalistelt ning muudelt isikutelt nende käsutuses olevate tõendite ja andmete esitamist, mille alusel haldusorgan teeb kindlaks asja lahendamiseks olulised asjaolud, on Maanteeametil vajadusel loomulikult alati õigus nõuda, et menetlusosaline esitaks enne registrikande tegemist sõiduki kontrollimiseks. Õigusselguse huvides on seega vastavat regulatsiooni täiendatud.

Liiklusseaduse § 77 lõikest 5 eemaldatakse ebavajalik viide liiklusseaduse § 77 lõigetele 7 ja 8¹, muutes lõike paremini loetavaks.

Liiklusseaduse § 77 lõikes 6 muudetakse sõidukite nimekirja, mille liiklusregistrist kustutamiseks on vajalik nõuetekohane lammutustõend, et viia see kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ, kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34–43), mille artikli 2 punkti 1 kohaselt loetakse sõidukiteks M1 (sõiduauto) ja N1 (kuni 3500 kg täismassiga veoauto) kategooria autod ja kolmerattalised mootorsõidukid, välja arvatud kolmerattalised mootorrattad. Kuna Vabariigi Valituse 17. juuni 2010. a määrus nr 79 „Mootorsõidukitest ja nende osadest tekkinud jäätmete kogumise, tootjale tagastamise ning taaskasutamise või kõrvaldamise nõuded ja kord ning sihtarvud ja sihtarvude saavutamise tähtajad“, millega on direktiiv 2000/53/EÜ üle võetud, käsitleb samuti ainult M1, N1 ja L2e (kolmerattaline mopeed) kategooria sõidukeid, siis tuleb liiklusseaduses asendada kolmerattalise mootorratta ja kerge neliratta liiklusregistrist kustutamisel lammutustõendi esitamise kohustus, kohustusega esitada lammutustõend kolmerattalise mopeedi kustutamisel.

Paragrahvi 77 lõike 6 punkti 6 muudatusega sätestatakse, et taotluse LS § 77 lõike punktis 2 nimetatud sõiduki kustutamiseks liiklusregistrist võivad sõiduki üleandmisel muuseumile või koolitusasutusele lisaks Siseministeriumile esitada ka teised riigiasutused. Praktika kohaselt annavad lisaks Siseministeriumile ka teised riigiasutused sõidukeid õppevahenditeks üle muuseumidele ja koolitusasutustele. Samuti ei ole adressaadid üksnes muuseumid ja sisejulgeoleku õppeasutused, vaid ka teised õppeasutused. Seni kehtinud regulatsiooni järgi ei ole eelpool nimetatud toiming aga aluseks sõiduki liiklusregistrist kustutamiseks ning Maanteeametile tuleks teiste riigiasutuste poolt esitatud taotlused sõiduki liiklusregistrist kustutamiseks jätta rahuldamata. Selline kitsendus toob aga endaga kaasa ebamõistliku aja- ja ressursikulu ning takistused sõiduki liiklusregistrist kustutamisel.

Liiklusseaduse § 77 lõikes 7 asendatakse sõna „register“, sõnaga „liiklusregister“, kuna Maanteeamet saab teha registriga seonduvaid toiminguid ainult liiklusregistris. Lisaks muudetakse lõike 7 viimast lauset lihtsamaks ja paremini loetavamaks.

Liiklusseaduse § 77 lõike 8 muudatusega parandatakse viiteviga ning viidatakse ajutist kustutamist reguleerivale lõikele 7. Ühtlasi lisatakse Maanteeametile võimalused kustutada sõiduk ajutiselt registrist, kui sõiduki tüübikinnitus või üksiksõiduki kinnitus on kehtetuks tunnistatud. Vastavalt liiklusseaduse § 78 lõikele 1³ on tüübikinnitus menetlus, mille tulemusena Maanteeamet tunnustab, et mootorsõiduki või selle haagise tüüp või nende osa, süsteemi, varustuse või eraldi seadmestiku tüüp vastab kehtestatud nõuetele. Liiklusseaduse § 78² annab Maanteeametile õiguse tunnistada sõiduki tüübikinnitus või üksiksõiduki kinnitus kehtetuks. Nimetatud paragrahvis toodud aluste puhul on valdavalt tegemist olukorraga, kus tüübikinnitus on saadud kas pettuse või valeandmete

esitamise tulemusena. Seega ei vasta sõiduk kas Euroopa ühtse tüübikinnituse või Eesti riikliku tüübikinnituse nõuetele ning sellise sõiduki kasutamine on keelatud.

Sõiduk kustutatakse ajutiselt registrist ka juhul, kui Maanteeamet on teinud kindlaks, et sõiduk ei vasta kehtivatele või sõiduki registreerimise ajal kehtinud nõuetele. Näiteks, kui sõiduk on omavoliliselt ümber ehitatud nii, et see ei vasta enam kehtivatele nõuetele või selle sõiduki registreerimise ajal kehtinud nõuetele. Maanteeamet kustutab sõiduki sellisel juhul ajutiselt registrist 30 päeva möödumisel mittevastavuse tuvastamisest juhul, kui sõiduki omanik ei ole selle aja jooksul sõidukit nõuetega kooskõlla viinud. Praktikast on selliseid juhtumeid ka esinenud, kus sõiduk on kas ümber ehitatud või näiteks on registreerimise ajal esitatud valeandmeid. Üldiselt tuvastatakse sellised juhtumid sõiduki korralise tehnonõuetele vastavuse kontrolli käigus. Muudatus on seega vajalik, hoidmaks nõuetele mittevastavad sõidukid liikluses kasutamisest, millega võib esineda oht näiteks liiklus- või keskkonnoahutusele, samuti muudele õigushüvedele (elu/tervis, omand jne), eemal. Kui sõiduki nõuetele mittevastavus on tuvastatud, on sõiduki omanikul/valdajal siiski võimalus 30 päeva jooksul sõiduk nõuetega kooskõlla viia. Vastasel korral kustutab Maanteeamet sõiduki ajutiselt registrist. Ajutiselt registrist kustutatud olekusse jääb sõiduk kuni nõuetele vastavuse tuvastamiseni.

LS § 77 lõike 9 muudatusega lisatakse regulatsioon olukorras, kus sõidukile on seatud käsutamise keelumärke ning sõidukit soovitakse registrist kustutada. Seda sarnastel põhimõtetel, mis hetkel kehtivas liikluseaduses on, kui soovitakse teostada sõiduki registriandmete muutust, kuid erandiga, kui sõiduk kustutatakse registrist lammutustõendi alusel või välisriigi pädeva asutuse teate alusel. Sellisel juhul ei ole Maanteeametil võimalik keelumärke kehtestaja kirjalikku avaldust nõuda, kuna teade tuleb teiselt asutuselt, kes peaks olema keelumärke olemasolust ning sõiduki lammutamist või ümberregistreerimist piiravatest asjaoludest teadlik. Küll aga saadab Maanteeamet keelumärke kehtestajale sellekohase teate, kes vastavalt vajadusele saab pöörduda selgituste saamiseks Maanteeameti kui vastava teate edastanud asutuse poole.

LS § 78 lisatakse lõige 3¹ tulenevalt asjaolust, et kõik liikluseaduse riiklikku järelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi) ning seetõttu tunnistatakse kehtetuks § 78³, kus asjaomane säte lõikena 3 praegu on kehtestatud. Kuna see säte ei ole oma olemuselt säte, mis peaks asuma riikliku järelevalve regulatsiooni juures, siis tuuakse see § 78 lõikeks 3¹.

LS § 78 täiendatakse lõikega 7, mille kohaselt sätestatakse, et tüübikinnituse taotleja katab tüübikinnituse taotleja Maanteeameti ametnike lähetuskulud, kui tüübikinnituseks vajalikke toiminguid on vaja teha välisriigis. Sellega võimaldatakse Maanteeameti määratud tehnilistel teenistustel pakkuda oma teenuseid ka välisriigis. Kui välisriigi ettevõtja taotleb Maanteeametilt tüübikinnitust, siis on teinekord vajalik ka ettevõtja juurde kohale sõita, näiteks, et teha alghindamist või toodangu vastavuse kontrolli. Kuna riigilõivud lähetuskulusid ei kata, on vaja sätestada kord, kuidas toimub Maanteeametile ametnike lähetuskulude hüvitamine.

LS §-d 78³ ja 78⁵ tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liikluseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS § 80 lõike 2 muudatusega ühtlustatakse sõnastust õigusselguse tagamiseks ning kehtiva seaduse § 34 lõikega 13 kooskõlla viimiseks sõiduki mõistest tulenevat käsitlust, mille kohaselt ei loeta sõidukiks autorongi ja masinongi, kuigi nad koosnevad sõidukite ühendusest. Kehtestatud massid, mõõtmed ja teljekoormused on kehtestatud ka sõidukite ühenditele (LS § 80 lõige 3).

LS § 80 täiendatakse lõikega 2¹ seoses komisjoni määruse (EL) 2016/403, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1071/2009 seoses liidu eeskirjade raskete, autoveo-ettevõtja hea maine kaotamiseni viia võivate rikkumiste liigitusega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ III lisa (ELT L 74, 19.03.2016, lk 8–27) (edaspidi *määrus (EL) nr 2016/403*) rakendamise kohustusega.

Muudatus seondub ka § 139² lisamisega, §-de 201, 207–212, § 216 lõike 2, § 261² ja § 263 muutmise, §-de 213–215, 217–217², 243–250 ja 253 kehtetuks tunnistamisega, AutoVS § 7 lõike 5 punkti 1 ja § 8 lõike 4 punkti 1 muutmise ning ÜTS § 43 lõike 4, § 44 lõike 1 punkti 2 ning §-de 87 ja 88 muutmisega.

Määruses (EL) nr 2016/403 sätestatakse Euroopa Liidu autoveoeskirjade raskete rikkumiste kategooriad, liigid ja raskusastmed. Tegemist on selliste rikkumistega, mis lisaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51–71) (edaspidi *määrus (EÜ) nr 1071/2009*) IV lisas sätestatud kõige raskematele rikkumistele võivad viia autoveo-ettevõtja hea maine kaotamiseni.

Määruses (EL) nr 2016/403 nimetatud autoveoalaste rikkumiste raskusastmed on järgmised:

- 1) kõige raskem rikkumine, mis on tähistatud lühendiga MSI (inglise keeles most serious infringement);
- 2) väga raske rikkumine, mis on tähistatud lühendiga VSI (inglise keeles very serious infringement);
- 3) raske rikkumine, mis on tähistatud lühendiga SI (inglise keeles serious infringement).

Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 3 lõike 1 punkti b kohaselt peab autoveo-ettevõtja vastama hea maine nõudele. Hea maine nõuet käsitlevad tingimused on sätestatud määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 6, mille lõike 2 kohaselt on liikmesriik kohustatud läbi viima nõuetekohase haldusmenetluse, kui autoveo-ettevõtja või tema veokorraldusjuht või liikmesriigi poolt määratud muu asjakohane isik (näiteks autojuht) on mõistetud süüdi raskes kuriteos või talle on määratud karistus määruse (EÜ) nr 1071/2009 IV lisas nimetatud kõige raskemate rikkumiste eest (tähistatud lühendiga MSI) või ka juhul, kui MSI raskusastmega rikkumine on moodustunud korduvatest VSI või SI raskusastmega rikkumistest.

Määrusega (EL) nr 2016/403 on raskete autoveoalaste rikkumiste, mis võivad viia autoveo-ettevõtja hea maine kaotamiseni, loetelu täiendatud VSI ja SI raskusastmega rikkumistega. Määruse (EL) nr 2016/403 II lisa kohaselt tuleb liikmesriikidel VSI ja SI raskusastmega rikkumisi hea maine arvestamisel käsitleda juhul, kui need on toime pandud korduvalt. VSI ja SI raskusastmega rikkumiste sagedus, mille puhul käsitletakse neid kõrgema raskusastmega rikkumisena, on järgmine: kolm VSI raskusastmega rikkumist võrdub ühe MSI raskusastmega rikkumisega ning kolm SI raskusastmega rikkumist võrdub ühe VSI raskusastmega rikkumisega.

Paragrahvi 80 lõike 2¹ lisamine on vajalik, et oleks võimalik teostada järelevalvet autoveo-ettevõtjate hea maine nõudele vastavuse osas ning sellest tulenevalt saada täpset ülevaadet, millise raskusastmega rikkumisi on autoveo-ettevõtja korraldatud autovedudel tuvastatud. Määruses (EL) nr 2016/403 nimetatud erineva raskusastmega rikkumiste jälgimiseks on liiklusjärelevalve infosüsteemis (LJVIS) realiseeritud autoveo-ettevõtjate riskiastme hindamise süsteem. Erineva raskusastmega rikkumiste puhul on vajalik sätestada eraldi karistuse kvalifikatsioonid, et autoveo-ettevõtjate riskiastme hindamise süsteemis oleks võimalik MSI, VSI ja SI raskusastmega rikkumisi lihtsamini eristada. Erinevate raskusastmetega rikkumiste puhul sätestatakse ka erinevad trahvimäärad.

Käesoleva muudatusega seonduvalt on LS-s ja ÜTS-s sätestatud asjaomaste väärtekaristuste trahvimäärade puhul arvesse võetud määruses (EL) nr 2016/403 sätestatud vastava rikkumise raskusastet. Kui tegemist on kõige raskema rikkumisega (MSI), on selle osas kohaldatava karistuse maksimaalne trahvimäär füüsilise isiku puhul kuni 300 trahviühikut või arest ning juriidilise isiku puhul rahatrahv kuni 32 000 eurot. Väga raske rikkumise (VSI) puhul kehtestatakse karistuse maksimaalne trahvimäär füüsilise isiku puhul kuni 200 trahviühikut ning juriidilise isiku puhul rahatrahv kuni 13 000 eurot. Raske rikkumise (SI) puhul kehtestatakse karistuse maksimaalne trahvimäär füüsilise isiku puhul kuni 100 trahviühikut ning juriidilise isiku puhul rahatrahv kuni 6 400 eurot. Nimetatud trahvimäärade kehtestamisel on eeskjuju võetud ka kehtiva AutoVS §-des 66, 70 ja 71 sätestatud analoogsetest kvalifikatsioonidest ja trahvimääradest, mis on kooskõlas määruses (EL) nr 2016/403 kehtestatud rikkumiste raskusastmetega. Aresti kohaldamine kõige raskemate rikkumiste korral on õigustatud juhul, kui tegemist on autojuhi poolt korduva (üle ühe korra) kõige raskema rikkumisega ja mille eest eelnevalt määratud rahatrahv või rahatrahvid on jäänud vabatahtliku trahvi tasumise perioodil tasumata.

LS § 84 muudetakse eritalituse sõidukile kehtestatud sätteid. Esmalt korrastatakse § 84 pealkirja ning selles olevale „eritalituse sõidukile“ lisatakse ka „alarmsõiduki saadetav sõiduk“. Sätte sisulise muutmise tingis asjaolu, et politsei tegevuse eripära tõttu on vaja teatud erisusi ka sõitja suhtes – eelkõige turvavöö kasutamise nõude osas juhtudel, mil see on vajalik kiire sõidukist väljumise võimaldamiseks. Lisaks tingis muudatuse asjaolu, et riigi kõrgete esindajate või nende külaliste kaitsmisel võib tekkida olukordi, kus mitte-alarmsõidukil on samuti vajadus isikute kaitse eesmärgil liiklusreeglitest kõrvale kalduda. Seega täpsustatakse seadust, et ka alarmsõiduki saadetavatel sõidukitel on õigus liiklusreeglitest kõrvale kalduda. Seejuures peab ka sellise sõiduki juht, kes kasutab sätestatavat eriõigust, tagama eriõigusi kasutades liiklusohutuse. Alarmsõidukite saadetavate sõidukite juhtidele ei ole alarmsõidukijuhtidele sarnaselt erikoolitust kavandatud, sest kolonni ohutuse tagavad saatvad alarmsõidukite juhid. Vastavalt Siseministeeriumi ja Kaitseministeeriumi sõnastust täpsustavatele ettepanekutele on § 84 lõike 2 punktide 1 ja 2 esialgset sõnastust täiendatud. Muudetava § 84 lõike 2 sissejuhatavas lauseosas rõhutatakse, et avaliku võimu ülesannete täitmisel on kõrvalekaldumine seaduse 2. peatükis sätestatud liiklusreeglitest (välja arvatud §-des 69 ja 70 sätestatud nõuded) lubatav üksnes:

- 1) alarmsõiduki juhil, kelle sõidukil on sisse lülitatud sinine vilkur või sinine märgutuli koos erilise helisignaaliga või helisignaalita;
- 2) alarmsõidukis, millel on sisse lülitatud sinine vilkur või sinine märgutuli koos erilise helisignaaliga või helisignaalita, viibiv politseiametnik ja abipolitseinik, päästeteenistuja ja päästetöödele kaasatud isik ning sõjaväepolitsei ülesandeid täitev kaitsevaelane.

Kaitseministeeriumi ettepanekul on § 84 lõike punkti 2 täiendatud pärast sõna „abipolitseinik“ täiendatud lauseosaga „sõjaväepolitsei ülesandeid täitev kaitsevaelane“. Sarnaselt politseile, kasutab sõjaväepolitsei alarmsõidukit näiteks isikukaitses, sh eskort, puudutavates tegevustes. Vastavalt § 84 lõike 5 muudatusele peab eritalituse sõiduki juht ja alarmsõiduki saadetava sõiduki juht talle seadusega antud õigusi kasutades tagama liikluse ohutuse.

LS § 84 lõike 4 muudatusega võimaldatakse kollase vilkuri asemel kasutada ka vilkuvaid kollaseid märgutulesid. Liiklusseaduses on vilkuri asendamine märgutulega lubatud alarmsõidukitel, muudatusega võimaldatakse sama ka §-s 44 ja § 84 lõikes 4 nimetatud hooldussõidukitel.

LS § 84³ tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS § 85 lõikeid 3 ja 4 muudetakse tulenevalt sellest, et kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi). Nii

jäetakse lõigetest 3 ja 4 välja Kaitseväe tehnonõuetele vastavuse kontrolli ja tüübikinnituse nõuete üle haldusjärelevalve teostamine.

LS § 85 lõige 5. Eelnõu on vastavalt Kaitseministeeriumi ettepanekule täiendatud eelnõus oleva LS § 76 lõike 7 eeskujul. Seega eelnõusse lisatakse § 85 lõike 5 muutmise ettepanek, mille kohaselt Kaitseväe ja Kaitseliidu sõidukite registrisse kantud sõiduki registreerimisega seonduvad registritoimingud teeb Kaitsevägi. Registreerimisel väljastatakse mootorsõidukile ja selle haagisele registreerimismärk ja –tunnistus.

LS § § 88 lõiked 1 ja 3. Kehtiva seaduse kohaselt ei pea mootorsõiduki juhil kaasas olema mootorsõiduki või selle haagise registreerimistunnistust, kui mootorsõiduk või selle haagis on liiklusregistris registreeritud ja juhil on kaasas isikut tõendav dokument ja juht on kantud liiklusregistrisse mootorsõiduki või selle haagise omaniku, vastutava kasutaja või kasutajana. Muudatuse kohaselt ei pea registreerimistunnistus enam üldse kaasas kandma, kui mootorsõiduk või selle haagis on kantud liiklusregistrisse. Lisaks eemaldatakse lõikest nõue, et registreerimistunnistust ei pea kaasas kandma, kui juhil on kaasas isikut tõendav dokument. Kuna muudatuse tulemusel ei ole liiklusregistris registreeritud sõidukite registreerimistunnistuse kaasas kandmine kohustuslik ühelgi juhul, ei ole vaja lõikes ka rõhutada, et seda ei ole vaja ainult juhul, kui juhil on kaasas isikut tõendav dokument, kuna puudub vajadus identifitseerida, kas juht on kantud liiklusregistrisse sõiduki omaniku, vastutava kasutaja või kasutajana. Lisaks peab juhil vastavalt liikluseaduse § 88 lõikele 1 olema kaasas kas juhiluba või kui seda ei ole, siis isikut tõendav dokument. Järelikult on juba lõigete 1 ja 2 alusel võimalik isikut tuvastada.

Kuna kõik vajalikud liiklusregistris registreeritud sõidukite kohta on politseiametnikele elektrooniliselt kätte saadavad ei ole otseselt vaja registreerimistunnistust kaasas kanda, lisaks saab alati kontrollida, kas isikul on õigus sõidukit juhtida või mitte. Kui sõiduk ei ole kuulutatud tagaotsitavaks, juhib juht seda järelikult omaniku nõusolekul.

LS § 88 täiendatakse lõikega 11 ja sätestatakse, et käesoleva seaduse § 94 lõikes 4 nimetatud A1-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust tõendatakse liiklusregistri andmete alusel. Paragrahvi 94 lõike 4 muudatusega lubatakse B-kategooria juhtimisõigusega isik pärast paragrahvi 100 lõike 6 alusel kehtestatud korras ettevalmistumise saamist A1-kategooria mootorrattaga liiklusesse osalema. Ettevalmistuse saamise kohta teeb Maanteeamet märke liiklusregistrisse, mis tõendab B-kategooria juhtimisõigusega juhi õigust juhtida A1-kategooria mootorsõidukit.

LS § 90 pealkirja täpsustatakse ja viiakse kooskõlla § 90 lõikes 2 sisalduva juhtima lubamise keeluga. Õigusselguse tagamiseks on oluline täiendada mootorsõiduki juhtimise keeldu nii, et mootorsõiduki juhtimise keeld ei ole ainult mootorsõiduki juhtimine, vaid mootorsõiduki juhtimise keeluga seonduvad regulatsioonid ja piirangud rakenduvad ka sõiduki või sõidukite kombinatsiooni korral. Samuti on täpsustatud lõike 2 sõnastust selliselt, et sõnastus hõlmaks lisaks juhiloale märgitud nõuetele või eritingimustele, ka piiranguid, mis võivad olla kantud ka liiklusregistrisse. Näiteks olukorras, kus juhile on ette nähtud mõni piirang aga juht ei ole tahtlikult juhiluba vahetanud, puuduks kehtiva seaduse kohaselt võimalus keeldu rakendada. Lõikes 2 rakendatavat piirangut isiku juhtima lubamisele mootorsõiduki omaniku, valdaja või juhi poolt rakendatakse ka autorongi ja masinrongi juhtivale isikule, sest autorongi ja masinrongi puhul on tegemist sõidukite ühendusega, mille vedukiks on mootorsõiduk.

LS § 91 lõike 2 punkti 3 muudatusega tagatakse õigusselgus, et sõiduki juhtimiselt kõrvaldamise alus kohaldub ka sõidukite kombinatsiooni korral. LS § 93 lõike 1 kohaselt jagunevad mootorsõidukid, autorongid ja masinrongid vastavalt juhtimisõigusele põhikategooriatesse ja alamkategooriatesse. Seega on oluline, et ka juhtimisel kõrvaldamise alus lähtuks samades

põhimõtetest ehk näiteks olukordadele, kus isik juhib autorongi ning isikul on ainult veduki juhtimisõigus, aga peaks olema vastava kategooria autorongi juhtimisõigus.

LS § 91 lõike 2 punktis 8 sisalduvat puhkeaja nõuet rakendatakse ainult sõidumeerikuga mootorsõiduki või autorongijuhile, sest liiklusseaduse §-s 130 sätestatud puhkeaja nõudeid ei rakendata masinrongi juhile. Sellest tulenevalt lisatakse sättesse lisaks sõidumeerikuga mootorsõidukile ka sõidumeerikuga autorong.

LS § 91 lõiget 2 täiendatakse punktidega 10 ja 11, mille kohaselt ühel juhul kõrvaldatakse juht sõiduki juhtimiselt, kui ta ei täida tervisekontrollis määratud või juhiloale märgitud või liiklusregistrisse kantud eritingimusi (seondub ka LS § 90 muudatustega). Antud juhul on juhile juhtimisõigus antud tingimuslikult ning üksnes nende tingimuste täitmisel võib isik sõidukit juhtida. Tervisekontrollis määratud eritingimuste puhul võib olla ka tegemist juhtumiga, kus juhi tervise seisund ei vasta nõuetele. Näitena võib tuua olukorra, kus juht ei kasuta näiteks nägemist korrigeerivaid vahendeid, kuigi tervisekontrollis need talle määrati. Teise olulise punktina juhi juhtimiselt kõrvaldamiseks on piiratud juhtimisõigusega isiku poolt sõiduki juhtimine, kui tema kõrval ei ole seaduslikku esindajat või seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isikut või nimetatud isik on joores või alkoholi piirmäära ületavas seisundis. Ka antud juhul on isikule väljastatud juhtimisõigus tingimuslikult ning nende nõuete mittetäitmisel ei tohiks isik sõidukit juhtida. Piiratud juhtimisõigusega juhi kõrval olevate isikute eesmärgiks on eelkõige juhendada piiratud juhtimisõigusega isikut ning olla talle liikluses osalemisel eeskujuks. Seega on äärmiselt oluline, et nimetatud isikud vastaksid seaduses kehtestatud nõuetele.

LS § 92 lõike 2 punkti 4 sõnastust täpsustatakse Eesti Linnade Liidu ettepanekul selliselt, et sõna „teenindava“ asendatakse sõnaga „transportiva“.

LS § 92 lõike 2 punkt 6 muudetakse ja nähakse ette võimalus sõiduki teisaldamiseks, kui sõiduk on pargitud õue ja teega külgneva ala sissesõidu- või väljasõiduteel, samuti garaaži kasutamist takistavalt garaaži sissesõidu- või väljasõiduteel. Liiklusseaduse § 21 lõike 4 punkti 8 kohaselt on keelatud sõiduki parkimine kohas, kus takistatakse teise sõiduki sõitu parkimiskohale või väljasõitu sealt. Seega täpsustatakse muudatusega analoogselt, et mitte üksnes garaaži sissesõidu kasutamist takistava sõiduki, vaid ka väljasõitu takistava sõiduki võib valvega hoiukohta teisaldada.

LS § 92 lõiked 3–5. Paragrahvi 92 lõikes 3 tehakse välistus sama paragrahvi lõike 2 suhtes ja sätestatakse, et lõikes 2 sätestatu ei kehti jalgratta, tasakaaluliikuri ja pisimopeedi suhtes. Lõike 2 punktides 1–8 on esitatud loend kohtadest, kus sõidukit parkides on õigus see teisaldada valvega hoiukohta. Käesoleva muudatusega laiendatakse kõnniteel parkimise võimalusi ka tasakaaluliikurile ning pisimopeedile, mistõttu nimetatud sõidukitele ei saa laiendada kõnniteel pargitud sõiduki valvega hoiukohta teisaldamise säte.

Lõike 4 muudatusega kehtestab valvega hoiukoha asukoha kohalik omavalitsus või määrab Politsei- ja Piirivalveamet. Kuivõrd Politsei- ja Piirivalveametil üldakti andmise õigust ei ole, siis määrab Politsei- ja Piirivalveamet käskkirjaga valvega hoiukohtade asukohad ning avalikustab need veebilehel.

LS § 92 lõike 5 muudatusega antakse sõiduki teisaldamise õigus politseiametnikule, sest ka liiklusseaduse § 193 lõikes 1 on määratud liiklusjärelvalve teostajaks politseiametnik. Kehtiva liiklusseaduse § 92 lõike 5 kohaselt on sõiduki teisaldamise õigus politseiasutusel, keda samas liiklusseaduse § 193 lõike 1 kohaselt liiklusjärelvalve teostajana ei käsitleta.

LS § 92 lõiget 7 täiendatakse punktiga 8. Liiklusseaduse § 92 reguleerib sõiduki teisaldamist valvega hoiukohta või politseiasutusse, kui sõiduki juht on kõrvaldatud selle juhtimiselt või kui kohapeal puudub võimalus sõiduki üleandmiseks omanikule või valdajale või esineb sama paragrahvi lõikes 2 sätestatud eeldus. Nimetatud alusel laseb Politsei- ja Piirivalveamet vastavat teenust pakkuval ettevõttel sõiduki valvega hoiukohta paigutada. Sõiduk tagastatakse liiklusseaduse § 92 lõike 9 kohaselt omanikule või tema esindajale pärast seda, kui sõiduki juht, omanik või valdaja on teisaldamise, puksiirauto kohaletuleku ja hoidmise kulude eest tasunud. Liiklusseaduse kohaselt on sõiduki omanik, valdaja või kasutaja kohustatud tasu maksma, kuid praktikas on seda keeruline realiseerida juhtudel, kui eelnimetatud isikud sõidukile järgi ei tule. Seaduses puudub hetkel võimalus selliste sõidukite hoidmist lõpetada. Ühelt poolt võib sõidukite teisaldamise ja hoidmise eest kulude hüvitamisel tekitada tõrkeid kohustatud isiku teavitamine, kuna see võib osutada ressursimahukaks, kui Politsei- ja Piirivalveametil vastavad andmed puuduvad. Kohustatud isiku ja tema asukoha tuvastamine võib osutada keeruliseks, mistõttu seda lihtsustavad andmed abistavad ja on vajalikud vastava isiku leidmisel. Eelmärgitult arvestades täiendatakse sõiduki teisaldamise ja valvega hoiukohta paigutamise akti selliselt, et sellele saab märkida vajadusel ka muud andmed, mis võimaldavad tuvastada sõiduki eest vastutavat isikut või muud asjaomast infot. Kui sõiduki hoiukohta toimetamisel on võimalik kindlaks teha, kelle valduses oli sõiduk, kas sõiduki valdaja oli selle omanik, vastutav kasutaja või muu puutumuses olev isik, siis võiks vastavad andmed ka akti lisada. Tegemist oleks võimaluse, mitte kohustusega. Eelnimetatud andmeteks võivad olla näiteks valdaja ees- ja perekonnanimi, sünniaeg või isikukood, aadress, e-posti aadress ja telefoninumber.

LS § 93 pealkirja ja lõikesse 1 lisatakse mootorsõiduki mõistele ka autorongi ja masinrongi mõiste. Õigusselguse tagamiseks on oluline täiendada mootorsõidukite kategooriaid nii, et mootorsõiduki juhtimine ei ole ainult mootorsõiduki juhtimine, vaid mootorsõiduki juhtimisega seonduvad regulatsioonid ja piirangud rakenduvad ka sõidukite kombinatsiooni korral.

LS § 93 lõike 2 punkti 3 muudetakse ja sätestatakse, et B-kategooria auto koos haagisega, mille lubatud täismass ületab 750 kilogrammi, kusjuures autorongi lubatud täismass ületab 3500 kilogrammi, kuid ei ületa 4250 kilogrammi juhtimisõiguse saadakse pärast edukat sõidueksami sooritamist või käesoleva seaduse paragrahvi 100 lõike 6 alusel kehtestatud korras ettevalmistuse läbimist. Muudatusena loobutakse nimetatud autorongi juhtimisõiguse saamisest ainult sõidueksami sooritamise teel ja lisatakse võimalus juhtimisõiguse saada ka pärast autokoolis ettevalmistuse saamist.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2006/126/EÜ, juhilubade kohta, kohaselt on jäetud liikmesriikide otsustada kas kuni 4250 kg täismassiga autorongi juhtimisõiguse saamiseks tuleb sooritada oskuste ja käitumise eksam või läbida koolitus. 2011. aastal võeti Eestis kasutusele kuni 4250 kg täismassiga autorongi juhtimisõiguse saamine läbi sõidueksami sooritamise. Maanteeameti hinnangul on tänaseks selgunud, et ainult läbi sõiduuskuse eksami sooritamise juhtimisõiguse omandamine ei ole ennast õigustanud ja paljud juhikandidaadid vajavad eksami edukaks sooritamiseks siiski koolitust. Maanteeameti statistika kohaselt registreerib sõidueksamile igal aastal keskmiselt 200 isikut, kellest kolmandikul jääb juhtimisõiguse saamata põhjustel, et ei ilmuta kohale, sõidueksam katkestatakse, kuna eksamile on tulnud nõuetele mittevastava sõidukiga, eksam tühistatakse juhikandidaadi enda poolt või ei suudeta eksamit edukalt sooritada. Võrdluseks sarnase BE-kategooria mootorsõidukijuhi juhikandidaatidel, kes peavad enne eksamile registreerumist läbima autokoolis koolituse mahus vähemalt kolm teooriatundi ja 2 sõidutundi, on eksami edukalt sooritanuid üle 80 protsendi. Statistikast järeldub, et koolituse läbimine juhtimisõiguse saamiseks tagab paremate teadmiste ja oskustega juhid kui ainult sõidueksami läbimine. Siiski jäetakse alles ka võimalus saada juhtimisõiguse ainult eksamite teel, mis võimaldab nendel, kes omavad rohkem kogemusi, saada juhtimisõiguse jätkuvalt ka ainult eksami sooritamise teel.

LS § 93 lõike 3 punktides 1 ja 2 täpsustatakse õigusselguse tagamiseks A1- ja A2-alamkategoria mootorsõiduki mõistet.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta artikli 4 punkti 3 alapunkti a kohaselt käsitletakse A1-alamkategoria mootorsõidukitena mootorrattaid mille silindrite töömaht ei ületa 125 cm³, mille võimsus on kuni 11 kW ja mille võimsuse/massi suhe ei ületa 0,1 kW/kg ja alapunkti b kohaselt käsitletakse A2-alamkategoria mootorsõidukina mootorrattad, mille võimsus ei ületa 35 kW ja mille võimsuse/massi suhe ei ületa 0,2 kW/kg ja mis ei ole ümber ehitatud sõidukist, mille võimsus on vähemalt kaks korda nii suur. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ kohaselt peavad olema kõik tingimused täidetud, et mootorsõiduk vastaks A1- ja A2-alamkategoria mootorsõidukite nõuetele. Kehtiva liiklusseaduse § 93 lõike 3 punktides 1 ja 2 sidesõna kasutamine tekitab mõningase tõlgendamise võimaluse, et A1- ja A2-alamkategoria mootorsõidukina võib olla ka sõiduk, mis vastab ainult ühele vastavalt punktis 1 või 2 nimetatud tingimusele.

LS § 93 lõike 3 punktist 3 jäetakse välja, et elektrisõidukite korral ei arvestata tühimagi hulka akude massi. Sõiduki tühimagi määrab sõiduki valmistaja vastavalt tüübikinnituse nõuetele. Kuna liiklusseadus ei reguleeri tühimagi määramist, siis ei ole sellel lausel liiklusseaduse mõistes tegelikku tähendust. Lisaks võivad aja jooksul muutuda ka tühimagi määramise põhimõtted, mistõttu ei ole otstarbekas seda liiklusseaduses reguleerida.

LS § 94 lõikesse 1 lisatakse mootorsõiduki juhtimisõiguse mõistele ka autorongi ja masinrongi termin. Õigusselguse tagamiseks on oluline täiendada mootorsõiduki juhtimisõiguse kategoriaid nii, et mootorsõiduki juhtimisõigus ei hõlma ainult mootorsõiduki juhtimisõigust, vaid ka autorongi või masinrongi juhtimisõigust.

Lisaks täiendatakse sätet tulenevalt Riigikohtu kriminaalkolleegiumi lahendist 4-17-4621, mille kohaselt ei too LS § 124 lõike 3 punkti 1 alusel juhtimisõiguse peatumine kaasa juhtimisõiguse kaotamist, kuivõrd LS § 94 lõige 1 ei nimeta seda nn negatiivse asjaoluna, mis välistaks isiku juhtimisõiguse. Riigikohtu kriminaalkolleegium asus eelnevast tulenevalt kohtuasjas nr 4-17-4621 seisukohale, et kuivõrd juhtimisõigust ei ole peatatud, ära võetud või kehtetuks tunnistatud, ei saa käsitada isikut juhtimisõigusega isikuna LS § 94 lõike 1 ja § 201 lõike 1 tähenduses. Muudatuse eesmärk on käsitleda juhtimisõigusega isikute tähenduses ka neidki, kelle juhtimisõigus on LS § 124 lõikes 3 nimetatud alustel peatunud. Sellest tulenevalt täiendatakse LS § 94 lõiget 1 ja juhtimisõigust välistavate asjaolude alla ka juhtimisõiguse peatumine. Täiendatud sätte kohaselt võib mootorsõidukit juhtida isik, kellel on vastava kategoria mootorsõiduki juhtimisõigus ning kelle juhtimisõigus ei ole mh peatunud. Peatumine tähendab mootorsõiduki juhtimise ajutist keelamist (LS § 124 lõige 1) juhul, kui lõpeb juhiloa kehtivusaeg (LS § 124 lõike 3 punkt 1) või kui saabub juhi järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäev (LS § 124 lõike 3 punkt 2). Sarnaselt peatumisega käsitletakse juhtimise ajutise keelamisena LS § 124 lõike 1 alusel ka juhtimisõiguse peatamist. Muudatus seondub ka LS § 201 muudatusega (vt selgitust tagapool).

LS § 94 lõiget 4 muudetakse ja sätestatakse, et B-kategoria mootorsõiduki juhtimisõigusega isik võib juhtida A1-kategoria alamkategoria mootorsõidukit, tingimusel, et isik omab B-kategoria juhiluba vähemalt 2 aastat (st et isikul on olnud esmane juhiluba kaks aastat ja pärast seda juhiluba kaks aastat) ja on saanud käesoleva seaduse § 100 lõike 6 alusel kehtestatud korras ettevalmistuse ning andmed ettevalmistuse läbimise kohta on kantud liiklusregistrisse. A1-kategoria mootorsõiduki juhtimist ei lubata B-kategoria esmase juhiloa omanikule.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta kohaselt on jäetud liikmesriikide otsustada oma territooriumil lubada vastavust B-kategoria juhtimisõigusega A1-

kategooria mootorrattaga sõitmiseks ning paljud liikmesriigid on seda rakendanud. B-kategooria juhtimisõigusega on lubatud juhtida A1-kategooria mootorratast Lätis, Tšehhis, Itaalias, Maltal, Slovakkias, Hispaanias, Austrias, Poolas, Portugalis, Belgias, Prantsusmaal ja Luksemburgis. Neist mõningad riigid on kehtestanud täiendavad tingimused A1-kategooria mootorratta juhtimiseks juhi vanusele, B-kategooria juhtimisõiguse omamise staažile või nõudnud täiendava koolituse läbimist.

Kehtiva korra kohaselt on B-kategooria juhtimisõigust omaval isikul A1-kategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse omandamiseks vajalik läbida autokoolis täienduskoolitus mahus vähemalt 10 teooria- ja 10 sõidutundi ning sooritada Maanteeametis liiklusteooria- ja sõidueksam. Sellises mahus koolituse läbimine ja eksamite sooritamine on A1-kategooria ehk kerge ja väikese võimsusega mootorrattaga juhtimisõiguse omandamiseks liiga koormav.

Muudatuse eesmärk on võimaldada küllaldast sõitmise kogemust omavatele B-kategooria juhiloa omanikele lihtsamalt saada õigus A1-kategooria mootorratta juhtimiseks. Kehtiva korra kohaselt on lubatud B-kategooria juhtimisõigusega sõita AM-kategooria mopeediga ja A-kategooria sümmeetrilise rataste asetusega kolmerattalise mootorsõidukiga. A1-kategooria mootorrattaga sõiduvõtted on võrreldavad A-kategooria sümmeetrilise rataste asetusega kolmerattalise mootorsõiduki sõiduvõtetele, tasakaalu hoidmine sarnaneb AM-kategooria mopeediga tasakaalu hoidmisele. A1-kategooria mootorrattaga sõitmine erineb AM-kategooria mopeediga sõitmisest kiiruse poolest. Kui mopeediga on lubatud suurim sõidukiirus 45 km/h, siis A1-kategooria mootorrattaga on lubatud sõita 90 km/h või suvel kohati ka 110 km/h. Sellest tulenevalt kehtestatakse nõue, et B-kategooria juhtimisõigusega A1-kategooria mootorrattaga sõitja peab läbima autokoolis kursuse A1-kategooria mootorrattaga ohutute sõiduvõtete omandamiseks. Samuti nõutakse A1-kategooria mootorratta juhtimiseks kaheaastast B-kategooria autoga sõitmise kogemust, kusjuures A1-kategooria mootorrattaga sõitmist ei lubata esmast juhiluba omavale isikule.

Kui isik läbib autokoolis käesoleva seaduse § 100 lõike 6 alusel kehtestatud korras kursuse autokoolis, kannab Maanteeamet andmed kursuse läbimise kohta liiklusregistrisse, mille andmete alusel tõendatakse isiku õigust juhtida A1-kategooria mootorsõidukit B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigusega.

LS § 95 lõiked 2 ja 3 muudetakse ning § 95 täiendatakse lõigetega 3¹–3⁴. Muudatusega täpsustatakse LS §-s 95 sätestatud piiratud juhtimisõigusega juhile esitatavaid nõudeid ja piiratud juhtimisõigusega juhi kõrval oleva isiku joobeseisundi, alkoholi piirmäära ületamise ja liiklusohtliku tervise seisundi tuvastamist. Isik peab piiratud juhtimisõiguse saamiseks alaliselt elama Eestis, tema tervise seisund peab vastama kehtestatud nõuetele ning ta peab olema läbinud nõuetekohase ettevalmistuse ning sooritanud kehtestatud korras liiklusteooria- ja sõidueksami. Esitatud nõuded on üldjoontes samad, mis esitatakse juhtimisõiguse taotlejale.

Seadusliku esindaja või seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isiku joobeseisund või alkoholi piirmäära ületamine tuvastatakse sarnaselt mootorsõidukijuhi joobeseisundile või alkoholi piirmäära ületavale seisundile politsei ja piirivalve seaduses sätestatud korras. Liiklusohtlik tervise seisund tuvastatakse vastavalt LS §-le 70.

Kohtuvaidlustes on osutunud probleemseks isikute, kes ei tegele otseselt sõiduki juhtimisega, joobe tuvastamine. Paragrahvi 2 punkti 19 kohaselt loetakse õppesõidu või sõidupraktika ajal juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetajat või juhendajat, eksamisõidul loetakse juhiks eksamineeritav. Kohtud ei ole käsitletud mootorsõidukijuhi õpetajat või juhendajat juhina, sest nad ei tegele otseselt mootorsõiduki juhtimisega.

Lõike 3² lisamisega lubatakse piiratud B-kategooria juhtimisõigusega isik juhtima B1-alamkategooria mootorsõidukit, ilma, et tema kõrval peaks viibima seaduslik esindaja või seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isik. Kehtiva korra kohaselt tuleb nii B1-alamkategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse omandamiseks kui ka piiratud juhtimisõiguse omandamiseks B-kategooria mootorsõidukiga läbida seaduse § 100 lõike 6 alusel kehtestatud korras ettevalmistus identses mahus ja sooritada seaduse § 100 lõike 7 alusel kehtestatud korras liiklusteooria- ja sõidueksam. Samuti võib nii B1-alamkategooria juhtimisõiguse kui ka piiratud juhtimisõiguse B-kategooria mootorsõiduki juhtimiseks anda vähemalt 16-aastasele isikule. Arvestades asjaolu, et B-kategooria piiratud juhtimisõiguse omandamiseks sooritatakse sõidueksam B-kategooria autoga ehk juhikandidaat tõendab oma praktilisi oskusi suurema massi, mõõtmete ning võimsusega sõiduki juhtimisel võrreldes B1-alamkategooria sõidukiga, on mõistlik laiendada piiratud B-kategooria juhtimisõiguse omandanud isikule juhtida B1-alamkategooria sõidukit ilma esindaja või seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isiku kõrval viibimiseta.

LS § 95 lõike 4 kehtetuks tunnistamisega muudetakse algaja juhi tunnusmärgi kasutamine vabatahtlikuks. Järk-järgult on loobutud algajale juhile kehtestatud liikluspiirangutest (näiteks kiiruspiirang 70 km/h) ning mootorsõidukijuhi koolituse kvaliteedi paranemise tulemusena ei ole algaja juhi tunnusmärgil teisi juhte hoiatavat eesmärki, mis on õppesõiduki tunnusmärkidel. Algajad juhid ning ka ülejäänud sõidukijuhid, kes soovivad sõidukil kasutada algaja juhi tunnusmärki, võivad seda edasi kasutada. Algaja juhi tunnusmärgi kasutamine ei ole keelatud ega karistatav.

LS § 95 lõiget 5 muudetakse tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega.

LS § 96 lõige 1 muudetakse ja nähakse ette, et mootorsõidukijuhil peab olema kehtiv juhtimisõigust tõendav dokument. Juhtimisõigust tõendavateks dokumentideks on esmane juhiluba, juhiluba, käesoleva seaduse §-s 95 nimetatud piiratud juhtimisõigusega juhiluba, käesoleva seaduse §-s 99 nimetatud välisriigis väljaantud juhiluba või seadusega ettenähtud juhtudel juhiluba asendav dokument.

Muudetakse välisriigi juhiloaga seonduvat, sest kehtiv säte on vastuolus liikluseaduse §-ga 99. Kehtiv § 96 lõige 1 sätestab, et välisriigi juhiluba kehtib vaid koos rahvusvahelise juhiloaga, kuid välisriigi juhiluba võib kehtida ka ilma rahvusvahelise juhiloata, kui on täidetud §-s 99 sätestatud nõuded. Seega ei ole välisriigi pädeva asutuse väljastatud rahvusvaheline juhiluba peamine juhtimisõigust tõendav dokument, vaid selleks on välisriigi juhiluba, millele teatud tingimustel lisandub rahvusvaheline juhiluba või notariaalselt kinnitatud tõlge.

LS § 96 lõikeid 1 ja 2 muudetakse ka tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega. **Lõikes 2** lisatakse juurde, et liiklusregistri andmetest lähtutakse ka juhul, kui juhiluba on kehtetuks tunnistatud. Kuigi isikul on kohustus (LS § 127) sellisel juhul juhiluba Maanteeametile tagasi viia, ei pruugi isik seda teha ning võib liiklusjärelevalve käigus esitada kehtetu juhiloa. Seega annab muudatus järelevalve tegijale õiguse juhtimisõiguse olemasolu kontrollimisel juhinduda liiklusregistri andmetest.

LS § 96 lõikes 7 asendatakse sõnad „esitamisele järgnevast“ sõnaga „esitamise“. Seda põhjusel, et kehtiva juhtimisõiguse andmed on kohe nähtavad liiklusregistris ning ei ole tarvis oodata järgmise päevani.

LS § 96 lõige 8 muudetakse selliselt, et sättest jäetakse välja ajutise juhiloa osa, kuna seda ei väljastata enam. Muudatus seondub § 97 lõike 5 kehtetuks tunnistamisega. Samuti muudetakse sätet ka tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega.

LS § 97 lõiked 3 ja 4 muudetakse ka tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega.

LS § 97 lõige 5 tunnistatakse kehtetuks. Muudatusega tunnistatakse kehtetuks paragrahvi 95 lõige 5. 2015. a 1. mail jõustunud muudatusega jäeti liiklusseaduse § 96 lõikes 1 toodud juhtimisõigust tõendavate dokumentide loetelust välja ajutine juhiluba, millest tulenevalt Maanteeamet ei väljasta isikule ajutist juhiluba. Muudatuse eesmärgiks oli loobuda ajutise juhiloa väljastamisest ning võimaldada selle asemel ajutiselt juhtimisõiguse tõendamist liiklusregistri andmete alusel. Maanteeamet väljastas isikule juhiloa vormistamise ajaks või muudel põhjendatud juhtudel ajutise juhiloa. Seda eelkõige olukordades, kus isiku juhiluba on ära kadunud, varastatud või hävinud. Ajutine juhiluba võimaldas isikul jätkata mootorsõiduki juhtimist eeldusel, et isikut ei ole juhtimiselt kõrvaldatud või tema juhtimisõigus ei ole peatatud, ära võetud või kehtetuks tunnistatud. Lõikes sätestatu peaks olema kehtetuks tunnistatud juba 01.05.2015 jõustunud liiklusseaduse muudatuses.

LS § 98 lõige 3 muudetakse ja sätestatakse, et esmast juhiluba ja juhiluba ei väljastata isikule, kellele ei ole antud juhtimisõigust või kelle juhtimisõigus on peatatud või ära võetud. Esmast juhiluba ei väljastata ka isikule, kellele ei anta juhtimisõigust seaduse § 106 lõike 1 kohaselt. Vastav muudatus on seotud § 125 lõike 2 kehtetuks tunnistamisega, kuivõrd § 98 lõikes 3 on viidatud § 125 lõike 2 sisule. Lõikest jäetakse välja lauseosa „või käesoleva seaduse § 125 kohaselt“ ja siis „või kelle juhtimisõigus on ära võetud Euroopa Liidu, Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni pädev asutus ning selle kohta jõustunud otsus on edastatud Maanteeametile.“.

LS § 98 lõike 6 punktis 6 asendatakse arv „2“ arvuga „3“;
Tegemist on redaktsiooniline muudatusega, millega ebatäpne viide parandatakse õigesti.

LS § 98 täiendamisel uue lõikega 7 lisatakse juhiloa vahetamise alused, mille korral juhiloa omanik peab esitama taotluse juhiloa vahetamiseks. Kehtivas liiklusseaduses puudub loetelu, millal peab isik juhiluba vahetama. Isikul on juhiloa vahetamise kohustus, kui muutub juhtimisõiguse kategooria või muutub isiku tervises seisund. Tervises seisundi puhul on tegemist tingimusliku juhtimisõigusega, mille korral võib isik juhtida mootorsõidukit tervisekontrollis määratud tingimuste kohaselt. Samas võib tervisekontrolli tulemusena tekkida olukord, kus isikul on keelatud mõne kategooria mootorsõiduki juhtimine või on see lubatud teatud tingimuste täitmisel (näiteks nägemist parandavate vahendite olemasolul). Kuigi vastavad muudatused on võimalik sisse viia liiklusregistrisse, peavad nii juhiloa kui ka liiklusregistri andmed vastama tegelikule olukorrale ja olema õiged. Eelkõige on see vajalik seetõttu, et välisriigi kontrollijale ei ole liiklusregistris olevad andmed kättesaadavad. Samas peab juht talle ettenähtud nõudeid täitma ka Eestist väljas liigeldes. Kuna liiklusseaduse § 101 lõikes 7 sätestatud eritingimused on suures osas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2006/126/EÜ ühtlustatud, siis on juhiloale kantud eritingimused arusaadavad kõikide Euroopa Liidu liikmesriikide kontrollijatele.

LS § 99 lõiget 1 täiendatakse punktiga 5. Punktiga 5 laiendatakse Eestis kehtivate juhilubade loetelu riikidega, kes ei ole liitunud ei Genfi 1949. aasta teeliikluse konventsiooniga ega ka Viini 1968. aasta teeliikluse konventsiooniga. Tunnustatavate riikide laiendamine muudab Eesti (muu hulgas ka kaubanduspartnerina) atraktiivsemaks, võimaldades nendest riikidest pärit isikutel Eestis

vabalt ringi liikuda. Näiteks on viimastel aastatel Aasia riikide turistide arv pidevalt kasvanud, mistõttu on oluline võimaldada Aasiast tulevatele turistidele ka vabamaid võimalusi Eestis ringi liikuda.

Punkti 5 alusel laiendatakse Eestis kehtivate juhilubade loetelu ka neile riikidele või nende riikide territoriaalsesse kohaldamisalasse kuuluvatele piirkondadele, kus Genfi ja Viini konventsioone kohaldatakse ja kus väljastatakse ka rahvusvahelisi juhilube, kuid mis ei pruugi olla Genfi või Viini konventsiooni osalisriigid.¹ Näiteks on sellisteks piirkondadeks Hiina Rahvavabariigi erihalduspiirkonnad Hong Kong ja Macau. Samuti on selliseks piirkonnaks näiteks Mani saar.

LS § 99 lõigete 1¹ ja 1² muudatused tehakse tulenevalt lõike 1 punkti 5 lisamisest. Punktis 5 nimetatud riikide juhiloa kehtimise tingimuseks on, et selle kanded on kas ladina trüki- või kirjutuskirjas või ladina kirja translitereeritud. Juhiloale peab lisaks olema kantud mootorsõiduki, autorongi või masinrongi selle kategooria tähis ja kirjeldus, mille juhtimisõigus isikul on. Kui aga juhiluba nendele tingimustele ei vasta, siis tuleb sellele lisada kas rahvusvaheline juhiluba või lõike 1² kohane notariaalselt kinnitatud tõlge, millest selguks juhiloale kantud mootorsõiduki, autorongi või masinrongi selle kategooria tähis ja kirjeldus, mille juhtimisõigus isikul on. Mõlemasse lõikesse lisatakse säte, et sõiduki kirjeldus loetakse piisavaks, kui see sisaldab sõiduki piktogrammi või maksimaalse massi andmeid.

LS § 99 lõike 5 viimast lauset täiendatakse sõnaga „eksamiteta“. Lõigetes 4¹, 4², 6 ja 6¹ on sätestatud, kuidas saab vahetada Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi ja Šveitsi Konföderatsiooni juhilube, mis lõike 4¹ ja 4² kohaselt ei kehti ja Viini 1968. aasta teeliikluse konventsiooni ning Genfi 1949. aasta teeliikluse konventsiooni osalisriigis väljastatud juhilube – st et kas eksamite sooritamisega või ilma. Kuid asjakohane säte on puudu lõikest 5 ning seal ei ole sätestatud, kuidas vahetatakse Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi ja Šveitsi Konföderatsiooni juhilube, kui nimetatud riigis antud juhiloa omanik on alaliselt elama asunud Eestisse. Muudatusega sätestatakse, et sellisel juhul vahetatakse juhiluba välja eksamiteta.

LS § 99 lõiget 5 täiendatakse lisaks ka uue viimase lausega. Muudatusega tuuakse lõike 8 viimane lause lõikesse 5, sest see saab kohalduda ainult lõikes 5 nimetatud juhiloale, sest Viini ja Genfi konventsiooni juhilubade vahetamist on reguleeritud juba lõigetes 6¹ ja 6². Sätte senine asukoht on kaasa toonud mitmeid vaidlusi juhilubade vahetamisel.

LS § 99 lõikesse 6¹ lisatakse viited lisandunud lõike 1 punktidele 5 ja 6. Muudetud sätte kohaselt reguleerib lõige 6¹ ka lõike 1 punktides 5 ja 6 nimetatud juhilubade vahetamist.

LS § 99 lõike 8 sõnastust täiendatakse ja sinna lisatakse viited lõigetele 4¹–6¹ selliselt, et oleks selgemalt aru saada, et säte ei ole erand eelpool viidatud lõigetest, vaid see kohaldub kõikide lõigetes 4¹–6 sätestatud juhilubade vahetamiste puhul.

LS § 100 lõiget 3 täiendatakse ja sätestatakse, et liiklusteooria- ja sõidueksamit ei ole vaja sooritada § 93 lõike 2 punktis 3 nimetatud juhul, kus B-kategooria auto koos haagisega, mille lubatud täismass ületab 750 kilogrammi, kusjuures autorongi lubatud täismass ületab 3500 kilogrammi, kuid ei ületa 4250 kilogrammi, juhtimiseks antakse juhtimisõigus pärast autokoolis koolituse läbimist.

LS § 101 lõike 4 punktid 1 ja 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

¹ Nimekiri sellistest piirkondadest on toodud ÜRO majanduskomisjoni lehel: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=en

„1) üle 65-aastane A-, B- ja BE-kategooria ning nende alamkategoriate ja T-kategooria mootorsõiduki ja masinrongi juht;

2) B-kategooria takso ning A- ja B-kategooria alarmsõiduki juht ja mootorsõidukijuhi õpetaja.“

Liiklusseaduse § 97 lõike 7 kohaselt antakse T-kategooria mootorsõiduki ja masinrongi juhtimisõigus kümneks aastaks. Muudatusega viiakse alla 65-aastaste T-kategooria mootorsõiduki ja masinrongide juhtide tervisekontrolli läbimise periood samale ajaperioodile, mis on T-kategooria mootorsõiduki ja masinrongi juhile väljastatavate juhilubade kehtivus.

LS § 101 lõige 9 muudetakse. Seaduse § 101 lõige 9 näeb ette, 30 päeva enne järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäeva saabumist saadab Maanteeamet mootorsõidukijuhi esitatud mobiiltelefoni numbril või e-posti aadressil teate selle kohta, et tema juhtimisõigus peatub järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäeval, kui talle ei ole tervise infosüsteemi vahendusel väljastatud või kui ta ise ei esita hiljemalt nimetatud tähtpäeval Maanteeametile uut tervisetõendit vastavalt käesoleva seaduse § 102 lõikes 4 nimetatud korrale. Teave, et isiku juhtimisõigus peatub järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäeval, on väga oluline, vältimaks sellega kaasnevaid tagajärgi (nt rahaline karistus või juhtimiselt kõrvaldamine). Seetõttu tuleks vastavat teavet edastada võimaluse piires kõikidele isikutele, kelle tervisekontrolli läbimise tähtpäev on lähenemas. Praktikas takistab aga piirang, et teavet võib jagada üksnes isiku esitatud mobiiltelefoni numbrile või e-posti aadressile, oluliselt isikute teavitamist. Seetõttu on vajalik sätet muuta, et Maanteeamet saaks isikuid teavitada ka olukorras, kus isik ei ole selleks teadlikult andmeid esitanud. Kehtiva seaduse rakendamine on raskendatud olukorras, kus isik on esitanud vastavad andmed, kuid seejärel on isiku kontaktandmed muutunud. Ei saa eeldada, et isiku telefoninumber või e-posti aadress aastate jooksul ei muutu. Samas peaks isik ise olema aktiivne ja hoolitsema oma kontaktandmete uuendamise eest. Seega tekib olukord, kus isik on teadlik, et talle peaks vajalik teavitus tulema, kuid Maanteeametil puudub seaduslik võimalus isiku teavitamiseks, sest isiku kontaktandmed on muutunud. Selleks, et isikut saaks teavitada, antakse Maanteeametile võimalus kasutada teavitamiseks ka rahvastikuregistris märgitud aadressi või internetis avaldatud elektronposti aadressi või muud Maanteeametile teadaolevat aadressi.

LS § 101 lõiget 11 muudetakse, sest selle sõnastus kehtivas seaduses on eksitav. Sättest on võimalik välja lugeda, et justkui kehtiva tervisetõendi alusel on isikul diagnoositud absoluutne meditsiiniline vastunäidustus. Sätte mõte ei ole aga see, et isikul „on kehtiva tervisetõendi kohaselt diagnoositud kohaselt absoluutne meditsiiniline vastunäidustus“, vaid sätte mõte on see, et kui isikul on kehtiv tervisetõend ja tal on muu tervishoiuteenuse osutamise käigus nt eriarsti poolt diagnoositud absoluutne meditsiiniline vastunäidustus, siis peab isik läbima uue liiklusseaduse kohase tervisekontrolli. Muu tervishoiuteenuse osutamise käigus diagnoositud meditsiinilisele vastunäidustusele peab andma hinnangu liiklusseaduse kohane tervisekontrolli kontrollija, kes tervisekontrolli läbiviimise käigus hindab inimese terviseseisundit terviklikult ning kus võib teatud tingimustel olla juhtimine lubatud ka absoluutse vastunäidustuse esinemisel, kui selle kontrolli all hoidmine on võimalik ka vastava määratud raviga. Muu tervishoiuteenuse osutamise käigus eriarsti antud diagnoos ei pruugi välistada automaatselt juhtimisõigust, kuna teatud ravi, abivahendi või sõiduki ümberehituse abil ei ole välistatud suutlikust sõidukit juhtida.

LS § 101 lõige 11 paneb seega juhiloa omajale kohustuse läbida täiendav tervisekontroll kui tal on kehtiva „Jah“ või „Jah, piirangutega“ tervisetõendi kehtivuse ajal diagnoositud absoluutne meditsiiniline vastunäidustus, mille puhul mootorsõiduki juhtimine ei ole lubatud. Isiku tervisetõend ei muutu automaatselt kehtetuks absoluutse meditsiinilise vastunäidustuse ilmnemisel, vaid seadusega kohustatakse isikut läbima täiendav tervisekontroll, mille tulemusena tervishoiuteenuse osutaja väljastab uue tervisetõendi, märkides otsusesse ühe kolmest variandist: „Jah“, „Jah, piirangutega“ või „Ei“.

LS § 102 lõike 1 muudatusega täpsustatakse, kes võib teha tervisekontrolli AM-kategooria sõiduki juhtidele (mopeedijuhid). Kuna ka mopeedijuht on mootorsõidukijuht, siis peab ta kehtiva seaduse § 101 lõike 1 kohaselt läbima tervisekontrolli ning saama tervisetõendi. Kehtivas seaduses aga puudub täpne regulatsioon, kes AM-kategooria juhtidele tervisekontrolli teostab.

LS § 102 lõige 6 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS § 103 lõike 1 punktid 1 ja 2. Kui kehtiva liiklusseaduse § 103 lõike 1 kohaselt võib kõiki mopeede, sealhulgas ka neljarattalist, juhtida 14-aastane AM-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigusega isik, siis eelnõuga kehtestatakse vanuse alammääraks 16 aastat. Neljarattaline mopeed on ehituslikult ja mõõtmetelt sarnane autoga ning sellest tulenevalt sarnanevad ka nimetatud sõiduki juhtimisvõtted pigem auto juhtimisvõtetega kui kahe rattaliste sõidukite juhtimisvõtetega, omades enamjaolt näiteks rooli, käigukasti ja kinnist keret. Seetõttu vajab selliste sõidukitega liiklemine ka paremat gabariidi- ja sõidutunnetust. Ühtlasi kujutab neljarattaline mopeed tulenevalt oma suurematest mõõtmetest võrreldes kahe rattalise mopeediga suuremat ohtu, mistõttu on ka juhi vastutus suurem. Seetõttu on otstarbekas viia neljarattalise mopeedi vanuse alammäär samale tasemele B1-kategooria mootorsõidukiga, mis oma olemuselt ja ehituslikult sarnaneb neljarattalise mopeediga.

LS § 103 lõike 1 punkt 7 ning lõike 2 punkt 1 ja 4 ühtlustatakse seaduse sätete sõnastusi. Analoogset sõnastust on kasutatud näites LS § 94 lõigetes 10 ja 11. Sisulisi muutusi sätetes ei tehta.

LS § 104 lõiked 3 ja 4 muudetakse ja lisatakse lõiked 3¹–3³.

Lõiget 3 täiendatakse D1E alamkategooria ja DE-kategooria autorongi kategooriatega ning D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi kategooriaga üksnes sõitjateta liiklemiseks. Erandid tulenevad Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ-st, mille artikli 5 punktis 3 on esitatud ka nimetatud kategooriad ning iga liikmesriik võib lubada ülalnimetatud kategooria sõidukite juhtidel juhtida selliseid sõidukeid oma territooriumil 18-aastasena, tingimusel, et neil on artikli 6 lõikes 1 osutatud kutsetunnistus. Arvestades, et suur osa riiklikest eranditest on üle võetud, sh kõrgema riskitasemega veoliigid (nt C ja D kategooria kuni 50 km liinid), siis on otstarbekas üle võtta ka muud riiklikud võimalused. Üksnes sõitjatega liiklemise erand võimaldab bussiettevetel kasutada ka noori juhte logistika korraldamisel. Autorongide kasutamine on sõitjateveos pigem erandlik, kuid erand võimaldab noori juhte ka autorongide puhul kasutada. Seni lubatud eranditega probleeme esinenud ei ole.

Lisatavate lõigete 3¹–3³ viiakse seaduse nõuded kooskõlla Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ-st, mille artikli 5 punkti 3 ülejäänud nõuetega. Näiteks puudub LS-s hetkel võimalus omandada juhtimisõigus 23-aastaselt D-kategooria mootorsõiduki ja DE kategooria autorongi juhtimiseks, mille direktiiv ette näeb. LS kohaselt on nimetatud kategooria juhtimisõiguse vanuse alammääraks 24 aastat. Samuti ei võimalda LS anda D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõigust 21-aastaselt alla 50 kilomeetri pikkuste liinide teenindamiseks, mis samuti on direktiivi kohaselt ette nähtud. Riikliku erandina võimaldatakse vähemalt 20-aastasele isikule, kellel on vähemalt B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ja kes on läbinud asjaomase autoveoseadusega kehtestatud ametikoolituse kursuse, anda erandkorras D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõigust. Direktiivi kohaselt on üldnorm 21 aastat, mida LR peab võimaldama. Samas arvestades, et riiklikult on enne rakendatud direktiivis toodud võimalusi alandada juhi vanuse alamäära, siis on samast põhimõttest lähtutud ka antud juhul.

LS § 104 lõiget 4 muudetakse Kaitseministeeriumi ettepanekul. Üksnes Kaitseväe ülesannete täitmiseks võib anda A- ja C-kategooria mootorsõiduki ja CE-kategooria autorongi juhtimisõiguse

vähemalt 18-aastasele kaitseväelasele, kellel on B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus, ning D-kategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse vähemalt 18-aastasele kaitseväelasele, kellel on C-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus. Juhtimisõigus kehtib vaid Kaitseväe valduses oleva mootorsõiduki juhtimise kuni LS § 103 lõikes 1 sätestatud vastava kategooria vanuse alammäära täitumiseni.

Lõike 4 muudatusega laiendatakse erandkorras juhtimisõiguse andmist lisaks ajateenijatele ka tegevväelastele, kes ei täida liiklusseaduse §-s 103 nimetatud juhi vanuse alammäära nõudeid C- ja D-kategooria mootorsõiduki ja CE-kategooria autorongi juhtimisõiguse andmisel. Erandkorras juhtimisõigus kehtib sarnaselt juba kehtivale regulatsioonile ainult teenistusülesannete täitmisel. Muudatusega võimaldatakse parandada tegevväelaste ettevalmistust, kes ei ole mootorsõiduki juhtimisõigust ajateenistuse ajal omandanud.

Samuti peab Kaitseministeerium vajalikuks, et Kaitseväe ülesannete täitmiseks oleks lubatud ka A-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus vähemalt 18-aastasele kaitseväelasele, kellel on B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus. See muudatus puudutab nt 1. jalaväebrigaadi üksuste väljaõpetamist, kus on vajalikud mootorrattajuhid. Enamik ajateenijaid on aga tunduvalt nooremad kui 24 aastat, mis on kehtiva seaduse piirmäär, mistõttu on võimalik mootorrattajuhtideks koolitada väga väike hulk ajateenijaid. Võib ka olla, et aastakäigus puuduvad sellise vanusepiirangu korral sobivad kandidaadid ja üksuste väljaõpe jääb poolikuks. Sama piirang tuleb esile ka kui pärast ajateenistust ja reservi arvamist kutsutakse üksus kolme aasta jooksul reservüksuste õppekogunemisele, kus kõigil mootorrattajuhtidel ei pruugi olla täitunud kehtiva seaduse kohane piirvanus A-kategooria sõiduki juhtimiseks.

Erandina lubatud juhtimisõigust on lubatud kasutada vaid Kaitseväes ja teenistusülesannete täitmiseks, kuni vastava kategooria juhi alammäära täitumiseni. Näiteks kaitseväelase 24-aastaseks saamisel võib ta lähtuvalt liiklusseaduse § 103 lõike 1 punktist 6 juba kasutada A-kategooria juhtimisõigust ka väljaspool Kaitseväe teenistusülesannete täitmist. Enne kategooriale ettenähtud juhi vanuse alampiiri täitumist väljaspool Kaitseväge vastavat eriõigust kasutada ei saa. Mõistlik on võimaldada kaitseväelasele mitme kategooria üheaegne väljastamine. Käesoleval ajal on välja kujunenud olukord, kus kaitseväelane teeb C-kategooria eksami ära, Maanteeamet väljastab load – kaitseväelane läheb seejärel kohe uuesti eksamile, et saada D-kategooria. Kahe tegevuse vahe on mõni nädal. Eelnõuga võimaldatakse eksamite üheaegne tegemine, et vähendada asjaajamist.

LS § 105 lõike 2 muutmine, lõike 3 kehtetuks tunnistamine, § 106 lõike 1 muutmine ja täiendamine lõikega 1¹. Kehtiva liiklusseaduse §-d 105 ja 106 näevad ette, et isik, kes soovib saada juhtimisõigust ja juhiluba, ei tohi omada karistatust teatavate liiklusseaduse paragrahvides loetletud rikkumiste, karistusseadustikus loetletud liiklussüütegude ning muude liiklusseaduse vastutusalas sätestatud liiklusrikkumiste eest. Muudatuse kohaselt korrigeeritakse lõike 2 punktide 1 ja 2 sõnastust ja asendatakse tekst „ei ole karistatust“ tekstiga „ei ole kehtivat karistust“. Sama sõnastust on liiklusseaduses kasutatud ka teistel juhtudel, kui vaadeldakse isiku karistusi, nt liiklusseaduse § 118 lõike 1 punktid 5 ja 6.

Liiklusseaduse § 105 lõike 2 punktis 3 ja § 106 lõike 1 punktis 4 on nimetatud ka juhtimisõiguse saamist piiravad korduvad liiklusseaduse 15. peatükis toodud rikkumised (näiteks jalakäijale sätestatud rikkumised), mis võivad küll näidata isiku käitumist liiklusreeglite järgimisel ja üldist liikluskäitumist, kuid oma olemuselt ei ole ohtlikud teistele liiklejatele. Arvestades liiklusseaduse § 105 lõike 2 punktis 3 ja § 106 lõike 1 punktis 4 on nimetatud rikkumiste ohtlikkust, ei ole otstarbekas piirata selliseid rikkumisi toime pannud isiku juhtimisõiguse saamist. Pigem võib selline piirang avaldada negatiivset mõju ja soodustada eelkõige noori sõitma ilma juhtimisõigusega. Seega tunnistatakse vastavad sätted kehtetuks, võimaldamaks siiski kergemaid liiklusrikkumisi toime

pannud isikul juhtimisõigus saada. Selle saamiseks peab isik läbima koolituse ning sooritama Maanteeametis liiklusteooria ja sõidueksamid, mis oluliselt suurendavad isiku liiklusalaseid teadmisi ning võimaldavad edaspidi liikluskulekalt käituda. Kui aga esmase juhiloa omaja paneb toime uue liiklusrikkumise, siis näeb liiklusseadus ette täiendavad järelmeetmed (näiteks liiklusteooria ja sõidueksami sooritamise). Viimane peaks aga motiveerima esmase juhiloa omajat õiguskuulekalt käituma.

Paragrahvi 105 lõige 3 tunnistatakse kehtetuks ja eelnõust jäetakse välja erandid mopeedi juhtimisõiguse andmisel isikutele, kes olid seaduse jõustumisel (01.07.2011) 16–17 aastased. Olemuslikult on tegemist seaduse rakendussättega, mille praktiline eesmärk oli seaduse jõustumisel eeldatavasti tagada teatav õiguselgus teatavale isikute rühmale. Kuivõrd seadus peab kohalduma kõigile isikutele võrdselt ja üheselt mõistetavalt, siis on tehtud ettepanek see säte kehtetuks tunnistada.

Liiklusseaduse § 106 lõike 1 muudatusega lisatakse punkti 2 mopeed. Paragrahvi 2 punkti 40 kohaselt loetakse mootorsõidukiks ka mopeed ning juhtimisõiguse andmine kuulub mootorsõiduki juhtimisõiguse andmise regulatsiooni alla.

Liiklusseaduse § 106 lõike 1 punktis 3 käsitletakse juhtimisõiguse andmist juhul, kui isikule on eelnevalt väljastatud mopeedi, auto või traktori juhtimisõigus ning ta soovib omandada täiendavalt mootorratta juhtimisõiguse. Mootorratta juhtimisõiguse andmise regulatsioon ühtlustatakse sarnaselt punktis 2 käsitletud auto juhtimisõiguse andmise regulatsiooniga.

Liiklusseaduse § 106 täiendatakse lõikega 1¹ ning esitatakse loend väärtegudest, mille toimepanemise eest ettenähtud karistust ei tohi olla isikul, kellele antakse auto või mootorratta juhtimisõigus ning kellele väljastatakse esmane juhiluba. Kehtivat karistust ei tohi olla liiklusseaduse §-des 201, 223, 224, 226, § 227 lõigetes 2–4, §-des 234, 236 või 237 sätestatud väärtegade eest. Tegemist on ohtlike tegudega, mille eest on ette nähtud ühe karistusliigina sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine. Samuti ei tohi isikul olla karistust karistusseadustiku 23. peatükis sätestatud liiklussüüteo eest.

LS § 106 lõike 3 kehtetuks tunnistamisega loobutakse algaja juhi tunnusmärgi kasutamisest ning isikud võivad vabatahtlikult kasutada algaja juhi tunnusmärki. Järk-järgult on loobutud algajale juhile kehtestatud liikluspriirangutest (näiteks kiiruspiirang 70 km/h) ning mootorsõidukijuhi koolituse kvaliteedi paranemise tulemusena ei ole algaja juhi tunnusmärgil teisi juhte hoiatavat eesmärki, mis on õppesõiduki tunnusmärkidel. Algaja juht, kes soovib sõidukil kasutada algaja juhi tunnusmärki, võib seda edasi kasutada.

LS § 106 lõigetes 4 ja 5 toodud muudatusega ei arvestata edaspidi olukorras, kus esmase juhiloa omaja soovib selle vahetada juhiloa vastu, enam viimase 12 kuu karistatust, vaid arvestatakse, et isikul ei oleks kehtivat karistust. Üheks põhjuseks, miks siiani lähtuti 12 kuu karistatuse andmetest, oli kuni 1. oktoobrini 2013. aastani karistusregistri seaduse § 25 lõikes 6 kehtinud asjaolu, et kui isik pani enne karistusandmete kustutamise tähtaja möödumist toime uue väärteo, siis eelmise väärteo eest mõistetud karistuse andmete kustutamise tähtaja kulgemine katkes. See tõi kaasa olukorra, kus isiku eelmised karistusandmed jäid iga uue väärteo tõttu kehtima. Näiteks olukorras, kus esmase juhtimisõiguse omaja sai juhiloa saamise esimesel aastal kiiruse ületamise eest väärteo korras karistada ning järgneval aastal sai karistada ühistranspordis piletita sõidu eest, kehtiks ka kiiruse ületamise väärtegu kuni piletita sõidu eest saadud väärteo tähtaja lõpuni. See aga oleks takistanud esmase juhiloa vahetamist, kuigi faktiliselt ei oleks isik olnud 12 kuu jooksul karistusi saanud. Kuna alates 1. oktoobrist 2013. a eeltoodud põhimõtte enam ei kehti, on üldise liiklusohutuse ja hoiakute parandamise huvides lähtuda põhimõttest, et juhiloa vahetamisel arvestatakse kehtivaid

karistusi. See sunnib ka õiguserikkujaid suuremale seaduskuulekusele, teades, et kehtiva karistuse olemasolul peab esmase juhiloa vahetaja sooritama liiklusteooria eksami.

LS § 106 lõige 6. Kehtiva liiklusseaduse kohaselt tunnistatakse juhtimisõigus § 126 lõike 1 kohaselt kehtetuks, kui isik on juhtimisõiguse saanud pettuse teel või talle on juhiluba välja antud võltsitud või valeandmeid sisaldava dokumendi alusel ning selle kohta on koostanud Maanteeamet haldusakti. Liiklusseaduse § 106 lõike 6 kohaselt tunnistatakse esmane juhiluba ja juhtimisõigus kehtetuks, kui esmase juhiloa omajal on mootorsõiduki juhtimisõigus karistuseks ära võetud. Mõlemal juhul koostab Maanteeamet haldusakti. Sõnastuse muudatuse korral ei ole vajalik haldusakti vormistamine esmase juhiloa omaja juhtimisõiguse peatamisel, vaid õiguste muutus fikseeritakse liiklusregistris automaatselt tingimuste täitumisel. Isik saab sellest teada karistusotsuse jõustumisel ning seeläbi muutub hilisem Maanteeameti otsuse vormistus ja vastavasisulise teate saatmine isikule mittevajalikuks.

LS § 108 lõige 3 muudetakse tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega.

Sätte kohaselt ei arvestata lõigetes 1 ja 2 nimetatud juhiloa omamise aja hulka B-kategooria mootorsõiduki esmase juhiloa ja piiratud juhtimisõiguse omamise aega.

LS § 108 lõige 6 muudetakse ja nähakse ette, et D1-alamkategooria ja C- ja D-kategooria mootorsõiduki ning D1E-alamkategooria ja DE-, CE-kategooria autorongi juhtimisõiguse võib anda isikule koos B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse andmisega või isikule, kellel on B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus, kui juhtimisõigus on vajalik seoses autoveoseadusest tuleneva ametikoolituse kursuse läbimisega. Kui autoveoseadusest tulenevalt on vajalik ametikoolituse kursuse läbimine, võib isik selle koolituse lõpueksami sooritamise järel koos B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigusega või selle olemasolu korral kohe taotleda D1-alamkategooria ja C- ja D-kategooria mootorsõiduki ning D1E-alamkategooria ja DE-, CE-kategooria autorongi juhtimisõigust.

Sätte sõnastust on täiendatud D1-alamkategooria mootorsõiduki ning D1E-alamkategooria ja DE-kategooria autorongi kategooriatega. Vastav täpsustuse vajadus tuleneb Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu direktiivist 2003/59/EÜ, kus iga liikmesriik võib lubada üldnimetatud kategooriate sõidukite juhtidel juhtida selliseid sõidukeid oma territooriumil 18-aastasena, tingimusel et neil on artikli 6 lõikes 1 osutatud kutsetunnistus ning ei pea omama eelnevalt juhiluba teatud ajaperioodi jooksul.

LS § 109 lõige 2. LS § 109 lõike 2 punktides 1 ja 2 loetletakse juhendajale esitatud tingimused. Juhendajal peab olema olnud vastava kategooria mootorsõiduki, autorongi või masinrongi juhiluba vähemalt viis aastat. AM kategooria mootorsõiduki juhendamiseks võib juhendaja omada ka A-, A1- või A2 kategooria mootorsõiduki juhiluba vähemalt viis aastat. Juhiloa omamise aja hulka arvestatakse esmase juhiloa omamise aeg.

Juhendajal ei tohi olla kehtivat karistust, lisaks mootorsõiduki joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis juhtimisele, ka joobes olekus õppesõidu või sõidupraktika läbiviimise eest. Vastav piirang ning vastutus väärtuste eest lisati liiklusseadusesse 1. mai 2015. a muudatustega (liiklusseaduse § 109 lõige 2¹ ja § 224¹), mistõttu on oluline juhendaja puhul ka joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis õppesõidu või sõidupraktika rikkumisi arvesse võtta. Arvestades, et mootorsõidukijuhi juhendaja peab olema eeskujuks noorele liiklejale, on nimetatud rikkumised sellised, mille puhul isik ei sobi teisi liiklejaid juhendama. Sellega seonduvalt tehakse

sättes muudatus ka seoses liiklusnõuete sellise rikkumisega, mille eest liiklusseadus näeb ette mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise – nimetatud rikkumiste puhul sätestatakse, et isikul ei tohi olla rohkemat kui ühte karistust. Arvestades, et nimetatud rikkumise võib isik toime panna ka kogemata, näiteks ületada suurimat lubatud kiirust tähelepanematusel, siis ei ole mõistlik esimese rikkumise toime panemisel piirata isiku õigust olla juhendaja. Kui rikkumine on niivõrd tõsine, et isikul on seetõttu ka juhtimisõigus ära võetud, siis rakendub keeld olla juhendaja.

LS § 109 lõikesse 2¹ lisatakse tingimus, et mootorsõidukijuhi õpetaja ning juhendaja ei tohi õppesõidu või sõidupraktika läbiviimise ajal olla liiklusohtlikus tervises seisundis. LS § 2 punkti 19 kohaselt loetakse õppesõidu või sõidupraktika ajal juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetajat või -juhendajat. Kuivõrd õpetajal ja juhendajal on oluline roll õppesõidu või sõidupraktika läbiviimisel, näeb LS ette, et nimetatud isikud on võrdustatud isikuga, kes füüsiliselt sõidukit juhib. Õpetaja ja juhendaja peavad olema igal hetkel võimelised sõiduki juhtimise üle võtma. Seetõttu on oluline, et õpetaja ja juhendaja ei viiks õppesõitu või sõidupraktikat läbi liiklusohtlikus tervises seisundis.

LS § 109 lõigete 3, 3¹ ja 4 muudatusega loobutakse mootorsõidukijuhi õpetaja ja juhendaja tunnistusest ning õigust isikut õpetada või juhendada reguleeritakse mootorsõidukijuhi õpetamise või juhendamise õiguse kaudu. Vastavalt liiklusseaduse § 88 lõikele 9 ja § 109 lõike 2 punktile 3 tõendatakse juhendamise õigust liiklusregistri andmete alusel. Teel liiklusjärelvalve käigus kontrolli teostamiseks piisab, kui juhendajal on kaasas isikut tõendav dokument, mille alusel liiklusjärelvalve teostaja saab kontrollida isikule antud juhtimisõigust ning selle kehtivust ja juhendamise õigust ning isikute andmeid, kelle juhendamise õigus tal on. Lisaks on kehtestatud, et Maanteeamet peab juhendaja õiguse andma kümne tööpäeva jooksul vastava taotluse saamisest. Tähtaja osas on lähtutud esmase juhiloa ja juhiloa väljastamise tähtajast.

LS § 109 lõike 5 muudatusega ühtlustatakse regulatsiooni piiratud juhtimisõigusega isiku ja juhendatava isiku juhendamist, kui isik on alla 18-aastane. Muudatusega lubatakse juhendada alla 18-aastast isikut ehk lastekaitse seaduse tähenduses last, lisaks seaduslikule esindajale ka seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isikul. Liiklusseaduse §-s 95 nimetatud piiratud juhtimisõigusega isik võib autot juhtida tingimusel, et tema kõrval on seaduslik esindaja või seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isik. Muudatusega kaasneb oluline mõju liiklusohutusele, sest suurenevad juhtimisõigust taotleva isiku võimalused sõidupraktika saamiseks. Õiguskantsleri poole pöördus avaldaja, kelle arvates ei pruugi liiklusseaduse § 109 lõikes esitatud 5 piirang, mille järgi võib noorema kui 18-aastase sõiduõppija juhendajaks olla üksnes tema seaduslik esindaja, olla õiguspärane. Tuleb nentida, et piirang on suur ja võib seada alla 18-aastased sõiduõppijad ebavõrdsesse olukorda (nt asenduskodulapsed). Võrdse kohtlemise tagamiseks muudetakse regulatsioon paindlikumaks, sest mitte iga lapsevanem ei ole suuteline õppesõidu juhendaja olema.

LS § 109 lõike 7 ja 8 muudatustega kaotatakse ära juhendaja tunnistuse andmise kord ning muudetakse riigilõivu tasumise sättesõnastust. Juhendaja tunnistuse andmise korra määrust ei ole enam vaja kehtestada, kuivõrd tunnistuse vorm ja selle võltsimiskindlus ei ole enam olulised, sest juhendaja õigust juhendada tõendatakse liiklusregistri andmetel. Seega oleks määrusesse jäänud üksnes taotlemisega seotud andmed, mis on toodud seaduse tasemele, mistõttu puudub vajadus volitusnormiks.

Seoses juhendaja tunnistusest loobumisega ning sellega, et isiku juhendamiseks peab juhendajal olema juhendamise õigus, kehtestatakse kohustus tasuda senise juhendamise tunnistuse väljastamise eest riigilõivu juhendamise õiguse andmise taotluse läbivaatamise eest. Riigilõivu suurust ei muudeta. Sellest tulenevalt muudetakse ka riigilõivuseaduse § 224. Oluline on, et riigilõivu tasutakse taotluse läbivaatamise, mitte ainult juhendamise õiguse väljastamise eest. Kui

isik ei vasta nõutele ja taotlust ei rahuldata, siis justkui ei peaks riigilõivu tasuma, samas kui Maanteeamet on kulud taotluse lahendamisele teinud.

LS § 116 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS § 118 lõike 1 punktis 3 asendatakse „juhtimisõigus“ mõistega „juhiluba“ ning lisatakse juurde autorong või masinrong. Kehtiva regulatsiooni korral peab mootorsõidukijuhi õpetajal olema olnud juhtimisõigus vähemalt kolm aastat ning selle arvestusest peaks arvestama maha juhtimisõiguse peatumise seoses tervisekontrolli tähtajaks läbimata jätmise või juhiloa pikendamisega seotud juhtudel või politsei poolt ajutiselt juhtimiselt kõrvaldamisel. Juhiloa arvestuse põhiselt loetakse juhiloa omamist vastava kategooria esmakordsest väljastamisest alates. Vastav kuupäev kantakse ka juhiloa tagaküljele vastava mootorsõiduki kategooria juurde, mille juhtimisõigus isikule on antud. Muudatusega täpsustatakse ning lihtsustatakse mootorsõidukijuhi õpetajale esitatavaid eelneva kogemuse arvestamise nõudeid. Kuivõrd juhtimisõiguse andmisel ja juhilubade väljastamisel jagunevad kategooriad ka autorongide ja masinrongi kategooriatena, siis on oluline, et mootorsõidukijuhi õpetajal oleks vastava autorongi või masinrongi juhiluba, mida ta õpetab. Vastasel korral saaks isik justkui õpetada selliste sõidukite juhtimist, mille osas tal endal kogemus puudub. Samuti loetakse LS § 2 punkti 19 kohaselt õppesõidu ajal juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetaja, mistõttu õpetajal peab olema õpetatavale kategooriale vastav juhiluba.

LS § 118 lõike 1 punktid 5 ja 6 muudatusega jäetakse välja viide karistusregistri seadusele ning ühtlustatakse sõnastust § 105 ja § 106 analoogsete sõnastustega. Viide karistusregistri seadusele ei ole vajalik, sest kehtiv karistus tähendabki seda, et isiku karistuse andmed ei ole kantud karistusregistri arhiivi. Karistusregistrisse kantud isiku karistusandmete kustutamise tähtaegadele kehtestab nõuded kehtiva karistusregistri seaduse § 24.

Samuti lisatakse sättesse täiendus, et isikul ei tohi olla kehtivat karistust mootorsõiduki joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis õppesõidu läbiviimise või juhendamise eest. Arvestades, et mootorsõidukijuhi õpetaja ja juhendaja peab olema eeskujuks noorele liiklejale, on nimetatud rikkumised sellised, mille puhul isik ei sobi teisi liiklejaid õpetama ja juhendama. Sellega seonduvalt tehakse sättes muudatus ka seoses liiklusnõuete sellise rikkumisega, mille eest liiklusseadus näeb ette mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise – nimetatud rikkumiste puhul sätestatakse, et isikul ei tohi olla rohkemat kui ühte karistust. Arvestades, et nimetatud rikkumise võib isik toime panna ka kogemata, näiteks ületada suurimat lubatud kiirust tähelepanematuses, siis ei ole mõistlik esimese rikkumise toime panemisel piirata isiku õigust töötada õpetajana. Kui rikkumine on niivõrd tõsine, et isikul on seetõttu ka juhtimisõigus ära võetud, siis rakendub keeld töötada õpetajana.

LS § 118 lõikes 2 asendatakse „juhtimisõigus“ mõistega „juhiluba“. Muudatusega täpsustatakse ning lihtsustatakse mootorsõidukijuhi õpetajale esitatavaid eelneva kogemuse arvestamise nõudeid.

LS § 118 lisatakse uued lõiked 4¹-4², mis reguleerivad mootorsõidukijuhi õpetaja koolitust. Lõikega 4¹ kehtestatakse nõue, et isik peab enne motorisõidukijuhi õpetamise õiguse saamist läbima õpetajakoolituse. Lõikega 4² kehtestatakse nõuded täienduskoolituse läbimisele. Praegu on mootorsõidukijuhi õpetaja õpetajakoolitus ja täienduskoolitus reguleeritud ainult majandus- ja taristuministri 5.10.2015. a määruses nr 125 „Mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooni nõuded, õpetajakoolituse ja õpetaja täienduskoolituse korralduse nõuded ning mootorsõidukijuhi õpetamise õigust tõendava tunnistuse taotlemise, väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord“. Siiani on õpetajakoolitust ja täienduskoolitust peetud osaks õpetaja kvalifikatsioonist, mistõttu on

õpetajakoolituse ja täiendkoolituse nõuded kehtestatud õpetaja kvalifikatsiooni reguleeriva määrusega.

Siiski on õiguskantsler oma 13.09.2017. a kirjas nr 6-3/170358/1703974 juhtinud tähelepanu, et kuigi täiendkoolituse läbimise nõuet võib näha osana mootorsõidukijuhi õpetaja üldistest kvalifikatsiooninõuetest, siis peaks see välja tulema määruse nr 125 kvalifikatsiooni reguleerivatest sätetest tervikuna, kuid praegu see nii ei ole. Analoogselt on küsitavus ka õpetajakoolituse osas. Täiendav vastuolu seisneb sellest, et LS § 118 lõige 1 punktis 4 viidatud kvalifikatsiooninõuded on lahti kirjutatud määruse 2. peatükis, aga täiendkoolituse nõudeid seal ei sisaldu, need on sätestatud määruse 4. peatükis. Kui täiendkoolituse läbimise nõue kuulub kvalifikatsiooninõuete alla, peaks see regulatsioonist üheselt tulenema. Võimalik alternatiiv on täiendkoolituse läbimise nõude kehtestamine seaduse tasandil ja volitusnormi täpsustamine. Sel põhjusel lisatakse § 118 uus lõige 4¹ ja täiendatakse § 118 lõiget 7. Sisu osas aga muudatus võrreldes kehtiva praktikaga uusi nõudeid ei kehtesta.

LS § 118 täiendamisel lõikega 4³ täpsustatakse mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel või täienduskoolituse osaleva isiku õigust viia läbi mootorsõidukijuhi koolitaja juures liiklusteooria- ja sõidutunde mootorsõidukijuhi õpetaja juhendamisel. Kehtiva regulatsiooni kohaselt näeb mootorsõidukijuhi õpetaja ettevalmistamise kord ette praktika osa mootorsõidukijuhi õpetaja juures. Täienduskoolitusel on praktika vajalik näiteks olukorras, kus isik ei ole pikemat aega õpetajana töötanud ja soovib õpetaja õigus taastada ning selle raames viia läbi ka reaalselt õppetundi. Samas ei ole reguleeritud liiklusseaduses asjaolu, kas isikut käsitletakse sellisel juhul juhina ning kas tal on õigus sekkuda liiklusohutliku olukorra korral juhi tegevusse. Sellest tulenevalt on muudetud ka liiklusseaduse §-s 2 sisalduvat juhi mõistet, mille kohaselt loetakse juhiks ka isik, kes mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osaledes viib läbi sõidutundi.

LS § 118 lõike 7 muudatusega ei kehtesta valdkonna eest vastutav minister enam mootorsõidukijuhi õpetaja koolitajatele riiklikku õppekava. Õppekavaga olid mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel ette määratud teooriatundide, praktika ja sõiduõppe minimaalsed mahud, millega pandi olulist rõhku õppesisule, mis on loomulikult iga õppimise juures oluline. Kuid õpitulemustele orienteerumine asetab õpisisu kõrvale olulisena ka õppimise ja hindamise meetodika – selle, kuidas õpisisu ja õppimise tulemusi omandatakse ja demonstreeritakse. Mootorsõidukijuhi õpetajakoolituse lõppedes eeldati, et õppemeetode läbimisel vastab koolitusel osaleja mootorsõidukijuhi õpetajale kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele.

Mootorsõidukijuhi õpetajate õppekvaliteedi parandamise tagamiseks kaotatakse määruse eelnõuga ära riiklik õppekava ning kõrgkoolid ja ülikoolid koostavad enda õppekava, millega võimaldatakse koolitajatel koolitusel osalejatele individuaalsemalt läheneda.

Õppekava koostamisel arvestab koolitaja koolitusel osalejate erinevate teadmiste tasemega ja nende eelnevaid kogemusi, mille alusel määratakse teemade loetelu, mille osas peab mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osalejat arendama, ning teooriatundide, praktika ja sõidutundide osakaal õppeprotsessis, ja õppemeetodid, et saavutada mootorsõidukijuhi õpetajakoolituse lõpuks koolititava vastavus mootorsõidukijuhi õpetajale kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele. Õppeprotsessi käigus hinnatakse õpitulemuste saavutamist ja vajadusel täiendatakse õppekava teemade osas, mis on vajalikud mootorsõidukijuhi õpetajale kehtestatud kvalifikatsiooni saavutamiseks. Mootorsõidukijuhi õpetajakoolitus lõpeb eksamiga või kutseksamiga. Koolitaja väljastab tunnistuse ainult neile koolitusel osalejatele, kes vastavad määruses kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele. Maanteeamet väljastab mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistuse isikule, kes vastab liiklusseaduse §-s 118 kehtestatud nõuetele ja on läbinud määruse kohase koolituse.

Sarnaselt mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusega käsitletakse ka mootorsõidukijuhi õpetaja täienduskoolitusel õpetatavaid teemasid vastavalt eelnevatele koolitustele ja töökogemusele, et säilitada ning ajakohastada mootorsõidukijuhi õpetaja pädevust või vajadusel puuduvate teadmiste osas täiendusõppe kaudu saavutada õpetaja vastavus kvalifikatsiooninõuetele. Mootorsõidukijuhi õpetaja täienduskoolitus lõppeb eksamiga, milles ei hinnata ainult mootorsõidukijuhi õpetaja täienduskoolitusel käsitletud teemasid, vaid vaadeldakse laiemalt mootorsõidukijuhi õpetaja vastavust kvalifikatsiooninõuetele.

Lõiget 7 täiendatakse ka tulenevalt õiguskantsleri 13.09.2017. a kirjast nr 6-3/170358/1703974, mille kohaselt vajavad täienduskoolituse nõu ja volitusnorm seaduse tasandile täpsustamist (vt ka selgitust § 118 lõike 4¹ lisamise juures).

LS § 120 muudetakse seoses mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistusest loobumisega. Vastavalt liiklusseaduse § 88 lõikele 9 tõendatakse mootorsõidukijuhi õpetamise õigust liiklusregistri andmete alusel. Teel liiklusjärelvalve käigus kontrolli teostamiseks piisab, kui mootorsõidukijuhi õpetajal on kaasas isikut tõendav dokument, mille alusel liiklusjärelvalve teostaja saab kontrollida isikule antud juhtimisõigust ning selle kehtivust ja õpetamise õigust. Paragrahvis 120 on läbivalt sõna „tunnistus“ asendatud „õigusega“. Paragrahvi 120 lõikest 2 on jäetud välja põhjused, mis on seotud ainult tunnistusega (kaotamine, hävimine, kasutuskõlbmatuks muutumine ning uue tunnistuse väljastamine) ning ei ole seotud õpetamise õiguse andmisega. Mootorsõidukijuhi õpetamise õiguse andmise taotlemise eest tuleb tasuda riigilõivu sama palju kui tunnistuse väljastamise eest. Sellest tulenevalt muudetakse ka riigilõivuseaduse § 224.

Paragrahvi 120 lõike 2 punktis 4 on loetletud mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistuse kehtetuks tunnistamise alused. Kehtiva sõnastuse kohaselt tunnistatakse mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistus kehtetuks kahe rikkumiste loetelu üheaegsel esinemisel. Esimese loetelu kohaselt ei tohi mootorsõidukijuhi õpetajal olla karistust mootorsõiduki joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis juhtimise eest ega liiklusnõuete sellise rikkumise eest, mille eest käesolev seadus näeb ette mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise või mille eest juhtimisõigust on ära võetud, ning teisel juhul ei tohi mootorsõidukijuhi õpetaja olla karistatud tahtlikult sooritatud kuriteo eest. Mootorsõidukijuhi koolitusel osalejatele oma käitumisega eeskuju andval mootorsõidukijuhi õpetajal ei tohi olla ühtegi loetelus toodud rikkumist. Muudatusega sõnastatakse lõige ümber selliselt, et mootorsõidukijuhi õpetajat ei tohi olla karistatud liiklusseaduse § 118 lõike 1 punktides 5 või 6 nimetatud rikkumiste eest. Samasisuline muudatus tehakse ka kehtiva seaduse § 122 osas.

LS § 121 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelvalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS § 122 lõike 1 punkti 3 muutmine, lõike 1 täiendamine punktidega 3¹ ja 3² ja lõike 1¹ lisamine. Muudatustega lihtsustatakse mootorsõidukijuhi eksamineerijale esitatavat eelneva töökogemuse ja juhtimise staaži nõuet. Muudatusega ei nõuta eksamineerijalt, kes eksamineerib A-, C-, D-, BE-, CE-, DE-, T-kategooriate ja A1-, A2-, C1-, C1E-, D1-, D1E-alamkategoriate mootorsõiduki, autorongi või masinrongi juhte, eelnevat kolmeaastast töökogemust B-kategooria eksamineerijana ja eksamineeritava kategooria juhiloa omamist viis aastat, kui eksamineerija tõendab oma teoreetiliste teadmiste ja praktilise sõiduuskuse olemasolu kõrgemal tasemel, kui see on vajalik juhiloa saamiseks.

Muudatus on kooskõlas ka Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiviga 2006/126/EÜ juhilubade kohta, mis sätestab, et teiste kategooriate eksamineerijale ei kohaldata vähemalt kolme aastast B-kategooria eksamineerijana töötamise nõuet tingimusel, et eksamineerija tõendab eksamineeritava

kategooria sõidukogemust vähemalt viis aastat või teoreetilise ja praktilise sõiduuskuse olemasolu kõrgemal tasemel kui see on vajalik juhiloa saamiseks.

Muudatus võimaldab Maanteeametil kiiremini välja õpetada eksamineerijaid, mis omakorda aitab kaasa sõidueksamite järjekordade vähendamisele. Näitena, kui eksamineerijal on B-kategooria juhiluba olemas viis aastat ja C-kategooria juhiluba kolm aastat, siis peab Maanteeamet ootama kaks aastat, et nimetatud eksamineerija saaks omandada C-kategooria eksamineerija pädevuse, mis on ebamõistlikult pikk aeg. Iga täiendava kategooria eksamineerimise õiguse omandamiseks tuleb eksamineerijal läbida sõidueksami läbiviimise ja hindamise teadmiste ja oskuste kontroll, mille käigus jälgitakse eksamineerija oskust läbi viia vähemalt kahte sõidueksamit, lisaks on eksamineerijal kohustus läbida iga-aastaselt eksamineerija kvalifikatsioonikontroll, milles hinnatakse eksamineerija sõidueksamite läbiviimise oskust ning antakse hinnang eksamineerija kutsealasele pädevusele. Nimetatud sõidueksami läbiviimise ja hindamise teadmiste ja oskuste kontrolli käigus selgitatakse välja, kas eksamineerija teoreetilised teadmised ja praktiline sõiduuskus on piisaval tasemel, et töötada täiendava kategooria eksamineerijana.

Lisaks asendatakse „juhtimisõigus“ mõistega „juhiluba“. Kehtiva regulatsiooni korral peab mootorsõidukijuhi eksamineerijal olema olnud juhtimisõigus vähemalt kolm aastat ning selle arvestusest peaks arvestama maha juhtimisõiguse peatumise seoses tervisekontrolli tähtjaks läbimata jätmise või juhiloa pikendamise seotud juhtudel või politsei poolt ajutiselt juhtimiselt kõrvaldamisel. Juhiloa arvestuse põhiselt loetakse juhiloa omamist vastava kategooria esmakordsest väljastamisest alates. Vastav kuupäev kantakse ka juhiloa tagaküljele asjaomase mootorsõiduki kategooria juurde, mille juhtimisõigus isikule on antud. Muudatusega täpsustatakse ning lihtsustatakse mootorsõidukijuhi eksamineerijale esitatavaid eelneva kogemuse arvestamise nõudeid. Kuivõrd juhtimisõiguse andmisel ja juhilubade väljastamisel jagunevad kategooriad ka autorongide ja masinrongi kategooriatena, siis on oluline, et eksamineerijal oleks vastava autorongi või masinrongi juhiluba, mida ta kontrollib. Näiteks olukorras, kus eksamisõit tuleb katkestada ja eksamineerija peab ise autorongi juhtimise üle võtma, puuduks eksamineerijal õigus seda teha, kui tal ei ole vastava kategooria autorongi juhiluba.

LS § 122 lõike 1 punktide 4 ja 5 muudatused on analoogsed LS § 118 lõike 1 punktide 5 ja 6 muudatustega. Analoogselt mootorsõidukijuhi õpetajale vaadatakse ka eksamineerija puhul karistuste olemasolu ja nende tõsidust. Sättesse lisatakse täiendus, et isikul ei tohi olla kehtivat karistust mootorsõiduki joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis õppesõidu läbiviimise või juhendamise eest, kehtivat karistust, mille eest juhtimisõigus on ära võetud ega rohkemat kui ühte kehtivat karistust liiklusnõuete sellise rikkumise eest, mille eest käesoleva seadus näeb ette juhtimisõiguse äravõtmise.

Muudatusega jäetakse välja ka viide karistusregistri seadusele ning sõnastatakse, et eksamineerijal ei tohi olla kehtivat karistust. Karistusregistrisse kantud isiku karistusandmete kustutamise tähtaegadele kehtestab nõuded kehtiva karistusregistri seaduse § 24.

LS § 122 lõike 3 punkti 2 lisatakse viide § 122 lõike 1 punktides 4 ja 5 toodud nõuetele, millele eksamineerija peab vastama.

LS § 123 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS §-s 124 lõigetes 3, 4, 6 ja 7 tehtavate muudatustega täiendatakse juhtimisõiguse peatumise regulatsiooni selliselt, et juhtimisõigus peatub lisaks juhiloa kehtivuse lõppemisele ja juhi tervisekontrolli tähtpäeva saabumisele ka juhul, kui juhi terviseseisund ei vasta kehtestatud tervisenõuetele.

Lõikesse 3 lisatav uus juhtimisõiguse peatumise alus kohaldub juhul, kui juhi tervisenõuetele mittevastavus tuvastatakse liiklusseaduse kohase tervisekontrolli tegija poolt tervisekontrolli tulemusel. Tervisekontroll lõpeb selle tegija poolse asjakohase otsuse vormistamisega, mis edastatakse tervise infosüsteemi ja selle kaudu ka liiklusregistrile ja juhile endale. Vastavalt Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määruse nr 80 „Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud“ § 9 lõikele 7 peab tervisekontrolli teostaja tutvustama ja selgitama juhile tema tervisekontrolli terviseuuringute tulemusi ja tervisekontrolli alusel tehtud otsust.

Lõikesse 6 lisatakse uus alus, millal tervisenõuetele mittevastavuse tuvastamisel juhtimisõigus peatub. Muudatuse kohaselt peatub tervisenõuetele mittevastavuse korral mootorsõiduki juhtimisõigus tervisekontrolli teostaja otsuse tegemisest alates. Kuna tervisekontrolli teostaja peab info tervisetõendi kohta edastama tervise infosüsteemi kaudu ka liiklusregistrisse, siis tagab see selle, et liiklusregistris on asjakohased andmed tervisekontrolli tegija otsuse kohta ning ka politseil on võimalik teel olles juhtimisõiguse olemasolu tuvastada.

Lõiked 4 ja 7 tunnistatakse tulenevalt lõigetes 3 ja 6 tehtavatest muudatustest kehtetuks.

Kehtiva korra kohaselt peab Maanteeamet lisaks tervisekontrolli tegija poolsele tervisekontrolli kohta tehtavale otsusele tegema täiendava otsuse juhtimisõiguse peatamise kohta. Paraku on kehtiva korra puhul esinenud juhtumeid, kus juhtimisõiguse peatamise otsust ei ole olnud võimalik isikule kätte toimetada, mille tulemusel on mittevastava terviseseisundiga isikud jätkuvalt osalenud juhina liikluses, pannes sellega ohtu nii enda kui ka kaasliiklejate elu ja tervise. Muudatuste tulemusel ei pea Maanteeamet lisaks tervisekontrolli tegija otsusele tegema täiendavat juhtimisõiguse peatamise otsust ning isiku, kelle terviseseisund ei vasta nõuetele, juhtimisõigus peatub seaduse alusel. See aitab võimalikult operatiivselt tagada, et nõuetele mittevastavad juhid mootorsõidukijuhina liikluses ei osaleks.

LS § 126 lõiget 4 täiendatakse lauseosaga „või elektrooniliselt“. Liiklusseaduse § 126 lõike 4 näeb ette, et Maanteeamet vormistab juhtimisõiguse kehtetuks tunnistamise otsuse kahes eksemplaris, millest üks antakse kohe pärast otsuse allkirjastamist isikule kätte allkirja vastu otsuse teisel eksemplaril või saadetakse tähtkirjaga rahvastikuregistris registreeritud elukoha aadressile või muule teada olevale elukoha aadressile. Muudatusega täiendatakse sätte sõnastust ja lisatakse võimalus otsus edastada ka elektrooniliselt.

LS § 126 täiendatakse lõikega 5, mille kohaselt juhtimisõiguse kehtetuks tunnistamise otsus toimetatakse isikule kätte või avaldatakse Ametlikes Teadaannetes käesoleva seaduse § 124 lõike 8 kohaselt.

LS § 128 täiendatakse lõikega 4, milles sätestatakse ettekirjutus toimetatakse isikule kätte või avaldatakse Ametlikes Teadaannetes käesoleva seaduse § 124 lõike 8 kohaselt.

LS § 130 lõike 10 muudatusega täpsustatakse sättes toodud nõude rakendumist. Nimetatud nõude kohaselt ei tohi juht tööaja jooksul töötada ilma vaheajata kauem kui kuus järjestikust tundi. Kui tööaeg kokku on kuus kuni üheksa tundi, tuleb see katkestada vähemalt 30-minutiliseks katkematuks vaheajaks, ja kui tööaeg on kokku üle üheksa tunni, vähemalt 45-minutiliseks katkematuks vaheajaks. Praktikas on Tööinspeksioonil tekkinud vaidlusi, sest on arusaamatu, kes on määruse (EÜ) nr 561/2006 alusel töötavad juhid, keda määrus justkui ei reguleeri. Nõude eesmärk on täpsustada, et kuna määrus (EÜ) nr 561/2006 otseselt vaheaja regulatsiooni ette ei näe,

peavad ka määruse (EÜ) nr 561/2006 alusel töötavad juhid nõutud vaheaegu pidama. Vastav nõue tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ artiklist 5, mis sätestab järgmist: *Ilma et see piiraks määrusega (EMÜ) nr 3820/85 või selle asemel AETR-kokkuleppega ettenähtud kaitsetaseme kohaldamist, võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed selle tagamiseks, et autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikud ei töötaks mitte mingil juhul ilma vaheajata kauem kui kuus järjestikust tundi, ilma et see piiraks artikli 2 lõike 1 kohaldamist. Kui tööaeg on kokku kuus kuni üheksa tundi, tuleb see katkestada vähemalt 30-minutise vaheajaga, ja kui tööaeg on kokku üle üheksa tunni, vähemalt 45-minutise vaheajaga.*

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ artikliga 5 on hõlmatud kõik autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikud. Sarnasest käsitusest lähtub ka töölepinguseadus, kus § 47 lõige 2 sätestab, et kokkulepe, mille kohaselt pikema kui 6-tunnise töötamise kohta ei ole ette nähtud vähemalt 30-minutist tööpäevasisest vaheaega, on tühine. Tööpäevasiseseid vaheaegu ei arvestata tööaja hulka, välja arvatud juhul, kui töö iseloomu tõttu ei ole võimalik vaheaega anda ning tööandja loob töötajale võimaluse puhata ja einestada tööajal. Seetõttu on oluline täpsustada, et vaheaja nõue laieneb kõikidele juhtidele.

LS § 131 lõikes 5 parandatakse viiteviga ja tekstiosa „2007/230/EL“ asendatakse tekstiosaga „2007/230/EÜ“.

LS § 139 ja 139¹ tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi). Paragrahv 139 lõige 8, mis sätestab volitusnormi mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja korralduslike nõuete kehtestamiseks, viiakse samuti riikliku järelevalve peatükki. Nimetatud volitusnormi alusel kehtestatav määrus käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2006/22/EÜ tulenevat kohustust reguleerida teostatava järelevalve täpsemat korda ja järelevalve mahtu.

LS § 139² lisatakse seadusesse seoses komisjoni määruse (EL) 2016/403 rakendamise kohustusega. Sätte kohaselt liigitatakse töö- sõidu- ja puhkeaja nõuete rikkumiste kategooriad, liigid ja raskusastmed selliselt, nagu need tulenevad määrusest (EL) nr 2016/403. Pikem selgitus rikkumiste liigitamise kohta on toodud LS § 80 lõike 2¹ lisamise juures.

Paragrahvi 139² lisamisega seonduvad ka § 210⁵, 210⁶, 211 ja 212 muutmine ja §-de 213–215, 217–217², 243–250 ning 253 kehtetuks tunnistamine, mis on tingitud sellest, et nimetatud sätete kohaselt kehtestatavate karistuste osas lähtutakse sellest, kas tegemist on määruse (EL) nr 2016/403 I lisas nimetatud kõige raskema, väga raske, raske või sama määruse III lisas nimetatud väikese rikkumisega (MI) seoses autojuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete rikkumistega. Muudatuste sõnastamisel on eeskujuks võetud AutoVS §-des 66, 70 ja 71 sätestatud analoogsed karistused, mis on kooskõlas määruses (EL) nr 2016/403 kehtestatud rikkumiste raskusastmetega.

LS § 143 lõige 8 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS § 149 lõike 2 muutmine. Kehtiva regulatsiooni kohaselt võib üksikkorras jalgratturit ja pisimopeedijuhti koolitada lapsevanem. Liiklusseaduse § 4 lõike 2 punkti 1 kohaselt viivad laste liikluskasvatust läbi ja valmistavad neid ette ohutuks liiklemiseks lapsevanem ja seaduslik esindaja. Jalgratturi ja pisimopeedijuhi ettevalmistamisel puudub vajadus piirata nende ettevalmistajate ringi ainult lapsevanemaga. Seaduslikul esindajal on samad kohustused laste liikluskasvatuse läbiviimisel kui lastevanematel. Sellest tulenevalt laiendatakse jalgratturite ja pisimopeedijuhtide ettevalmistamise õigust omavate isikute ringi lisaks lapsevanemale ka seadusliku esindajaga ning seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isikuga. Sarnaselt alla 18-aastas mootorsõiduki

sõiduõppija juhendamise, laiendatakse koolitamise õigust ka seadusliku esindaja kirjaliku nõusolekuga isikule.

LS § 151⁴ lõike 1 muudatusega lisatakse sättesse regulatsioon, mis eelnevalt asus LS § 2 punktides 99 ja 100 ülekäigukoha ning ülekäiguraja mõistetes. Sellega parandatakse seaduse jälgitavust, kuna kõik kehtestatud nõuded ja kohustused on koondatud vastavatesse paragrahvidesse. Samuti on mõistetes toodud nõuete ja kohustuste puhul raskendatud nende kontrollimine. Mõiste ei saa panna kohustusi või kehtestada nõudeid, sest oma olemuselt on mõiste mõeldud mingi olukorra või nähtuse selgitamiseks või tähistamiseks. Seega olukorras, kus nõue või kohustus on kehtestatud mõistes, ei ole kontrollijal võimalik võimalikku rikkumist menetleda, sest ühtegi seaduse nõuet otseselt rikutud ei ole.

LS § 153 täiendatakse lõikega 3¹. Käesoleva seaduse § 1 punktiga 10 täpsustatakse maastikusõiduki mõistet selliselt, et see võib olla koos või ilma maastikuhaagiseta. Seega võib maastikusõidukiga maastikul sõita ja parkida ka maastikuhaagisega. Samas võidakse maastikusõidukiga vedada ka haagist, mis liiklusseaduse § 2 punkti 9 kohaselt on ette nähtud mootorsõiduki haakes vedamiseks. Muudatusega luuakse õigusselgus, et maastikul liigeldes võib sõita ja parkida ka haagisega.

LS § 158 lõike 1 muudatusega täpsustatakse maastikusõiduki ja selle maastikuhaagise registreerimise kohustust. Kehtiva sõnastusega oli reguleeritud ainult maastikusõiduki registreerimine. Maastikusõidukite tootjad on näinud ette sarnaselt mootorsõidukitele ka maastikusõidukite haakes maastikuhaagiste vedamist. Selleks nähakse käesoleva seaduse muudatuse punktiga 10 ette maastikusõiduki mõiste muutmine selliselt, et maastikusõidukiks loetakse sõiduk koos või ilma maastikuhaagiseta. Õigusselguse tagamiseks täpsustatakse maastikul liiklevate liiklusvahendite liiklusregistris registreerimise kohustust. Muudatuse kohaselt ei laiendata seni kehtinud regulatsiooni ja maastikusõiduki maastikuhaagised ei kuulu liiklusregistris registreerimisele.

LS § 158 täiendatakse lõikega 1¹. Paragrahvi lisatakse lõige samal põhjusel nagu § 76 lõige 1⁴, et uue sõiduki registreerimine saaks toimuda e-teeninduse kaudu.

LS § 158 lõiget 2 muudetakse. Kehtiva seaduse kohaselt tuleb maastikusõiduk registreerida 5 tööpäeva jooksul pärast selle Eestis kasutusele võttu. Sätet võib tõlgendada nagu võiks viie tööpäeva jooksul maastikusõidukit kasutada ka ilma seda registreerimata. Seetõttu lõiget 2 muudetakse, et maastikusõiduk tuleb liiklusregistris registreerida enne selle Eestis kasutusele võttu. Erinevalt näiteks autodest, millega saab liigelda mööda teid ühest riigist teise võib maastikusõidukiga liigelda ainult maastikul ning sedagi maaomaniku loal (LS § 153 lõige 1), seega on välistatud, et Eestisse satuvad juhuslikult välisriigi maastikusõidukid või, et välisriigist soetatud maastikusõidukiga sooviks keegi sõita Maanteeametisse seda registreerima. Seega tuleb maastikusõiduk pärast selle soetamist toimetada kõigepealt Maanteeametisse, kus see registreeritakse liiklusregistris ning seejärel võib seda hakata sihipäraselt kasutama. Kui maastikusõidukit ei kasutata, siis loomulikult seda registreerima ei pea.

LS § 159 lõiget 1 täiendatakse punktidega 4–6. Lisatakse maastikusõiduki registreerimisest keeldumise aluseid, et muuta need sarnaseks mootorsõidukite registreerimisest keeldumise alustega, mis lisanduvad käesoleva eelnõuga. Vaata selgitusi § 77 lõike 1 muutmise juures.

LS § 159 lõiget 2 muudetakse ja pikendatakse aega, mille jooksul võib Maanteeametile esitada taotluse registriandmete muutmiseks. Vaata selgitusi § 77 lõike 3 muutmise juures.

LS § 159 lõiget 3 muudetakse. Vaata selgitusi § 77 lõike 4 muutmise juures.

LS § 161 täiendatakse lõikega 1¹. Sätestatakse, et päästetöödel osalevad päästeteenistujad ei pea kandma maastikusõiduki juhtimisel motokiivrit. Päästeteenistujatel on päästetööde käigus kasutusel oma kiivrid, mis vastavad nende töö iseärasustele ja seetõttu ei ole otstarbekas nõuda päästetööde käigus päästeteenistujatelt motokiivri kasutamist. Päästeamet võib kiivri või muu kaitsevahendi kasutamise kohustuse kehtestada oma sisemise korraga ja seda on päästeteenistujatel ka kohustus järgida, seetõttu ei ole vajalik päästetööde käigus osalevate päästeteenistujate kiivri kandmise kohustust liiklusseadusega reguleerida.

LS § 161 lõige 3 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi). Lisaks on lõikes reguleeritud sätestatud juba KorS §-s 11.

LS täiendamine täiendatakse §-ga 161¹, mis reguleerib maastikusõidukite liiklemise korraldust ja maastikusõiduki juhtimist, uus paragrahv, millega kehtestatakse maastikusõidukiga veetavale sõitjale üldkohustused. Sõitja ei tohi sõidu ajal tõmmata juhi tähelepanu maastikusõiduki juhtimiselt kõrvale ja maastikusõidukiga sõitmisel peab sõitja, välja arvatud päästetöödel osalev päästeteenistuja ja päästetöödele kaasatud isik, kandma kinnirihmatud motokiivrit.

LS § 162 lõikes 1 täpsustatakse maastikusõiduki juhi suunamärguandmise kohustust ja lisatakse, et lisaks käega suunamärguandmisele võib maastikusõidukijuht kasutada maastikusõidukile paigaldatud suunatulesid. Muudatus on vajalik seetõttu, et tänapäeval toodetakse ka maastikusõidukeid, mis on kinnise kerega ning mille ehituses on suunatud ette nähtud. Seetõttu ei ole põhjendatud, et juht peaks sellisel juhul andma suunamärguande käega.

LS § 164 lõike 1 muudatusega ühtlustatakse kasutatavaid mõisteid. Liiklusseaduse kohaselt loetakse sõiduki peatamiseks juhi ettekatsetud sõiduki seismajätmist sõitjate maha- või pealeminekuks või veose laadimiseks. Liiklusseaduse § 164 lõige 1 ei käsitle maastikusõiduki peatamist, vaid sõidukiiruse valikul peab juht olema võimeline maastikusõiduki seisma jätma, arvestades maastiku- ja ilmaolusid. Sellest tulenevalt asendatakse mõiste „peatama“ mõistega „seisma jääma“.

LS § 166 muudetakse Eesti Linnade Liidu ettepanekul. Muudatusettepanekuga asendatakse paragrahvi pealkirjas ja normi tekstiosas sõna „teenindava“ sõnaga „transportiva“. Liikumispuudega ja pimedat inimest liiklemist ja neid transportivate sõidukite parkimist ning liikumispuudega inimeste juhitud sõidukite parkimist korraldab kohalik omavalitsus.

LS § 167 pealkirjas, lõigetes 1, 2 ja 4 tehakse redaktsioonilised muudatused, millega sõna „teenindava“ asendatakse sõnaga „transportiva“. LS § 167 lõigetes 1 ja 2 asendatakse number „4“ numbriga „3“. Muudatusega parandatakse § 167 lõigetes 1 ja 2 sisalduv viite viga. Mõlemas lõikes peab olema viidatud lõikele 3, milles sisalduva volitusnormi alusel kehtestatakse lõigetes 1 ja 2 viidatud liikumispuudega ja pimedat inimest teenindava sõiduki parkimiskaardile ja selle väljastamisele esitatud nõuded.

LS § 167 lõige 1 muudetakse selliselt, et parkimiskaarte hakkab väljastama Sotsiaalkindlustusamet (SKA). Muudatus jõustub 1.01.2020. a. Kehtiva seaduse kohaselt annab puuetega inimese parkimiskaardi kohaliku omavalitsuse üksus (KOV üksus). Samas on ka praegu KOV üksuse antava parkimiskaardi väljastamise aluseks Sotsiaalkindlustusameti väljastatud puude raskusastme ja lisakulude tuvastamise otsus ning ajutise liikumis- või nägemisfunktsiooni kõrvalekaldega isikule pere- või eriarsti väljastatud teatis kõrvalekalde kohta. Parkimiskaartide tellimise ja trükkimise eest

vastutab SA Eesti Puuetega Inimeste Fond, kes KOV üksuse tellimuse alusel jagab neid KOV üksuste vahel. Kaardid saadetakse KOV üksusesse tähtitud postiga. Keskmiselt väljastatakse aastas ca 7500 puuetega inimeste parkimiskaarti, mis kehtivad kuni puude otsuse kehtivuse lõpuni või ajutise funktsiooni häire puhul kuni 6 kuud. Statistiliselt kuni 80% kaartidest väljastatakse SKA otsuse alusel. Enamus juhtudel (v.a pere- või eriarsti tõend) tekib sisuliselt õigustatus inimesele parkimiskaardi taotlemiseks SKA-s puude hindamisel. Kuigi kaardid trükitakse keskselt ning enamus juhtudel tekib õigustatus parkimiskaardi saamiseks SKA-s, siis on täna inimesel vaja teha veel täiendav samm ja pöörduda kaardi saamiseks KOV üksusesse. See on tekitanud ebamõistlikku bürokraatiat ja inimeste jooksutamist asutuste vahel. Samuti on üsnagi tavapäraseid olukorrad, kus kaardi saamiseks ei ole olnud inimesel vajaliku dokumenti või dokumendid pole olnud korrektsed (SKA väljastatud puude raskusastme otsus), siis on olnud vaja teha täiendav pöördumine SKA-sse ja tagasi KOV üksusesse. SA Eesti Puuetega Inimeste Fond poolt juulis 2018. a läbi viidud küsitlus kohalikes omavalitsustes näitas, et on üsna tavapärane olukord, kus KOV üksus saadab inimese uuesti SKA-sse täiendava dokumendi järele, kuna SKA puude raskusastme otsuses ei ole selget ja üheselt arusaadavat viidet inimese õigustatusele taotleda parkimiskaarti.

Bürokraatia vähendamiseks ja inimestele parkimiskaardi taotlemise lihtsustamiseks ühildatakse käesoleva muudatusega puude raskusastme tuvastamine ja puuetega inimeste parkimiskaardi andmine. Parkimiskaart antakse edaspidiselt tsentraalselt SKA poolt ehk administratiivses mõttes võimalikult lähedale otsusele, millega tekib õigustatus parkimisõiguse saamiseks. Edaspidiselt annaks SKA parkimisõiguse ka pere- või eriarsti väljastatud teatise alusel. Üleminek on planeeritud kahes osas. Esimeses etapis antakse SKA-le üle parkimiskaartide trükk 1.01.2019. aastast, kuid terve 2019. a edastab SKA parkimiskaardid analoogselt tänasele korraldusele KOV üksusele, kes väljastab kaardi inimesele. Esimese etapi elluviimiseks muudetakse parkimiskaardi väljastamist reguleerivat määrust. Teises etapis ehk alates 1.01.2020. aastast hakkab SKA ka ise parkimiskaarte inimesele väljastama.

Parkimiskaartide väljastamise viimine SKA-sse loob võimalused parkimiskaartide väljastamise süsteemi arendamiseks ning pikemas perspektiivis parkimiskaarte haldava registri loomiseks SKA infosüsteemi SKAIS koosseisu. Täna selline üleriigiline ühtne register väljastatud ja kehtivate parkimiskaartide haldamiseks puudub. Register on oluline luua kaartide kehtivuse ning invakohale parkimise õigustatuse kontrollimiseks. Täna puudub võimalus teise KOV üksuse väljastatud parkimiskaardi kehtivuse kontrollimiseks, kuna need kaardid ei ole kas kuskile elektroonsesse keskkonda kantud või puudub sellele infole ligipääs. Näiteks Tallinnas pargitud auto puhul ei ole parkimiskontrolöridel sisuliselt võimalik kontrollida Saue valla väljastatud kaardi kehtivust. See annab võimaluse kaarte võltsida või kasutada aegunud kaarte. Käesoleva muudatusega ei võeta kohustust üleriigilist registrit luua, vaid luuakse eeldused riigi tasandil keskseks koordineeritud registrilahenduse analüüsimiseks ja loomiseks.

LS § 167 lõiget 3 muudetakse ning selles sätestatud volitusnormi ulatust täpsustatakse. Eesti Linnade Liidu ettepanekul laiendatakse sotsiaalkaitseministrile antud volitusnormi ulatust liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi vormi, väljaandmise ja kehtetuks tunnistamise tingimuste kehtestamiseks. Sotsiaalministri 23.12.2010 määrusega nr 90 „Liikumispudega või pimedat inimest teenindava sõiduki parkimiskaardi vorm ja väljaandmise tingimused kehtestatud tingimused“ ei näe ette parkimiskaartide kehtetuks tunnistamise aluseid, kuid praktiline vajadus selleks on olemas.

LS § 167 lõige 4 tunnistatakse 1.01.2020. a kehtetuks tulenevalt samal ajal jõustuvast lõike 1 muudatusest (vt selgitust § 167 lõike 1 muudatuse juures).

LS § 169 muudatusega täpsustatakse liiklusõnnetusest teavitamise korda ja lõikes 4 asendatakse sõna „politseile“ sõnaga „häirekeskusele“. Ühtlasi muudetakse eelnõuga § 169 lõike 5 sõnastust ja nähakse ette liiklusõnnetusest häirekeskuse teavitamis kohustus, kui on täitmata § 169 lõikes 4 toodud tingimused või liiklusõnnetus toimus suurulukile otsasõidu tagajärjel.

Muudatuse kohaselt peab juht teavitama politsei asemel häirekeskust toimunud liiklusõnnetusest. Liiklusõnnetusest teavitamise kohustuse tingimusi ei muudeta. Eestis on võetud kasutusele ühtne hädaabinumber, milleks on 112. Kõik hädaabikõned võtab vastu häirekeskus. Lisaks hädaabinumbri 112 teenindamisele on häirekeskus kolme viimase aasta jooksul järk-järgult Politsei- ja Piirivalveametilt üle võtnud 110-kõnede töötlemise ning 110-le vastanud töötajad. 2014. a kevadest võtavad häirekeskuse kõik neli keskust üle Eesti vastu nii hädaabinumbrile 112 kui ka numbrile 110 saabuvald hädaabiteateid. Häirekeskuse põhiülesanne on hädaabikõnedele vastamine, abivajaduse korral õnnetuspaikadesse päästjate ja kiirabi väljasaatmine ning politseile teabe edastamine patrullide väljasaatmiseks. Häirekeskus selgitab 112-kõne põhjal abivajaduse ja õnnetuse asukoha ning saadab välja kiirabi ja päästjad. Politsei hädaabikõne korral selgitab häirekeskus abivajaduse ja sündmuse asukoha ning edastab selle info politsei operatiivteabeteenistusele. Politseijõudude väljasaatmise otsustab Politsei- ja Piirivalveameti operatiivteabeteenistus. Häirekeskus teenindab hädaabikutsete edastamisega Päästeametit, Terviseametit ning Politsei- ja Piirivalveametit. Eestis on üks üleriigiline Häirekeskus, millel on neli piirkondlikku keskust: Põhja keskus Tallinnas, Lõuna keskus Tartus, Ida keskus Jõhvis ning Lääne keskus Pärnus. Muudatus ei oma riigiasutustele olulist mõju, sest liiklusõnnetusest teavitused laekuvad juba häirekeskusele. Liiklusohutuse seisukohalt on mõju suur, sest häirekeskuse teavitamisega seoses edastatakse info vastavalt vajadusele operatiivsemalt Päästeametile, kiirabile ning politseile.

LS § 171 lõike 1 punkti 5 muudatusega täiendatakse liiklusõnnetuste andmete esitajate hulka, kuhu lisatakse liiklusõnnetuste uurimise komisjon.

LS § 171 lõike 2 muudatusega täpsustatakse Vabariigi Valitsusele määruse andmiseks antud volitusnormi ulatust. Määruse volitusnormist jäetakse välja liiklusõnnetusest teatamise ja liiklusõnnetuse vormistamisega seonduv. Juhi tegevus liiklusõnnetuse korral, sealhulgas ka teavitamine liiklusõnnetusest, on reguleeritud täpsemalt liiklusseaduse §-s 169. Seega puudub vajadus määrusega dubleerivate sätete järele. Liiklusõnnetuse vormistamisel ei kehtestata enam akti vormi. Sisuliselt kattuvad liiklusõnnetuse korral andmed, mida politsei peab sündmuskohal registreerima, liiklusõnnetuste andmekogusse elektrooniliselt esitatavate andmetega. Puudub vajadus eraldi dubleerivate andmete loetelu kehtestamiseks. Lisaks liiklusõnnetuste andmekogusse esitatavatele andmetele kogub politsei sündmuskohalt andmeid, mis on vajalikud liiklusõnnetuses osalenud isikute süütlisuse tuvastamiseks. Kuni 12. juulini 2018. a kehtinud liiklusseaduse alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 20.02. 2001. a määrus nr 68 „Liiklusõnnetusest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord“ regulatsioon, mis oli kehtinud 16 aastat ja kehtestatud ajal, mil elektroonilist menetlust ei olnud, vajas kaasajastamist, mistõttu on vastu võetud määruse uus versioon, mis arvestab juba ka käesoleva eelnõu alusel volitusnormis tehtavate muudatustega..

LS § 171¹ lõike 6 muutmine. Täiendatakse § 171¹ lõiget 6, mille alusel esitab liiklusõnnetuste ekspertkomisjon juhtumi kohta koostatud arvamuse ning lisaks andmed tee, sõidukite, osaliste kohta.

Liiklusõnnetuste uurimise komisjon on moodustatud liiklusseaduse § 172 lõike 1 alusel teede- ja sideministri 4. juuni 2001. a käskkirjaga nr 155 „Liiklusõnnetuste põhjuste väljaselgitamise Harju maakonna ekspertkomisjoni moodustamine ning koosseisu ja töökorra kinnitamine“. Liiklusõnnetuste uurimise komisjon menetleb vaid väga raskete tagajärgedega liiklusõnnetusi. Üldjuhul võetakse juhtum menetlusse siis, kui selles hukkus inimene või vigastada sai viis või enam

inimest. Sündmuse kohta kogutavad ning Maanteeametile edastatavad andmed on olemuselt sarnased Politsei- ja Piirivalveameti kogutud andmetega, kuid need on oluliselt detailsemad. Tegemist on eriettevalmistuse saanud spetsialistide läbiviidava süvaanalüüsiga ning selle käigus kogutavad andmed annavad liiklusohutusosalaste analüüside tegemisel märkimisväärse lisaväärtuse. Eriti põhjalikult kaardistatakse liiklusõnnetuse sündmuskohast ning sõidukite seisukorrast tingitud mõju liiklusõnnetuse toimumisele või selle tagajärgedele. Menetletud juhtumite kohta kogutud andmete põhjal on võimalik lisaks küsimusele „Mis toimus?“ tuvastada ka seda, miks selline liiklusõnnetus toimus. Reeglina on liiklusõnnetuse toimumist ja raskusastet mõjutanud faktoreid rohkem kui üks ning neid ei ole sageli võimalik üldisemate andmete põhjal tuvastada.

Liiklusõnnetuste uurimise komisjoni poolt andmete edastamiseks luuakse raskete liiklusõnnetuste komisjoni kogutavate andmete elektrooniliseks töötlemiseks vajalik andmekogu osa. Selleks saab kasutada juba 2013. a Euroopa Komisjoni algatatud DaCoTA projekti raames loodud andmebaasi vabavaralist lahendust. Kulud selle juurutamiseks Eestis on hinnanguliselt 15 000 eurot. Iga-aastaselt lisanduvad andmekogu hooldus ning halduskulud, mis prognoositult on ca 2200 eurot aastas. Vajalikud kulud kaetakse Maanteeameti eelarvest.

LS § 171¹ täiendatakse lõikega 6¹, mille aluselt Tervise infosüsteemi volitatud töötleja edastab Maanteeametile info liiklusõnnetuses osalenud isiku vigastada saamise kohta ja selle kohta kas saadud vigastus oli raske.

Vabariigi Valitsuse 12.09.2013 protokollis märgitud otsuse p 1 alusel moodustatud ja riigisekretäri juhtimisel tegutsenud vigastuste ja vigastussurmade ennetamise poliitika koordineerimise rakkerühma aruandes² esitatud ettepanekute hulgas nähakse ette vigastatutega liiklusõnnetuste kohta kogutavate andmete kvaliteedi tõstmist ja liiklusvigastuste raskusastme määramine ja sellekohase andmevahetuse alustamist. Lisaks neile tegevustele on ette nähtud ka liiklusvigastuste kohase statistika parandamine, muuhulgas liiklusvigastuste raskusastme määramise ja sellekohase andmevahetuse alustamine. Ilma usaldusväärsete andmeteta ei ole võimalik ellu viia efektiivset liiklusohutuspoliitikat. Nende eesmärkide saavutamiseks on eelnõuga kavas tagada andmevahetuseks vajalikud õiguslikud alused erinevate institutsioonide ja riigi infosüsteemide vahel.

Vigastuste raskusastme eristamine võimaldab Maanteeametil:

1. Tuvastada asjaolud, mis viivad raskete vigastuste tekkimiseni ja sellest tulenevalt ennetustegevusi täpsemini suunata.
2. Vähendada oluliselt kergete vigastuste andmehõivest ning suurest osakaalust tulenevaid ebatäpsusi liiklusohutuse planeerimisel. Eelkõige on silmas peetud probleeme nagu:
 - a. kergete vigastatutega liiklusõnnetustest teavitamise ning nende registreerimise ebaühtlus.
 - b. kergete vigastatutega liiklusõnnetuste põhjal tuvastatud riskigruppide, asukohtade jmt antiselektiivne esindatus.
3. Hinnata täpsemini liiklusõnnetustest tekkiva kahju ulatust.

Alates 2007. aastast on liikluses hukkunute arv üle nelja korra vähenenud (2007=196 ja 2017=48), võrreldes 1991 aastaga on vähenemine olnud ligi kümme korda (hukkunute arv 1991=491). Vigastatute arvu muutumine on oluliselt tagasihoidlikum – aastal 2007 sai Eestis vigastada 3271 ja 1991 aastal 2175. 2017. a sai vigastada 1725 inimest.

Ehkki natuke väiksemal kujul esines sarnane probleem ka varem, ei võimalda hukkunutega liiklusõnnetuste statistilises mõttes väike absoluutarv ja suur hajuvus enam piisava täpsusega vigastusteni viinud riskifaktoreid tuvastada. Ka on lisaks hukkunutega liiklusõnnetustele vajalik ennetada liiklusõnnetusi, kus inimene saab raskelt vigastada. Vabariigi Valitsus kinnitas 16.02.2017

² Vigastuste ja vigastussurmade ennetamise poliitika koordineerimise rakkerühm (2015) aruanne https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/vigastuste_ennetamise_rakkeruhma_aruanne.pdf

korraldusega nr 54 liiklusohutusprogrammi aastateks 2016–2025, defineerides selle strateegilised eesmärgid samaaegselt just läbi hukkunute ning raskelt vigastatute arvu vähendamise³.

Liiklusõnnetuses vigastada saamist ja vigastuste raskusastet mõjutab erinevate riskifaktorite kombinatsioon. Näiteks on sõiduautos viibiva inimese vigastada saamise relatiivne risk 12 korda väiksem kui mootorrattal liikleja või 6,7 korda väiksem kui jalakäija puhul⁴. Samuti mõjutab inimese vigastada saamise riski, ilmselt ka vigastuste raskusastet, liiklemise piirkond. Nt 2017. aastal oli KOV-i teedel hukkunuid 23%, aga vigastatuid tervelt 63%. Ka jaotumine maakondade ning omavalitsuste vahel ei ole ühtlane⁵. Soovides keskenduda raskete vigastuste ennetamisele, tuleb ka sekkumist vajava sihtgrupi või piirkonna defineerimisel lähtuda just raskete vigastatutega liiklusõnnetuste andmetest. 2017 aastal oli raskete vigastatutega liiklusõnnetusi⁶ 464, mis moodustab ca 27% kõigist vigastatutega õnnetustest. Ka varasemalt on proportsioon olnud sarnane. Seega domineerivad vigastatutega liiklusõnnetuste hulgas kerged vigastused ning raskusastmete mitte eristamine muudab sekkumist vajava sihtgrupi või piirkonna määratlemise oluliselt ebatäpsemaks. Selle tulemusena kasutatakse ennetustegevuse ressursse ebaefektiivselt.

Hetkel on võimalik kasutada üldist infot raskete vigastuste kohta, kuid see on liigse üldistatusse tõttu ennetustegevuste planeerimiseks ebapiisav. Näiteks on liiklusõnnetuse asukoht määratletud maakonna täpsusega. Liiklusõnnetuste koondumiskohtade tuvastamiseks on vajalik selgitada välja teelõigud, kus toimub rohkem liiklusõnnetusi kui teistel sarnastel. Saadud info on aluseks ohtliku liikluskeskkonnaga teelõikude ümberehitamisel ning aitab vältida sarnaste lõikude ehitamist tulevikus. Maakonna täpsusega infot ei ole selleks tegevuseks võimalik kasutada. Vigastuste raskusaste võib varieeruda väga kergest (nt nahamarrastus) väga raskeni (nt jääv liikumisvõimetus). Kuna raskete vigastatutega liiklusõnnetusi ei ole homogeensete teelõikude⁷ täpsusega võimalik eristada, arvestatakse liiklusõnnetuste koondumiskohtade leidmisel kõiki liiklusõnnetusi sama kaaluga. Lihtsustatult väljendades tekib olukord, kus piiratud ressursside tingimustes minnakse ohutumaks ehitama kohta kus toimusid arvult rohkem kergete vigastusega lõppenud liiklusõnnetusi ning jäetakse tähelepanuta koht, kus inimesed said raskelt vigastada, kuid neid liiklusõnnetusi oli arvult vähem. Arvutuse tulemustel on suur rahaline mõju. Arvutused on oluliseks aluseks liiklusohutlike kohtade ohutumaks ehitamisel. Aastal 2017 investeeriti liiklusohutlike kohtade ümber ehitamiseks 10,7miljonit eurot ning 2018 aastal planeeritakse seda teha 6,42 miljoni euro eest. Ennetustegevuseks vajaliku andmestiku detailsuse tõttu muutuvad liiklusõnnetuses osalenud isikud liiklusõnnetuste andmekogu vastutavale töötlejale otseselt või kaudselt tuvastatavaks. Hetkel puudub Maanteeametil selliseks isikuandmete töötlemiseks õiguslik alus, mistõttu on vajalik liiklusseaduse muudatus. Isikuandmete kaitse tagatakse tehnoloogiliselt ning Maanteeameti siseste tegevuste korraldamisega, mis on täpsemalt reguleeritud liiklusõnnetuste andmekogu põhimääruses. Eraldi tuleb rõhutada, et võrreldes kehtiva olukorraga lisandub Maanteeametile ainult jah/ei info selle kohta, kas isik sai raskelt vigastada või mitte. Detailsemat infot isiku vigastuste iseloomu kohta ei esitata.

Andmetöötlusprotsess on kavandatud järgmiselt. Maanteeamet edastab SoM-i kaudu tervise infosüsteemi volitatud töötlejale nimekirja eelneva kvartali jooksul liiklusõnnetuses osalenud isikute isikukoodid ning liiklusõnnetuse toimumise kuupäeva. Tervise infosüsteemi volitatud töötleja lisab isikukoodide juurde jah/ei vastusena märke:

1. Kas isik sai liiklusõnnetuse tagajärjel vigastada ehk kas isikule osutati liiklusõnnetuse tõttu raviteenust.

³ <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

⁴ Handbook of Road Safety Measures. Rune Elvik, Alena Høy, Truls Vaa.

⁵ https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liiklusaasta_2017_-_1_0.pdf

⁶ Raskeks on loetud vigastus mille tagajärjel isik viibis haiglas 24h või kauem.

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/102092016001>

2. Kas isiku vigastus oli raske. Raske vigastus defineeritakse eraldi LS §171 lg 2 alusel kehtestatavas määruses. Aluseks võetakse MAIS-skaala (MAIS, Maximum Abbreviated Injury Scale – vigastuste maksimaalselt lühendatud skaala). Euroopa Komisjoni eestvedamisel on kokku lepitud, et liiklusvigastuste raskusastme eristamisel võetakse aluseks just MAIS skaala. Kõnealune valik kinnitati EL-i liikmesriike esindavatest ekspertidest koosneva liiklusohutuse kõrgetasemelise töörühma kohtumisel 2013. aasta jaanuaris. Vastav kokkulepe on fikseeritud ka Euroopa Komisjon liiklusohutuse valdkonna poliitikasuuniste kuuenda punktina komisjoni poolt 2013. aasta märtsis avaldatud dokumendis (SWD(2013) 94 final). Raskeks loetakse vigastus, mille väärtuseks on MAIS-skaalal kolm või enam. Kergeks loetakse vigastus, mille väärtuseks on üks või kaks.

Tervise infosüsteemi volitatud töötleja edastab isiku andmed koos lisatud märgetega Maanteeametisse tagasi.

Maanteeamet lisab teabe liiklusõnnetuste andmekogusse ja see seotakse automaatselt juhtumiga, kus isik osales. Andmete töötlemisel lähtutakse kõigist isikuandmete töötlemise põhimõtetest, sh minimaalsuse põhimõttest. Liiklusõnnetuse analüüsis kasutatakse andmete töötlemisel isikustamata andmeid. Isikuandmeid kasutatakse eri andmeandjatelt laekunud andmete sidumiseks, andmete õigsuse kontrolliks ja tuvastatud vigade parandamiseks. Isikuandmed kodeeritakse eesmärkide saavutamisel, aga mitte hiljem kui kahe aasta jooksul liiklusõnnetuse registreerimisest arvates.

Mõistlik andmevahetuse sagedus oleks üks kord kvartalis. Liiklusõnnetusega seotuks loetakse vigastused, mis tekkisid liiklusõnnetuse tagajärjel ning mis diagnoositi isikul kuni viie päeva jooksul peale liiklusõnnetust. Viide on vajalik, kuna alati ei jõua isik ravisutusse liiklusõnnetusega samal päeval. Esineb olukordi, kus kehtivaid reegleid eirates ei teatata vigastada saamisest politseile koheselt peale liiklusõnnetust. Näiteks liiklusõnnetuses osalenud jalakäija ei tunne šoki tõttu valu või loodab, et see valu läheb mõne päeva jooksul üle ning pöördub ravisutusse alles päevi peale liiklusõnnetust. On esinenud juhtumeid, kus hiljem ravisutusse pöördunud isikul tuvastatakse raske vigastus.

LS § 171¹ lõikes 7 asendatakse lauseosa „lõikes 6“ lauseosaga „lõigetes 6 ja 6¹“.

LS § 173 lõiget 1, kus on sätestatud liiklusregistri eesmärk, muudetakse. Lõikesse lisatakse, et liiklusregistris peetakse arvestust ka erivedude ja erilubade üle. Muutmise põhieesmärk on laiendada liiklusregistrit ja selle kaudu luua uus rakendus – veolubade infosüsteem (edaspidi *VELUB*). *VELUB*-i põhieesmärgiks on Maanteeameti väljastatud erivedudega seotud andmete üle arvestuse pidamine ning eriloa taotlemise protseduuri elektrooniliseks muutmine. Kuna vastavalt liikluseaduse § 34¹ lõikele 3 on eriloa andmise pädevus tee omanikul ning kohalike teede haldamine on kohaliku omavalitsusüksuse autonoomne ülesanne, siis antud muudatused hõlmavad riigiteedel toimuvaid erivedusid ning Maanteeameti antud erilubasid. Arvestust hakatakse pidama nii erilubade kui ka erivedudega seonduvate andmete üle. *VELUB*-i loomisega muutub erilubade taotlemine ja andmine elektrooniliseks, mis vähendab nii taotleja halduskoormust kui ka Maanteeameti töökoormust ning samuti ka inimfaktorist tingitud vigade tekkimise riski. Hetkel töödeldakse Maanteeametis eriloa taotlusi põhiliselt käsitsi ning tegemist on ressursimahuka protsessiga. Liiklusregistri laiendamise ja *VELUB*-i loomisega on võimalik erilubade taotlemise protsessi olulises mahus digitaliseerida (hinnanguliselt kuni 95%). Täies mahus ei ole protsessi võimalik digitaliseerida, kuna aeg-ajalt on tegemist sellise erakorralise veoga, mis vajab põhjalikku marsruudi planeerimist, täiendavate kooskõlastuste hankimist ning tihti peale ka kontrollarvutuste teostamist ehk teisisõnu esineb erivedusid, mis vajavad inimese olulist sekkumist. Ülejäänud osas on võimalik erilubade andmist suures mahus automatiseerida, st taotleja peab sisestama eriveo andmed (nt vedu teostava ettevõtja ja taotleja nimi, äriühingu registrikood, sõiduki registreerimisnumber, andmed veo kohta) e-keskkonnas ja taotlus töödeldakse *VELUB*-is automaatselt. Nähakse ette ka võimalus esitada andmeid e-postiga. E-postiga saabunud taotluse

sisestab VELUB-isse vastav Maanteeameti menetleja. Laekunud taotlusi töödeldakse automaatselt. Seejärel edastatakse taotlejale arve ja selle tasumisel ka vastav eriluba.

LS § 174 lõike 1 punkti 3 muudetakse tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega. Sellest tulenevalt vajab muutmist ka juhilubade andmebaasi nimetus seaduses ning „juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide andmebaas“ nimetatakse ümber „juhtimisõiguse, juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide andmebaasiks“.

LS § 174 lõiget 1 täiendatakse punktiga 7, millega sätestatakse, et liiklusregister koosneb ka erivedude ja erilubade andmebaasist. Lisaks hakatakse VELUB-i abil pidama arvestust ka erivedude üle ja siin on mõeldud eelkõige 52t-metsaveoga seonduvaid GPS-andmeid (majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määruse nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloo menetlustasu ja eritasu määrad“ § 4 lõike 2 kohane erivedu), millega määratakse erivedu teostava autorongi asukoht ja kontrollitakse, et eriveoks oleks kasutatud tee omaniku määratud ja konkreetsele veole sobiv teedevõrk. Kuna 52t-metsaveo korral on tegemist üldnormist (44t) märgatavalt suurema massipiiranguga, siis sellise veo teostamine selleks ebasobival teedevõrgul võib oluliselt kahjustada teede seisundit. Seega autorongide asukohaandmete kogumine ja süstemaatiline haldamine on oluline just teedevõrgu seisundi säilitamise seisukohalt ja see omakorda parandab erivedude teostamise distsipliini. VELUB-i andmeid saab kasutada ka Politsei- ja Piirivalveamet, mis märgatavalt lihtsustab erilubade olemasolu kontrollimist ning tõhustab liiklusjärelvalve teostamist tervikuna.

Nagu eespool öeldud, ei ole VELUB-i korral tegemist eraldiseisva andmebaasiga – õiguslikult hakkab see olema üks liiklusregistri osa. Eraldiseisva andmebaasi loomine ei olnud mitmel põhjusel otstarbekas ja liiklusregistri laiendamine on antud juhul eesmärkide saavutamiseks kõige ressursisäästlikum lahendus. VELUB-i toimimise põhimõtted eeldavad teiste andmekogude andmete kasutamist – nt äriregister (üldandmed äriühingu kohta), elektroonilise veoselehe infosüsteem ELVIS (metsavedude veoselehed) ja liikluskindlustusfond (kindlustuskatte info). Andmevahetus teiste andmekogudega hakkab toimuma riigi infosüsteemide andmevahetuskähi kaudu.

Seega vähendab VELUB-i loomine nii taotleja halduskoormust kui ka Maanteeameti töökoormust, võimaldab teostada paremat kontrolli ja arvestust erivedude üle, tõhustada liiklusjärelvalvet ning eriloo menetlemisel inimfaktorist tingitud vigade tekkimise riski oluliselt vähendada. Sellel eesmärgil laiendatakse liiklusregistrit ning tehakse liiklusseaduses vastavad muudatused.

LS § 174 lõike 2 muutmine. Muudatuse tegemine §-s 174 lõikes 2 on vajalik eelnõuga kavandatud teisaldatava registreerimismärgi kasutuselevõtuks. Eelnõuga (§ 76¹ lg 7) nähakse ette, et teisaldatava registreerimismärgi kasutamisel kannab isik, kellele on antud registreerimismärgi kasutusõigus, enne sõidu alustamist teisaldatava registreerimismärgi elektroonilisse päevikusse andmed sõiduki, selle juhi ja sõiduki kasutamise aja kohta ning need andmed tuleb kanda § 76¹ lõike 8 alusel liiklusregistri sõidukite andmebaasi. Sõidukite andmebaas on osa liiklusregistrist, milles peetakse arvestust Eestis registreeritud mootorsõidukite, haagiste ja §-s 158 nimetatud maastikusõidukite ning nende omanike, vastutavate kasutajate ja kasutajate, samuti sõidukite tehnonõuetele vastavuse kontrolli andmete, sõidukite kasutamisele ja käsutamisele seatud piirangute ning registerpantide üle.

LS § 174 lõike 3 muutmine. Kehtiva liiklusseaduse § 174 kohaselt saab registerpanti seada ainult sõidukile, mille andmed on kantud liiklusregistrisse. Lisaks sõidukitele ja maastikusõidukitele registreeritakse liiklusregistris väikelaevu, alla 12-meetrise kogupikkusega laevu ja jette. Paragrahvi 174 lõike 3 muutmise eesmärk on käsitada registerpandi osas liiklusregistrisse kantavaid maismaasõidukeid ja veesõidukeid võrdselt. Seaduse eelnõuga muudetakse asjaõigusseaduse § 297 lõiget 1, mille kohaselt võib muudatuse tulemusena väikelaevu, alla 12-meetrise kogupikkusega laevu ja jette registerpandiga koormata. Liiklusseaduse muudatusega täiendatakse liiklusregistri väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide andmebaasi kantavate andmete loetelu registerpandiga.

LS § 174 lõiget 4 muudetakse tulenevalt asjaolust, et piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega. Sellest tulenevalt vajab muutmist ka juhilubade andmebaasi nimetus seaduses ning „juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide andmebaas“ nimetatakse ümber „juhtimisõiguse, juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide andmebaasiks“.

LS § 174 täiendatakse lõikega 8. Muudatusega määratakse andmed, mille üle VELUB-is arvestust peetakse. Erivedude ja erilubade andmebaas hakkab koosnema erilubade andmetest (nt eriloo taotluse esitamise kuupäev, taotleja andmed, andmed veo kohta, sõidukite registreerimismärgid) ja alusdokumendiks on siinkohal taotleja esitatud eriloo taotlus. Üheks andmebaasi osaks on ka kehtetuks tunnistatud eriload ja arvestus eritasude üle. Samuti hakkab andmebaas sisaldama ka 52t-metsaveo GPS-andmeid.

LS § 175 lõike 1 punktide 1 ja 8 muudatusega täpsustatakse, et liiklusregistrisse esitavad andmeid ka maastikusõiduki omanik ja tema esindaja või maastikusõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrollija. Muudatus on vajalik seetõttu, et sõidukid on kehtiva seaduse mõistes üksnes teel liiklemiseks ette nähtud või teel liiklevad seadmed (§ 2 lõige 73). Seega ei kuulu sõiduki mõiste alla maastikusõidukid, kuna maastikusõidukid on seaduse mõistes ette nähtud maastikul liiklemiseks (LS § 2 lõige 36).

LS § 175 lõiget 1 täiendatakse punktiga 14¹, kus sätestatakse vastavad liiklusregistrisse andmete esitajad. Kuna erilubade alusdokumendiks on eriloo taotlus, siis erilubadega seonduvate andmete esitaja on eriloo taotleja. Erivedude andmeid, ehk eelkõige GPS-andmeid, esitab erivedu teostav isik.

LS § 177 lõige 1. Seoses registerpandi seadmisega väikelaevadele, alla 12-meetrise kogupikkusega laevadele ja jettidele täpsustatakse § 177 lõiget 1, mille kohaselt seatakse registerpant väikelaeva, alla 12-meetrise kogupikkusega laeva või jetti omanikuna kantud isiku kirjaliku avalduse alusel, millele on lisatud kirjalik kokkulepe registerpandi seadmise kohta.

LS § § 184 lisatava 3¹ sätestatakse, et liiklusregistri kande aluseks olevad dokumendid (näiteks registreerimistunnistused, ostu-müügi lepingud) ei ole avalik teave. Kuna seadusandja on kehtiva seaduse puhul ette näinud piirangud andmetele ligipääsu osas, on ilma vastavate täpsustuseta vastava nõude täitmine raskendatud. Praktikas on Maanteeametil esinenud põhjendatud ja õigustatud huvi väljaselgitamisel vaidlusi olukorras, kas registrikannete alusdokumendid on samuti piiratud juurdepääsuga.

LS § 184 lõige 8. Muudatusega laiendatakse avalikke registerpandi andmeid. Kehtiva seaduse kohaselt on avalikud üksnes mootorsõiduki kohta käivad registerpandi andmed. Käesoleva eelnõuga laiendatakse registerpandi määramise võimalust ka maastikusõidukile, väikelaevale, alla

12-meetrise kogupikkusega laevale ja jetile, mistõttu laiendatakse ka andmete avalikustamise nõudeid. See võimaldab eelnimetatud liikumisvahendite ostmisel veenduda, et nende suhtes ei ole kolmandal isikul õigusi. Kuna registerpant kuulub sõiduki, maastikusõiduki, väikelaeva, alla 12-meetrise kogupikkusega laeva ja jeti, mitte selle omaniku juurde, siis viidatud liikumisvahendi omaniku vahetusel jääb liikumisvahendit registerpant koormama.

LS § 187 lõige 4. Õigusselguse tagamiseks täpsustatakse § 187 lõike 4 muudatusega parkimise algusaja määramist. Parkimistasu kontrollivatel isikutel on tekkinud vaidlusi seieritega parkimiskellaga parkimise alguse fikseerimises. Parkimist alustavad juhid ei ole kohati lähtunud seieritega kella tööpõhimõttest, vaid on fikseerinud parkimise alguse aja seieritega parkimiskellal numbrilise näiduga kella põhimõttest. Selline lähenemine parkimise alguse märkimisel tekitab olukorra, kus sõiduki parkimise algust ei ole üheselt võimalik tuvastada. Näiteks seatakse parkimiskellal väike seier kolmele ja suur seier kuue peale. Sellisel juhul on võimalik käsitleda parkimise algusena kas 14.30 või 15.30. Seieritega kella tööpõhimõttest lähtudes peaks väike seier asuma kahe numbriga vahel. Sellisel juhul oleks üheselt määratud, kas parkimist on alustatud peale täistundi, millest edasi parkimiskella seier paikneb. Sellest tulenevalt täiendatakse § 187 lõiget 4 kohustusega, et parkimisaja algus tuleb kirjalikult või parkimiskella abil üheselt mõistetavalt teada anda. Kui juht ei ole üheselt mõistetavalt (st lähtuvalt seieritega kella tööpõhimõttest) parkimise algusaega teada andnud, tekib tal parkimistasu maksamise kohustus kohe peale parkimise algust.

LS § 187 lõige 5. Muudatusega täpsustatakse sättes esitatud viidet, kuidas toimub liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi paigaldamine. Sättes tehakse redaktsioonilised parandused, sõna „teenindava“ asendatakse sõnaga „transportiva“ ja number „1“ asendatakse numbriga „2“. Käesoleva eelnõuga muudetakse § 68 nõudeid ning parkimiskaardi paigaldamise regulatsioon on kehtestatud § 68 lõikes 2.

LS § 188 lõike 3 kohaselt peab viivistasu otsuse koostaja edastama viivistasu otsuse mootorsõiduki ja selle haagise omanikule või kasutajale e-posti aadressil, mille on isik teatanud liiklusregistrile, liikluskindlustuse registrile või rahvastikuregistrile. Muudatusega jäetakse registrite loetelust välja liiklusregister ja liikluskindlustuse register. Liiklusregister lähtub registrikannete vormistamisel rahvastikuregistrisse esitatud andmetest ning liikluskindlustuse register ei kogu sõidukiomaniku või vastutava kasutaja e-posti aadresse.

Elektrooniliselt viivistasu otsuse kättetoimetamisel on neli võimalust. Füüsilise isiku puhul edastatakse see kas isiku ametlikule elektronposti aadressile @eesti.ee või rahvastikuregistris olevale aadressile. Juriidilise isiku puhul edastatakse viivistasu otsus registrile esitatud e-posti aadressile. Täiendavalt lisatakse võimalus edastada viivistasu otsus juriidilise isiku kodulehel avaldatud e-posti aadressile.

Täiendava muudatusega ei viidata liikluseaduses enam üldiselt maksukorralduse seaduse 4. peatükis sätestatule, parandades sellega õigusselgust. Maksuhaldur võib juhul, kui viivistasu ei ole laekunud sõiduki külge kinnitatud viivistasu otsuses märgitud tähtajaks ning viivistasu aadressaat ei kinnita elektrooniliselt edastatud viivistasu kättesaamist viie päeva jooksul viivistasu saatmisest arvates või ei ole teada tema elektronposti aadress, kohaldada viivistasu otsuse kättetoimetamisele maksukorralduse seaduse §-s 53¹ sätestatud (kättetoimetamine posti teel). Kui isikule ei õnnestu viivistasu otsust elektroonselt ega posti teel kätte toimetada, võib maksuhaldur viimase võimalusena rakendada ka perioodilise väljaande kaudu kättetoimetamist. Viivistasu otsuse kättetoimetamisel on kehtestatud hierarhiast lähtuv kättetoimetamise viis. Esmalt elektroonne, siis posti teel ning viimasel juhul perioodilise väljaande kaudu.

LS § 190 täiendatakse lõikega 2¹, mille lisamisega antakse avaliku tee omanikule õigus paigutada ümber sõiduk, mis on pargitud avalikult kasutatavale teele (näiteks kohaliku omavalitsusüksuse tee, riigimaanteele) keelatud kohas või selliselt, et see takistab teehooldust ja võib põhjustada häireid elutähtsa teenuse tagamisel. Muudatuse eesmärgiks on avalikult kasutatavalt teelt takistuse võimalikult kiire eemaldamine, et oleks võimalik tagada elutähtsa teenuse toimimine. Teede hoiu toimimine on vastavalt hädaolukorra seadusele elutähtis teenus. Samuti lisatakse juurde nõuded, kuidas toimub sellisel juhul sõiduki ümberpaigutamine. Sarnaselt LS § 190 lõige 3 toimub sõiduki ümberpaigutamine valvega hoiukohta LS §-s 92. Lisavõimalusena nähakse ette, et avalikult kasutatava tee omanik võib sõiduki ümberpaigutada lähimasse ohutusse kohta, kui sõiduki omanik või vastutav kasutaja on sellega nõus. Kuna ümberpaigutamise kulud peab lõike 5 kohaselt kandma ümberpaigutamist korraldav asutus, siis võimaldab sõiduki lähimasse ohutusse kohta ümberpaigutamine hoida kokku kaasnevaid kulutusi, näiteks riigiteel võib lähim valvega hoiukoht olla kümnete kilomeetrite kaugusel. Samas võimaldab see kokku hoida ka sõiduki omaniku aega ja raha, kuivõrd teinekord piisab sõiduki ümberpaigutamisest lähimasse parklasse. Seega ei pea ka sõiduki omanik minema sõidukile hiljem järgi kümnete kilomeetrite kaugusele.

LS § 190 lõige 3. Muudatusega antakse politseile õigus erandkorras sõiduki paigutamiseks lähimasse ohutusse kohta ilma omaniku või vastutava kasutaja nõusolekuta, kui see on vajalik ohu ennetamiseks või tõrjumiseks. Liiklusseaduse § 190 lõige 1 sätestab, et erandolukorras, mis on tingitud kiiresti muutuvatest ilmastikuoludest, vajadusest täita operatiivülesandeid või muust liikluskorra muutmise vajadusest, võidakse muuta parkimise korraldust. Praktikas käsitletakse sellise erandolukorrana ka julgestustegevusest tulenevat vajadust ohutuse tagamiseks näiteks mõne kõrge külalise visiidi ajaks tänav autodest vabastada. Selleks paigutatakse ettevalmistava tegevuse käigus parkimist keelavad ajutised liiklusmärgid, kuid sõidukid võivad olla pargitud enne märkide paigaldamist, või tulenevalt julgestatava isiku ohustatusest ei paigaldata eelnevalt ajutisi liikluskorraldusvahendeid, et mitte avalikustada liikumismarsruuti. Liiklusseaduse § 190 lõige 3 kohustab paigutama sõiduki valvega hoiukohta teisaldamiseks ettenähtud korras, ümberpaigutamisest peab teavitama esimesel võimalusel ümberpaigutatud sõiduki omanikku või vastutavat kasutajat. Politseil on seoses julgestustegevusega aastakümnete pikkune praktika, mille kohaselt sõiduk paigutatakse ümber lähimasse ohutusse kohta, kui telefoni või sidevahendi teel ei olnud võimalik seda auto omanikult nõuda või omanik ei olnud kättesaadav. Sõiduki ümberpaigutamine selle toimetamisega valvega hoiukohta võimaldab tänav kiiresti sõidukitest vabastada. Ümberpaigutamine lähimasse ohutusse kohta fikseeritakse politseiasutuses samal moel kui teisaldamine. Sõiduki omanikule tekitatakse sellega aga oluliselt vähem ebameeldivusi – sõiduk on pargitud koha läheduses ning sõiduki kättesaamisele ei kulu lisa-aega ja -vaeva. Lisaks võimaldatakse sõiduk ümber paigutada lähimasse ohutusse kohta erandolukorras tingitud parkimiskorralduse muutmisel. Sarnaselt avalikult kasutatava tee omaniku võimalusele peab sellisel juhul eelneva nõusoleku saama sõiduki omanikult või vastutavalt kasutajalt.

LS § 190⁵ täiendatakse punktiga 5, millega vabastatakse teekasutustasu maksmisest ka sisekaitseõppeasutuse veoauto ja haagis. Päästeseaduse kohaselt on päästeasutusteks Päästeamet ja Häirekeskus. Kuna Sisekaitseakadeemia ei ole päästeasutus, siis ei laiene vabastust teekasutustasust tema valduses olevatele veoautodele ja nende haagistele. Muudatusega vabastatakse Sisekaitseakadeemia õppetegevuseks kasutatavad veoautod ja haagised teekasutustasu maksmisest. Sisekaitseakadeemia sõidukid on eriotstarbelised veoautod, mis ei ole ettenähtud veose veoks ja seisavad enamiku ajast kooli territooriumil.

LS §-d 190¹¹ ja 190¹² tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelevalvet käsitlevad sätted koondatakse ühte peatükki (vt 14. ptk muudatuse selgitusi).

LS § 191 lisatava lõikega 1¹ laiendatakse Maanteeameti võimalusi sõlmida lisaks äriühingutega sõlmitavatele halduslepingutele ka koostöölepinguid Euroopa Liidu pädevate asutustega tehnonõuetele vastavuse kontrollimiseks.

Muudatuse eesmärgiks on võimaldada liiklusregistris registreeritud, kuid peamiselt rahvusvahelises liikluses (Euroopas) osaleval sõidukil läbida tehnonõuetele vastavuse kontroll väljaspool Eestit. Samas kohustab muudatus väljaspool Eestit teostatavat kontrolli läbi viima samaväärsete nõuete kohaselt, kui liiklusseaduses ja selle alusel kehtestatud õigusaktides sätestatud. Seetõttu sätestatakse, et koostöölepingu võib sõlmida, kui asjaomases liikmesriigis on tehnonõuetele vastavust kontrollivala isikule ja tehnonõuetele vastavuse kontrollile sätestatud vähemalt samaväärsed nõuded, kui käesolevas seaduses ja selle aluse kehtestatud õigusaktides, sealhulgas kontrolli läbimise tähtsajad, kontrollitavate sõlmede maht, rikete määratlus, ülevaatuse tulemuste hindamise kriteeriumid, kontrollotsused ja nendest tulenevad piirangud, nõuded vajalikele dokumentidele jms. Nõuete järgimise tagab asjaolu, et koostöölepingus määratletakse ära kindlad isikud, kellel võimaldatakse liiklusregistris registreeritud sõidukitele tehnonõuetele vastavuse kontrolli läbi viia. Enne vastava koostöölepingu sõlmimist hindab Maanteeamet asjaomase riigi vastavaid nõudeid ja teostab vajadusel koostöölepinguga määratud isikutele põhjaliku koolituse ning väljaõppe. Seega sõiduki omaniku, vastutava kasutaja või sõiduki ülevaatusele esitaja kontrolli läbimise osas muutusi ei oleks.

LS § 191 lõike 2 teist lauset muudetakse seoses konkurentsiseaduse muudatusega, millega tunnistati kehtetuks konkurentsiseaduse § 14 lõige 2 ja seetõttu ka alates 01.01.2014 Vabariigi Valitsuse 25.09.2001 määrus nr 303 „Eri- või ainuõiguse andmiseks avaliku konkursi korraldamise kord“. Muudatuse kohaselt saab Maanteeamet eri- või ainuõiguse anda näiteks halduskoostöö seaduse või riigihangete seaduse alusel, lähtudes vastavates õigusaktides ette nähtud menetlusreeglitest.

LS 14. peatüki muudatustega koondatakse kõik liiklusseaduse riiklikku ja haldusjärelvalvet käsitlevad sätted ühte peatükki. Muudatus tehakse, kuna praegu ei reguleeri liiklusseadus riiklikku järelvalvet ja haldusjärelvalvet süsteemselt ning järelvalvet reguleerivad sätted asuvad laiali seaduses kokku 16-s erinevas paragrahvis või jaotusüksuses ning järelvalve sätted ei ole täielikult kooskõlas ka korrakaitseaduse ja Vabariigi Valitsuse seaduse haldusjärelvalve regulatsioonidega. Samuti ei ole mitmete sätestatud nõuete kohta üldse riikliku järelvalve norme sätestatudki, näiteks järelvalve reguleerija koolituse üle, järelvalve avalikult kasutatavate jääteede nõuete üle, alles 07.04.2017 lisati seadusesse järelvalve tüübikinnituste nõuete üle ja tehniliste teenistuste üle, 1.06.2018 lisati seadusesse järelvalve paragrahvid alarmsõidukijahi koolitajate üle.

See on kaasa toonud selle, et iga liiklusseaduse muudatusega lisatakse seadusesse uusi ja tihti ka erinevas sõnastuses riikliku järelvalve paragrahve, mis tervikuna muudab seaduse raskesti arusaadavaks ja kohaldatavaks. Samuti ei ole liiklusseadus täielikult kooskõlla viidud korrakaitseaduse ja haldusjärelvalvet reguleeriva Vabariigi Valitsuse seadusega, sest liiklusseaduses korratakse erinevas sõnastuses järelvalvemeetmeid, mis on juba üldseadustes reguleeritud.

Seejuures muudab järelvalve sätete süstematiseerimise liiklusseaduses keeruliseks see, et politsei poolt teostatav riiklik järelvalve liikluse ja maastikusõidukite liikumise üle on eraldi defineeritud liiklusjärelvalvena ning eraldi reguleeritud oma jaotusüksuses (praegune 14. peatükk).

LS 14. peatükki muudetakse selliselt, et peatüki senine pealkiri „Liiklusjärelvalve“ asendatakse pealkirjaga „Järelvalve“, peatükki lisatakse uus 1. jagu pealkirjaga „Riiklik ja haldusjärelvalve“ ning senised liiklusjärelvalve §-d 193–200³ viiakse 2. jakku nimega „Liiklusjärelvalve“.

LS §-d 192¹ ja 192² sätestavad üldised riikliku- ja haldusjärelevalve pädevused asutuste ja nende vastutusvaldkondade kaupa. Sätetesse on koondatud kõik riiklikku- ja haldusjärelevalvet teostavad asutused ja pädevused, mis on praegu reguleeritud liiklusseaduse erinevates sätetes – §§ 75, § 78³, 78⁵, 84³, 85 lg 3 ja 4, 102, 116, 121, 123, 139, 139¹, 143 lg 8, 161 lg 3, 190¹¹ ja 190¹². Seejuures lisatakse uute riikliku järelevalve pädevustena järelevalvepädevus reguleerija koolituste üle ja avalikult kasutatavate jääteede nõuete täitmise üle. Liiklusjärelevalve osas tehakse Politsei- ja Piirivalveameti puhul viide 14. peatüki 2. jaos reguleeritud liiklusjärelevalve korrale.

Paragrahvi lõikes 9 sätestatakse volitusnorm Vabariigi Valitsusele, mis põhineb kehtiva seaduse § 139 lõikel 8 ja mille alusel kehtestatakse mootorsõidukijuhhi töö-, sõidu- ja puhkeaja riikliku järelevalve korralduslikud nõuded. Kehtiva volitusnormi alusel on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 21. oktoobri 2010. a määrus nr 151 „Mootorsõidukijuhhi töö-, sõidu- ja puhkeaja järelevalve korralduslikud nõuded“, mis on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.04.2006, lk 35–44) ülevõtmiseks. Volitusnormi asukoha muutmisel muudetakse ka kehtiva määruse preambulit.

LS § 192³ sätestab riikliku järelevalve erimeetmed §-s 192¹ sätestatud riikliku järelevalve osas, välja arvatud liiklusjärelevalve, mis on reguleeritud 14. peatüki 2. jaos. Sätestatud erimeetmed põhinevad kehtival seadusel.

LS § 192⁴ sätestab tüübikinnituse vastavuse ja määratud tehnilise teenistuse üle riikliku järelevalve erisused. Lõige 1 põhineb kehtiva seaduse § 78² lõikes 4 ja § 78⁵ lõikes 4 sätestatud erimeetmetel. Kui muud viidatud kahes sättes toodud erimeetmed on kaetud juba korrakaitseaduse erimeetmetega ja eraldi kordamist ei vaja, siis puudub korrakaitseaduses meede, mis võimaldaks suunata tooteid täiendavasse kontrolli.

Lõikes 2 sätestatakse, et järelevalve käigus on õigus üle vaadata ka tehnilise teenistuse määramisele eelnenud vastavushindamisaruanne. Vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 42 lõikele 2, määruse (EL) nr 167/2013 artikli 62 lõikele 2 ja (EL) nr 168/2013 artikli 66 lõikele 2 tuleb hindamisaruanne üle vaadata maksimaalselt iga kolme aasta järel. Lõige 2 põhineb kehtiva seaduse § 78⁵ lõikel 1.

Lõige 3 põhineb kehtiva seaduse § 78² lõikel 8. Lõikes 3 on sätestatud, et tüübikinnitusele vastavuse riikliku järelevalve eest tuleb tasuda riigilõivu. Riigilõivu tasutakse riigilõivuseaduse § 233 lõikes 4 sätestatud määra ulatuses. Maanteeameti kontrollimiste eest on ka enne sama paragrahvi alusel riigilõivu tasutud. Riigilõivu tasutakse, kuna Maanteeametil tekib tüübikinnituse andmisega ka järelevalvekohustus. Järelevalvet tehakse kindla perioodi järel ja see kooskõlastatakse esmalt valmistajaga. Seda sätestab ka direktiivi 2007/46/EÜ X lisa punkt 2.2, mille kohaselt korraldatakse kooskõlastatult valmistajaga kindlate ajavahemike järel katsetusi või nendega seonduvaid kontrollimisi. Riigiasutuse korraldatud kontrollimise eest võetakse riigilõivu ka muudes valdkondades, näiteks lennundusseaduse § 10 lõike 5 kohaselt tasutakse riigilõivu Lennuameti tehtud õhusõiduki kontrolli eest.

LS § 192⁵ sätestab riikliku järelevalve erisused töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete, sõidumeeriku, salvestuslehtede või sõidumeeriku kaardi kasutamise ja andmete säilitamise osas. Säte põhineb kehtiva seaduse § 139 lõikel 3. Sisulisi muudatusi sätetes ei tehta.

LS § 192⁶ sätestab erisused teekasutustasu nõuete riiklikul järelevalvel. Paragrahv põhineb kehtiva seaduse §-del 190¹¹ ja § 190¹². Sisulisi muudatusi sätetes ei tehta.

LS § 192⁷ sätestab kontrolltehingu tegemise regulatsiooni, mida varem liiklusseaduses ei sisaldunud. Kontrolltehingu regulatsioon on vajalik eelkõige tüübikinnitusele vastavuse ja määratud

tehnilise teenistuse üle järelevalve teostamiseks, aga ka näiteks heitmete saasteaine sisalduse vähendamise seadmete eemaldamise või manipuleerimise teenuse osutajate suhtes (vt ka selgitusi LS § 13 lõike 1 ja §-de 219 ja 220 muudatuse juures). Kontrolltehingut kohaldatakse ainult juhul, kui muude seaduses sätestatud erimeetmetega ei ole võimalik või on oluliselt raskendatud nõuete täitmise üle järelevalve teostamine. Seejuures peab kontrollteingu sooritamine olema vajalik ohu väljaselgitamiseks, tõrjumiseks või korrarikkumise kõrvaldamiseks. Kontrollteingu regulatsiooni kohaldamise regulatsioon ja alused on analoogsed muudes eriseadustes oleva kontrollteingu regulatsiooniga.

LS § 192⁸ sätestab ettekirjutuse tegemise ja selle erisuste ning sunniraha regulatsiooni.

Lõige 1 on üldsäte ettekirjutuste tegemise kohta ning lõigetes 2–5 on sätestatud erisused võrreldes korrakaitseadusega.

Lõikes 2 sätestatakse, et kuni ettekirjutuse täitmiseni ei arvesta Maanteeamet tehnilise teenistuse korraldatavate ekspertiiside ja katsetuste tulemusi. Säte põhineb kehtiva seaduse § 78⁵ lõikel 5. Täiendavaid muudatusi sättes ei tehta.

Lõikes 3 sätestatakse, et kui reguleerija, alarmsõidukijuhi, mootorsõidukijuhi või mootorsõiduki õpetaja koolitus ei vasta nõuetele, on korrakaitseorganil õigus kuni ettekirjutuse täitmiseni peatada koolitaja koolitustegevus ja keelata uute õpperühmade registreerimine. Säte põhineb kehtiva seaduse asjaomastel riikliku järelevalve sätetel. Uue alusena on lisatud õigus keelata kuni ettekirjutuse mittetäitmiseni õpperühmade registreerimine reguleerija koolitaja koolitustegevuse puhul.

Lõikes 4 sätestatakse senini liiklusseaduse erinevates sätetes asunud ja olemuslikult samasisulised sunniraha määramise alused ühes lõikes. Kuivõrd senised sunniraha määrad on erinevate liiklusseaduse järelevalve sätete raames erinenud, siis ühendatud sättes sätestatakse üks kõrgeim sunniraha määr, milleks määratakse kehtivas seaduses toodud kõrgeimad määrad ehk füüsilisele isikule 6400 eurot ja juriidilisele isikule 32 000 eurot.

Lõikes 5 sätestatakse, et mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja, sõidumeeriku kasutamise, andmete säilitamise ning juhi tasustamise nõuete rikkumise korral veoettevõtjale või temaga seotud isikule tehtud ettekirjutus kantakse majandustegevuse registrisse majandustegevuse seadustiku üldosa seaduses sätestatud korras. Säte põhineb kehtiva seaduse § 139 lõikel 4. Sisulisi muudatusi sättes ei ole tehtud.

LS § 193 lõike 1 muudatusega antakse kohalikule omavalitsusüksusele õigus teha liiklusjärelevalvet ka liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi kasutamise nõuete üle kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil. Arvestades, et nimetatud parkimiskaarte väljastavad kohalikud omavalitsused ning parkimiskaardi kasutamine seondub peatumise ja parkimise nõuete täitmisega, mille üle kohalik omavalitsus juba teostab järelevalvet, on otstarbekas kohaliku omavalitsuse volitusi liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi kasutamise nõuete täitmise üle järelevalve teostamiseks laiendada. Vastavasisulise ettepaneku on teinud ka Eesti Linnade Liit 2016. a.

LS § 199 lõike 2 muudatusega võimaldatakse kasutusele võtta teisaldatavad kiiruskaamerad, mida hakatakse kasutama sarnaselt statsionaarselt paigaldatud kiiruskaameratega. Liiklusrikkujate andmed edastatakse samasse andmekogusse, kuhu edastatakse ka statsionaarsete kiiruskaamerate andmed. Edasine andmete edastamine Politsei andmekogusse ja rikkumise menetlusel kasutatakse olemasolevaid protsesse. Liiklusjärelevalve tööaeg oli 2017. aastal 373 303 inimtöötundi, millest

37% suunati piirkiirusest kinnipidamise kontrollimisele. Möödunud aastal registreeris politsei üle 33 800 kiiruseületamise. 2017. aastal registreeriti liiklusseaduse rikkumisi kokku ligi 82 900.

Teisaldatavate kiiruskaamerate eelis füüsilise politsei järelevalve ja statsionaarsete kiiruskaamerate ees on see, et neid saab paigaldada sinna, kus kiiruseületajate arv on suur, kuid kus politseil kiirust mõõta või sõidukeid peatada on raske või võimatu. See tähendab, et mobiilne süsteem ei ole seotud konkreetse asukohaga ja võimaldab järelevalve teostamist nii linnatänavatel kui ka kõrvalteedel. 2015. a 25. septembril tegi Maanteeamet katsemõõtmise Tallinnas Pirita teel ajavahemikus 12.50–13.20. Pooletunnise katsemõõtmise käigus mõõdeti 478 läheneva sõiduki kiirust. Neist 94% ületas kiirust (mõõdetud 51 km/h või rohkem), 36% ületas kiirust rohkem kui 10 km/h ning vaid 3,8% sõitis lubatud kiirusega. Keskmiseks kiiruseks mõõdeti 58 km/h, maksimaalseks 75 km/h. Katsemõõtmisel Pirita teel märgistati mõõtmiskoht automaatkontrolli ajutiste liikluskorraldustega ning kiiruskaamera fikseeris rikkumised välguga. Ajavahemikus 13.00–13.30 mõõdeti 442 läheneva sõiduki kiirust. Neist 21% ületas kiirust (mõõdeti 51 km/h või rohkem), 0,9% ületas kiirust rohkem kui 10 km/h ning 79% sõitis lubatud kiirusega. Keskmiseks kiiruseks mõõdeti 45 km/h, maksimaalseks 71 km/h. Testmõõtmise käigus fikseeritud kiiruseületamise juhtumid kustutati ning kellelegi trahviteateid ei väljastatud. Muudatusel on oluline mõju liiklusohutusele.

LS § 199 lõigete 3–5 sõnastust muudetakse ja lauseosa „statsionaarse automaatse liiklusjärelevalve süsteem“ asendatakse lauseosaga „automaatse liiklusjärelevalve süsteem“.

LS § 200 lõiget 7 täiendatakse punktiga, mille kohaselt liiklusjärelevalve teostaja ei tohi sõidukit peatada kohas, kus liikluskorraldusvahend seda ei luba. Liiklusjärelevalve teostaja poolt liikluskorraldusvahenditega keelatud kohtades sõiduki peatamine võib seada ohtu peatunud sõiduki juhi või liiklusjärelevalve teostaja. Erakorralisel asjaolul võib liiklusjärelevalve teostaja sellises kohas sõiduki siiski peatada.

LS § 200 lõike 8 muudatusega täpsustatakse õigusselguse tagamiseks kindlal liinil sõitva ühissõiduki peatamist liiklusjärelevalve teostaja poolt. Kehtiva sõnastuse järgi on lõigu esimene ja teine lause vastuolulised. Esimese lause kohaselt kindlal liinil sõitvat ühissõidukit ei peatata ning teise lause kohaselt tohib kindlal liinil olevat ühissõidukit peatada kontrollimiseks kuni kolmeks minutiks. Muudatusega jäetakse sätte paremaks arusaadavuseks välja lõike esimene lause ning jäetakse alles teine lause. Lisaks jäetakse välja lõike osa, mis reguleerib ühissõiduki peatamist rahvaürituse läbiviimise tagamisel ja tähtsate riiklike külaliste saatmise ajal. Liiklusseaduse § 200 lõikes 8 sisalduva erisuse näeb ette politsei ja piirivalveseaduse § 7³¹.

LS § 201 muudatus on seotud osaliselt § 94 lõike 1 muudatusega (juhtimisõiguse peatumise lisamine § 94 lõikesse 1) ja osaliselt sellega, et kehtiv koosseis käsitleb lõikes 2 juhtimiselt kõrvaldamist juhtimisõiguse puudumisena, kuid juhtimiselt kõrvaldatud isiku puhul ei pruugi reeglina tegemist olla isikuga, kellel puudub juhtimisõigus. LS § 91 lõike 2 kohaselt kõrvaldatakse isik juhtimiselt ka muudel alustel, kui juhtimisõiguse puudumine. Juhtimisõiguse puudumine juhtimiselt kõrvaldamise alusena on ainult üks paljudest (§ 91 lõige 2 punkt 3) juhtimiselt kõrvaldamise alustest. Sellest tulenevalt muudetakse paragrahvi pealkirja ja lõike 3 sõnastust.

Samuti muudetakse paragrahvi tulenevalt sellest, et senisest lõikest 1 eraldatakse koosseis juhtimisõiguse peatumise osas, kui isiku juhtimisõigus on peatunud. Arvestades sellise rikkumise iseloomu, et tegemist ei ole nii raske rikkumisega, mida tuleks kehtiva lõike 1 karistusemääraga kvalifitseerida, siis sätestatakse uue lõike 1 sõnastuses, et juhtimisõiguse peatumise puhul, kui juhtimisõigus on peatunud, karistatakse isikut rahatrahviga kuni 40 trahviühikut. Siinjuures tuleb arvestada, et kui isik tabatakse sõiduki juhtimiselt ja tema juhtimisõigus on peatunud, siis peab lisaks väärteokaristusele isiku ka juhtimiselt kõrvaldama LS § 91 lõike 2 punkti 3 alusel ehk isikul

puudub vastava kategooria juhtimisõigus. Kui isik asub juhtimiselt kõrvaldatuna uuesti sõidukit juhtima, on võimalik teda karistada § 201 lõike 3 alusel.

Lõikes 3 sätestatakse senise lõike 2 sisu, kuid seda täiendatakse tulenevalt sellest, et eraldi on välja toodud juhtimine juhtimiselt kõrvaldatud isiku poolt. Lõige 3 käsitleb rikkumisi, kus mootorsõidukit, maastikusõidukit või trammi juhitakse isiku poolt, kes on juhtimiselt kõrvaldatud või kelle mootorsõiduki või trammi juhtimisõigus on peatatud, kehtetuks tunnistatud või kellelt on nimetatud juhtimisõigus ära võetud.

LS § 202 muudetakse samadel põhjustel, kui § 201, kuid seda juhtima lubamise kontekstis.

Lisaks lisatakse lõigetesse 1 ja 2 juhtima lubajate hulka lisaks mootorsõiduki ja trammi omanikule, valdajale või tehnonõuetele vastavuse või käitamise eest vastutavale isikule ka maastikusõiduki omanik, valdaja või tehnonõuetele vastavuse või käitamise eest vastutav isik. Kehtiva sõnastuse kohaselt karistatakse üksnes mootorsõiduki või trammi omanikku, valdajat või tehnonõuetele vastavuse või käitamise eest vastutavat isikut. Muudatusena lisatakse juhtima lubajate hulka ka maastikusõiduki omanik, valdaja või tehnonõuetele vastavuse või käitamise eest vastutav isik, keda karistatakse vastavalt juhtimisõigusega isiku maastikusõidukit juhtima lubamise eest.

LS §-de 203–206, 209, 210 ja 218 muudatusega täpsustatakse karistusi olukorras, kus isik juhtis autorongi või masinrongi, mille koosseisus on nõuetele mittevastav haagis. Sama põhimõtet rakendatakse ka vastutussätetele, mis käsitlevad juhtima lubamist. Kehtiva sõnastuse kohaselt karistatakse üksnes juhti, kes juhtis mootorsõidukit või trammi, mis ei vastanud seaduses kehtestatud nõuetele. Samas on kõik paragrahvides 203–210 toodud rikkumised kohaldatavad ka haagistele, st ka haagised peavad olema registreeritud, tehniliselt korras ning läbinud tehnonõuetele vastavuse kontrolli. Seega kehtiva seaduse vastutussätted ei võimaldaks justkui sellisel juhul juhti vastutusele võtta. Muudatuse eesmärgiks on võimaldada vastutusele võtta ka selline juht, kes juhtis autorongi või masinrongi, mille koosseisus on nõuetele mittevastav haagis. Üksnes sellisel juhul on võimalik tagada ka haagisele kehtestatud nõuete täitmine.

Samuti lisatakse §-desse 203 ja 204 lisaks mootorsõidukile, autorongile, masinrongile ja maastikusõidukile ka tramm.

Liiklusseaduse §-de 209 ja 210 puhul täpsustatakse ka tehnilise rikkumise raskusastet, mille korral võib juhi vastutusele võtta. Juurde on lisatud, et lisaks tehnilisele rikkele, mille tõttu ei ole omal jõul lubatud sõita, võib juhile karistuse määrata ka juhul, kui juhitakse sõidukit, millel on ohtlik tehniline rike või puudus. Liiklusohutuse seisukohast on oluline rakendada meetmeid nii ohtlike kui ka eriti ohtlike tehniliste rikkumiste või puuduste korral.

Samuti muudetakse § 209 ja 210 määruse (EL) nr 2016/403 rakendamisest tulenevalt, mis näeb ette asjaomaste rikkumiste kategoriseerimise erinevatesse raskusastmetesse (vt pikemat selgitust § 80 lõike 2¹ lisamise juures). Sellest tulenevalt kehtestatakse eraldi karistusmäär bussi või üle 3500 kilogrammise täismassiga veoauto või haagise juhtimise ja juhtima lubamise eest. Trahvimäärade sätestamisel on arvesse võetud ka AutoVS §-des 66, 70 ja 71 sätestatud asjaomaseid väärteguseid. Määrusest (EL) nr 2016/403 tulenevalt on LS-s ja ÜTS-s sätestatud asjaomaste väärtekaristuste trahvimäärade puhul arvesse võetud määruses (EL) nr 2016/403 sätestatud vastava rikkumise raskusastet. Kui tegemist on kõige raskema rikkumisega (MSI), on selle osas kohaldatava karistuse maksimaalne trahvimäär füüsilise isiku puhul kuni 300 trahviühikut või arest ning juriidilise isiku puhul rahatrahv kuni 32 000 eurot. Väga raske rikkumise (VSI) puhul kehtestatakse karistuse maksimaalne trahvimäär füüsilise isiku puhul kuni 200 trahviühikut ning juriidilise isiku puhul rahatrahv kuni 13 000 eurot. Raske rikkumise (SI) puhul kehtestatakse karistuse maksimaalne

trahvimäär füüsilise isiku puhul kuni 100 trahviühikut ning juriidilise isiku puhul rahatrahv kuni 6 400 eurot.

LS 210¹–212 muutmine ja §-de 213–215, 217–217², 243–250 ning 253 kehtetuks tunnistamine on seotud määruse (EL) nr 2016/403 rakendamise kohustusega. Muudatused seonduvad LS § 80 lõike 2¹ ja § 139² lisamisega (vt pikemat selgitust § 80 lõike 2¹ ja § 139² lisamise juures).

Muudatused on tingitud sellest, et nimetatud sätete kohaselt kehtestatavate karistuste osas lähtutakse määruse (EL) nr 2016/403 I lisas nimetatud kategooriatest (kõige raskem, väga raske, raske) või sama määruse III lisas nimetatud väikese rikkumise (MI) kategooriatest. Muudatuste sõnastamisel on eeskujuks võetud AutoVS §-des 66, 70 ja 71 sätestatud analoogsed karistused, mis on kooskõlas määruses (EL) nr 2016/403 kehtestatud rikkumiste raskusastmetega.

LS §-de 219 ja 220 muutmine. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.07.2009, lk 1—13) artikli 7 lõike 1 kohaselt ei tohi sõidukite kasutajad lubamatult muuta reaktiivseid kasutatavaid süsteeme. Sama artikli lõike 2 kohaselt tagavad sõidukite kasutajad, et sõidukit ei juhitaks ilma reaktiivseid kasutamata. Määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 11 lõike 1 kohaselt näevad liikmesriigid ette karistussätteid, mida kohaldatakse kõnealuse määruse ja selle rakendusmeetmete rikkumise korral, ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Sama artikli lõike 2 kohaselt on sõiduki kasutaja poolt toime pandud karistatavaks rikkumiseks lämmastikoksiidi (edaspidi *NOx*) ühendite heitmete kontrollisüsteemi lubamatu muutmine. See hõlmab näiteks reaktiivseid kasutatavate süsteemide lubamatut muutmist. Lisaks on karistatavaks rikkumiseks ka ilma reaktiivita sõiduki juhtimine.

Määruses (EÜ) nr 595/2009 on reaktiivseid kasutatava süsteemi all mõeldud diiselmootori selektiivse katalüütilise reduktsiooni süsteemi (edaspidi *SKR*). *SKR* on mõeldud *NOx* ühendite vähendamiseks. Diiselmootori heitmetes sisalduvad *NOx* ühendid kahjustavad näiteks inimeste hingamisteid ja kopse ning põhjustavad osooni moodustumist, mis kahjustab metsi. *SKR* vajab töötamiseks karbamiidi vesilahust, mida tuntakse eelkõige *AdBlue* nime all ning mida pihustatakse mootori väljalaskesüsteemi enne *SKR* katalüsaatorit. *AdBlue*-d kulub umbes 1–3% diislikütuse kulust. Kuna see on eelkõige transpordiettevõtjatele täiendav kulu, proovitakse leida meetodeid sellest süsteemist vabanemiseks. Lisaks on süsteemi ka kulukas remontida, seetõttu eelistatakse remontimise asemel see autolt eemaldada.

Kehtiva liikluseaduse § 219 kohaselt on ette nähtud karistus keskkonnaohtlikku mootorsõiduki või maastikusõiduki juhtimise eest ja § 220 kohaselt sellise sõiduki juhtimise eest, mille heitmete saasteainesisaldus või tekitatav müra ületab kehtestatud normatiivi. Arvestades, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/47/EL milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnikontrolli ja -ülevaatus ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ (ELT L 127, 29.04.2014, lk 134—218) lisa II punkti 8.2.2 kohaselt kontrollitakse ainult diiselmootori heitgaaside suitsusust, mitte *NOx* ühendite hulka, siis ei ole võimalik ka kontrollida kas *NOx* ühendite hulk vastab normatiivile või mitte. Lisaks ei ole politseiametnikel ka selliseid seadmeid, millega oleks võimalik *NOx* ühendite hulka mõõta.

Seetõttu muudetakse § 219 ja § 220 ning kehtestatakse karistus selle eest, kui sõidetakse mootorsõidukiga, mille heitmete või müra vähendamise seade või süsteem ei tööta, mitte selle eest, kui heitgaaside saasteainete sisaldus ületab kehtestatud normatiivi. Näiteks bensiinimootoriga auto katalüsaatori võimekus neutraliseerida saasteaineid auto kasutusaja jooksul väheneb ning mingil

hetkel muutubki heitmete saasteaine sisaldus nõuetele mittevastavaks. Sellised sõidukid kõrvaldatakse liiklusest tehnonõuetele vastavuse kontrolli käigus, samuti oleks seda võimalik teha liiklusjärelvalve käigus, kui politseiametnikel oleksid vastavad mõõteseadmed, mis erinevalt NOx mõõteseadmetest on laialdaselt kasutusel. Vanematel sõidukitel näiteks katalüsaatori töövõime vähenemine juhile märku ei anna, seetõttu ei oleks aus ka sellisel juhul juhti trahvida, kuna ta ei ole teadlik, et ta juhib keskkonnaohtlikku mootorsõidukit. Uuematel sõidukitel süttib katalüsaatori rikke korral kollane mootori kujutisega hoiatustuli, kuid see võib süttida ka muu tehnilise rikke korral ja katalüsaator võib olla täiesti töökorras. See, milles täpsem põhjus seisneb, liiklusjärelvalve käigus usaldusväärselt tuvastada ei ole võimalik. Samas näiteks ilma SKR-i tööks vajaliku aineta sõitmisel süttib hoiatustuli, et SKR ei tööta ja seetõttu peaks selline tegevus olema karistatav, kuna juht on teadlik, et auto on keskkonnaohtlik. Samamoodi nagu katalüsaatori või diiselmootori tahmaosakeste filtri eemaldamine või SKR süsteemi tööd häirivate emulaatorite paigaldamine sõidukile.

Lõikes sätestatud keeld, et heitmete saasteaine sisalduse vähendamise seadmeid ei tohi muuta, ei tähenda, et süsteemi ei tohiks remontida näiteks järelturu varuosadega, kui need tagavad süsteemi vähemalt samaväärse töö. Samuti on lubatud näiteks valmistaja paigaldatud katalüsaatori asendamine varukatalüsaatoriga, kui sellel on vastav tüübikinnitus.

Kuigi ka kehtiva seaduse § 218 kohaselt võib omavoliliselt ümberehitatud mootorsõiduki juhtimise eest karistada kuni 50 trahviühiku suuruse trahviga, on heitmete saasteainesisalduse vähendamise seadmega manipuleerimine keskkonna seisukohalt siiski raskem rikkumine, kui lihtsalt sõiduki ümberehitamine, mis ei pruugi alati ohtu kujutada, mistõttu on eraldi karistus sellise teo eest vajalik. Lisaks ei saa § 218 alusel karistada ilma SKR-i tööks vajaliku aineta sõitmisest eest.

Samuti suurendatakse karistusi keskkonnaohtliku sõiduki juhtimise või juhtima lubamise eest. Kuna heitmete saasteainesisalduse vähendamise seadmed on kallid, siis peavad ka karistused nendega manipuleerimisest olema suured, et ei tekiks olukorda, kus heitmete saasteainesisalduse vähendamise seadme eemaldamine ja sellele järgneda võiv karistus oleks oluliselt soodsam, kui näiteks süsteemi remontimine.

LS täiendamine §-ga 220¹. Määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 7 kohaselt ei tohi sõidukite valmistajad ja remontijad lubamatult muuta reaktiive kasutavaid süsteeme. Sama määruse artikli 11 lõike 1 kohaselt kehtestavad liikmesriigid karistused määruse rikkumise eest. Artikli 11 lõike 2 kohaselt on sõiduki valmistaja või remontija poolt toime pandud karistatavaks rikkumiseks NOx heitmete kontrollisüsteemi lubamatu muutmine.

Eestis pakuvad mitmed ettevõtted oma kodulehtedel teenust, mis seisneb diiselmootori tahmaosakeste filtri ja heitgaaside retsirkulatsioonisüsteemi eemaldamises ning selle süsteemi välja programmeerimises sõiduki juhtploki. Samuti pakutakse müüa ning paigaldada SKR-i manipuleerimist võimaldavaid seadmeid või SKR süsteemi välja programmeerimist sõiduki juhtploki. Kuna heitgaaside retsirkulatsioonisüsteem ning SKR on mõeldud NOx vähendamiseks on nende süsteemidega manipuleerimine määruse (EÜ) nr 595/2009 nõuete rikkumine.

Liiklusseaduse § 73 lõike 1 kohaselt peab liikluses kasutatav mootorsõiduk vastama õigusaktidega kehtestatud tehnonõuetele. Tehnonõuded on kehtestatud liiklusseaduse § 73 lõike 11 alusel ning tehnonõuete kohaselt on omavoliline mootori toitesüsteemi ja heitgaasisüsteemi muutmine või ümberehitamine keelatud, sealhulgas heitgaasiosakestefiltrite äravõtmine, heitgaasi katalüsaatorreaktorite äravõtmine. Seega on ka muude mootorsõiduki heitmete saasteainesisalduse vähendamise süsteemide lubamatu muutmine või nendega manipuleerimine keelatud tegevus, mis peab olema karistatav. Näiteks pakuvad samad ettevõtted kes tegelevad NOx heitmete vähendamise

süsteemidega manipuleerimisega ka diiselmootori tahmaosakeste filtri eemaldamist ning selle välja programmeerimist sõiduki juhtplokist. Kuna eriti uuemate sõidukite heitmete saasteainete vähendamise süsteemi muutmine ja selle eemaldamine on keeruline protsess, mis nõuab eriteadmisi ja erivahendeid, siis ei tee seda harilikult sõiduki kasutajad ise vaid see ostetakse sisse ülalmainitud ettevõtelt, seega on kõige efektiivsem meetod sellise tegevuse likvideerimiseks, kui sellist teenust tarbijatele ei pakuta. Lisaks on manipuleerimise avastamine samuti teatud juhtudel väga keeruline, mistõttu ainult sõiduki kasutajatele suunatud karistused ei pruugi anda soovitud tulemust.

Heitmete saasteainesisalduse vähendamise süsteemi võib siiski olla vajalik muuta, näiteks, kui valmistaja on teinud süsteemis mingi muudatuse, et muuta süsteemi tõhusamaks või töökindlamaks, seda ei loeta omavoliliseks süsteemi muutmiseks ning selle eest ei karistata, kuna Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (ELT L 263, 09.10.2007, lk 1—160) artikli 13 lõike 1 kohaselt teavitab valmistaja tüübikinnituse andnud liikmesriiki igast muudatusest tüübikinnituse infopaketi andmetes ehk muudatused kooskõlastatakse tüübikinnitusasutusega.

Sama paragrahvi alusel saab karistada ka mootorsõidukite valmistajaid, kes on heitmete saasteainete sisalduse seadetega manipuleerinud. Kehtiva seaduse kohaselt on valmistajatele ette nähtud karistused seotud tüübikinnituse kehtetuks tunnistamisega (liiklusseadus § 78² lõige 1 punktid 5 ja 6), kuid mingit rahalist karistust ette nähtud ei ole. Mootorsõiduki valmistajale ette nähtud rahalise karistuse vajadus tõstatus, kui selgus, et Volkswagen Grupp on sõiduaudode heitmete saasteainesisalduse vähendamise seadmetega manipuleerinud ja paljudes Euroopa Liidu riikides, sealhulgas Eestis puudusid tegelikud karistusmeetmed, mis oleksid proportsionaalsed tekitatud kahjuga.

LS § 224¹ ja lõige 1. Muudatusega täiendatakse liiklusseaduse § 224¹ mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osaleva isikuga. Juhi mõiste täpsustamisega loetakse õppesõidu ajal juhiks isikut, kes õpib mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel ja viib läbi õppesõitu. Sarnaselt mootorsõidukijuhi õpetajale ja juhendajale ei tohi isik olla joobeseisundis.

LS § 225 lõike 1 muudatusega täpsustatakse kehtiva sätte sõnastust selliselt, et oleks üheselt aru saada, et karistatav on tegevus sellisel juhul, kui mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi omanik lubab rooli isiku, kes on joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis. Hetkel võib sõnastusest jääda mulje, et mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi omanik ei tohi ise olla joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis.

LS § 238 reguleerib sõitjate ja veose veo nõuete rikkumiste eest määratavaid karistusi. Liiklusseadusesse lisatava uue §-ga 161¹ kehtestatakse nõuded maastikusõidukiga sõitjatele. Muudatusega lisatakse peale sõna „mootorsõiduk“ sõna „maastikusõiduk“. Lisaks laiendatakse vastutust ka pukseerimisele, kuna liiklusseadus ei kehtesta eraldi karistust pukseerimisnõuete rikkumise eest. Samas on pukseerimisnõuete järgimine liiklusohutuse seisukohast äärmiselt oluline. Näiteks peab olema välistatud rikkis haakeseadisega autorongi või masinrongi pukseerimine, mille korral on oht haagise veduki küljest lahti ühendumiseks. Oma olemuselt on pukseerimise olemus sarnane veose või sõitjate veoga, millede nõuete rikkumise eest § 238 vastutuse ette näeb.

LS § 239 lõike 1 sissejuhatav lauseosa ja § 240 lõige 1 muudetakse. Muudatusena lisatakse karistuste hulka ka asjaolu, kui sõidukijuht kasutab nõuetele mittevastavat turvaseadet. Laste turvalisuse tagamisel on kaks olulist asjaolu. Esiteks tuleb lapsed sõidukis kinnitada turvavöö või turvaseadme abil. Lisaks sellele on aga oluline ka asjaolu, et turvaseadmed, mida laste sõidukis kinnitamiseks kasutatakse, vastaksid turvaseadmetele kehtestatud nõuetele. Vastasel korral ei ole laste turvalisus tagatud ning mitte nõuetekohased turvaseadmed võivad avarii korral lapsele

lisavigastusi tekitada. Eelkõige on probleemiks turvaseadmed, mille tõttu on laste asend turvaseadmes vale ning seeläbi avarii korral suunatakse turvaseadme poolt tekitatav koormus lapse kerel valesse kohta (näiteks kõhupiirkonda). Teiseks peamiseks probleemiks mitte nõuetekohaste turvaseadmete puhul on asjaolu, et avarii korral need purunevad ning turvaseadmetest eenduvad ohtlikud teravad servad vms. Seetõttu on vaja ette näha vastutus ka selle eest, kui sõidukijuht on küll lapse sõidukis turvaseadme abil kinnitanud, kuid ei ole selleks kasutanud nõuetekohast turvaseadet.

LS § § 241 muudatusega lisatakse vastutus peatumiste nõuete rikkumise eest. Kehtiva seaduse paragrahvi 193 lõike 1 kohaselt teevad liiklusjärelvalvet valla- või linnavalitsus peatumise ja parkimise nõuete üle kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil. Samas puudub hetkel kohalikul omavalitsusel võimalus menetleda peatumisega seotud rikkumisi, mistõttu nõuete täitmise kontrollimine ei ole eesmärgipärane, st puudub võimalus rikkujate mõjutamiseks.

LS § 254 muudatusega tunnistatakse kehtetuks vastutus trammijuhile kehtestatud töö- ja puhkeaja nõuete rikkumise eest trammijuhi poolt. Kuna liiklusseadusega trammijuhi töö- ja puhkeaja nõudeid kehtestatud ei ole, ei ole vaja liiklusseaduses ka eraldi väärteokoosseisu.

LS § 261² muutmine on seotud määruse 2016/403 rakendamisega. Paragrahvist 261² jäetakse välja sõnad „mis ei vasta lubatud mõõtmetele, massile või teljekoormusele või“ kuna nende kohta on seadusesse lisatud eraldi koosseisud.

LS § 261¹⁰. Eesti Linnade Liidu ettepanekul luuakse seadusesse uus väärteokoosseis, millega nähakse ette karistus liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi ebaseadusliku kasutamise eest. Liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi kasutamise eest isiku poolt, kellel puudub selleks õigus, karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

Antud sätte kehtestamine võimaldab vastutusele võtta ja reaalselt karistada isikuid, kes ebaseaduslikult kasutavad sotsiaalselt ühele haavatavatele isikute rühmale ettenähtud hüvesid.

LS § 262 punktid 2 ja 8. Punkti 2 muudatusega nähakse ette õigus kirjalikku hoiatamisemenetlust kohaldada ka ette nähtud peatumiskorra või -viisi rikkumise eest. Analoogselt parkimiskorra rikkumisele on kirjalik hoiatusmenetlus sobilik rakendada peatumisega seotud nõuete osas, kuivõrd rikkumise olemus, sh fikseerimine toimuvad analoogsetel alustel. Muudatuse eesmärk on võimaldada enam automaatse järelvalve kasutusele võtmist rikkumiste menetlemisel. Sarnaselt punkti 2 muudatusele on punkti 8 muudatuse eesmärgiks võimaldada tehniliste vahendite kasutamist rikkumiste avastamiseks olukorras, kus rikkumise avastamine on tehniliselt lihtne lahendada. Seetõttu nähakse ette keelumärgi nõude rikkumise eest hoiustrahv suurusega 40 eurot.

LS § 263 lõiked 1 ja 2. Lõikes 1 asendatakse number „261⁹“ numbriga „261¹⁰“. Tegemist on redaktsioonilise muudatusega. Liiklusseaduse § 263 lõikes 1 sätestatud menetlussätet tuleb muuta seoses eelnõusse uue väärteokoosseisu lisamisega, millega koos laieneb kohtuvälise menetleja (so Politsei- ja Piirivalveamet) pädevus ka selle väärteo menetlemiseks. Lõikes 2 lisatakse paragrahvi 261¹⁰ kohtuväliseks menetlejaks ka valla- või linnavalitsus. Muudatus on seotud kohalikule omavalitsusüksusele järelvalveõiguse andmisega liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi kasutamise nõuete täitmise üle kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil.

LS § 263 lõikes 4 ja lõikes 5 tehakse muudatused tulenevalt §-de 213–215, 217–217², 243–250 ja 254 kehtetuks tunnistamisega. Sättest jäetakse välja viited kehtetuks tunnistatud väärteokoosseisudele.

LS § 263 täiendamine lõikega 4². Eelnõuga täiendatakse liiklusseadust §-a 220¹, kus määratakse karistus isikutele, kes pakuvad sõiduki heitmete saasteaine vähendamise seadmete eemaldamise või muutmise teenust. Karistamise pädevus antakse Maanteeametile, kuna Maanteeametis on tehniline kompetents selliste rikkumiste avastamiseks ja menetlemiseks.

LS § 264 lõike 7 muudatusega antakse ülemineku aeg käesoleva seaduse § 8 lõike 3 punktides 8 ja 9 nimetatud reguleerija tunnistuse kehtivuse pikendamiseks, milleks on 5 aastat alates 1. juulist 2019.

LS § 264 täiendamisega lõigete 26 ja 27 luuakse võimalus, et enne 2019. a 1. jaanuari läbitud koolituste puhul võib reguleerija infosüsteemi andmeid esitada koolitaja või koolituse läbinud isik. Sellise võimaluse loomisega ei kohustata reguleerija koolitusi läbi viivat koolitajat andmeid infosüsteemi tagantjärele esitama, kuid luuakse võimalus andmete esitamiseks (näiteks palub seda mõni koolituse läbinud isik). Ühtlasi on võimalus isikutel endal esitada reguleerija koolituse läbimise kohta andmed reguleerija infosüsteemi. Sellega tagatakse, et enne 1. jaanuari 2019. a koolituse läbinud isikud ei satuks ebavõrdsesse olukorda pärast 1. jaanuari 2019. a koolituse läbinud isikutega ning ka nende pädevused oleks infosüsteemi kaudu teomanikule ja ürituse korraldajale kättesaadavad. Kui enne 2019. a 1. jaanuari koolituse läbinud isikud ei kannu reguleerija koolituse läbimise kohta andmeid reguleerija infosüsteemi, siis kantakse nende andmed reguleerija infosüsteemi peale järgmist nõuetekohast koolitust, mis tuleb läbida iga viie aasta tagant. Seoses neljarattaliste AM-kategooria mootorsõidukite laialdase levikuga kehtestatakse liiklusseaduse eelnõuga regulatsioon neljarattalise mopeedi juhtidele. Kui kehtiva liiklusseaduse kohaselt võib kõiki mopeede, sealhulgas ka neljarattalist, juhtida 14-aastane AM-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigusega isik, siis eelnõuga kehtestatakse vanuse alammääraks 16 aastat. Sellest tulenevalt kehtestatakse mopeedijuhtimise õigust omavatele isikutele, kelle vanus on alla 16 aasta, üleminekusäte, millega lubatakse neil neljarattalist mopeedi juhtida kuni 2021. a 1. jaanuarini. Üleminekusättega antud aeg on piisav, sest liiklusseaduse muudatuse jõustumisel on 14-aastased isikud saanud 16-aastaseks.

Eelnõu § 2-ga muudetakse asjaõigusseadust.

Lisaks sõidukitele ja maastikusõidukitele registreeritakse liiklusregistris mootorsõidukite haagiseid, väikelaevu, alla 12-meetrise kogupikkusega laevu ja jette. Kehtiva asjaõigusseaduse kohaselt on liiklusregistrisse kantud sõidukid, millele võib registerpanti seada, piiritletud mootorsõidukitega. Muudatuse eesmärk on käsitleda registerpandi osas võrdselt liiklusregistrisse kantavaid maismaasõidukeid ja veesõidukeid. Seaduse eelnõuga muudetakse asjaõigusseaduse § 297 lõiget 1, mille kohaselt võib muudatuse tulemusena väikelaevu, alla 12-meetrise kogupikkusega laevu ja jette registerpandiga koormata. Samuti täpsustatakse sõnastust selliselt, et registerpandiga võib koormata ka haagiseid ja maastikusõidukeid. Liiklusseaduse muudatusega täiendatakse liiklusregistri andmebaasi kantavate andmete loetelu väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide registerpandiga.

Eelnõu §-ga 3 muudetakse autoveoseadust.

Autoveoseaduse § 7 lõike 5 punkti 1 ja § 8 lõike 4 punkti 1 viiteid väärtekoosseisudele muudetakse tulenevalt liiklusseaduse karistuskvalifikatsioonide muudatustest.

Eelnõu §-ga 4 muudetakse kemikaaliseadust.

Kemikaaliseaduse § 13 lõikes 7 on kehtestatud volitusnorm, mille kohaselt kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega ohutusnõuniku kompetentsusele ja ülesannetele ning ohutusnõuniku õppekavale ja eksamile esitatavad nõuded ning tunnistuse vormi. Kemikaaliseadus kehtib juba aastast 2015 ja tänaseni ei ole seda määrust kehtestatud, kuna tegelikult puudub selleks sisuline vajadus. Maanteetranspordis tegeleva ohutusnõuniku nõuded tulenevad kõik ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppes (ADR) ning seetõttu ei ole vajadust sellekohase määruse kehtestamisel kemikaaliseaduse alamaktina. Koolitajad peavad lähtuma ADR nõuetest ja siiani ei ole sellega probleeme olnud (st et koolitused on endiselt regulaarselt toimunud). Raudteetranspordi ohutusnõuniku regulatsioon tuleneb ohtlike kaupade rahvusvahelise raudteeveo määrusest (RID) ja rahvusvahelisest raudtee kaubaveo kokkuleppes (SMGS).

Eelnõu §-ga 5 muudetakse maksukorralduse seadust.

MKS § 29 täiendatakse punktiga 52. Riigikogu poolt 19.12.2017 vastu võetud ja 1.06.2018. a jõustunud autoveoseaduse § 30 lõike 3 kohaselt, kui autojuhil on kaasas isikut tõendav dokument, ei ole riigisisel veoseveol autojuhi töölepingu või võlaõigusliku lepingu või sellest lepingust osapoolte kinnitatud väljavõtte kaasas kandmine kohustuslik. Autojuhi töötamist auto lepingulise kasutaja juures kontrollitakse töötamise registrist. Autoveoseaduse seletuskirja kohaselt on MKS-st tulenevalt politseiametnikul järelevalve teostamise eesmärgil õigus töötamise registrist andmeid saada.

MKS § 29 punkti 2 kohaselt võib maksuhaldur avaldada maksusaladust sisaldavat teavet väärtegu menetlema volitatud isikule õigusrikkuja tabamiseks, asja uurimiseks, arutamiseks ja arutamise ettevalmistamiseks. Kuna väärteomenetlus ja riiklik järelevalve ei ole samad menetlused ning tegevuse õigusliku aluse valiku riikliku järelevalve menetluse või süüteomenetluse vahel määrab meetme objektiivne eesmärk, sätestatakse selguse huvides maksukorralduse seaduses, et Politsei- ja Piirivalveametil on õigus isiku töö- või muu lepingulise suhte tuvastamiseks andmeid töötamise registrist saada ka riikliku järelevalve menetluse puhul.

Lisaks laiendatakse muudatusega samal eesmärgil andmete saajate ringi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Maanteeameti ning valla- ja linnvalitsusega. Autoveoseaduse § 49 alusel järelevalve tegemisel puutuvad nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui ka Maanteeamet kokku ettevõtte ja isikuvahelise töösuhte kontrollimise vajadusega. Näiteks on üheks tegevusalal tegutsemise nõudeks, et autoveoalase tegevusloa taotleja peab määrama ja vedaja veokorraldust peab pidevalt juhtima veokorraldaja. Vastava nõude täitmist kontrollib Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Maanteeameti poolt töösuhte kontrollimise vajaduse osas võib näitena tuua autojuhtide ametikoolituste korraldamise, kus koolitajal peavad olema lektorid, kes on andnud nõusoleku koolitaja juures koolituste läbiviimiseks. Nimetatud nõuete üle järelevalve teostamiseks on vajalik ligipääs tööregistri andmetele isiku töö- või muu lepingulise suhte kontrollimiseks.

Ühistranspordiseaduse kohaselt peavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Maanteeameti ning valla- ja linnvalitsus tegema järelevalvet tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingute ja halduslepingute nõuete täitmise üle. Enamjaolt on nimetatud lepingutes tingimused seotud ka bussijuhtide töötamisega. Seetõttu võimaldaks muudatus paremini kontrollida sõlmitud halduslepingute täitmist. Samuti on ühistranspordiseaduse § 41 lõikes 4 toodud nõue, et vedude teostamiseks vajalikke dokumente võib üle anda ainult vedaja juures töölepingu või muul lepingulisel alusel töötavale isikule, mille kontrollimist aitaks muudatus parandada.

Muudatus seondub eelnõu §-s 6 toodud ÜTS muudatusega, mille tulemusel kaotatakse analoogselt autoveoseadusega nõue teatud dokumentide ühissõidukis kaasas kandmiseks, kuna nende olemasolu on võimalik registritest kontrollida.

Nii täiendataksegi ÜTS § 83 lõike 3 regulatsiooni selliselt, et kui ühissõidukijuht ja vedaja on eri isikud, ei oleks ühissõidukijuht kohustatud esitama kontrollijale töölepingut või muud lepingut või tööandja kinnitatud väljavõtet sellest. Muudatuse kohaselt saaks lepingulise suhte olemasolu kontrollida töötjate registrist. Vastava kontrolli tegemiseks peaks ühistranspordiseadusest tulenevalt kontrollimisõigusega ametiisikul (Politsei- ja Piiriväeamet, Maanteeamet, linna- ja vallavalitsus) olema ligipääs töötajate registrile.

Eelnõu §-ga 6 muudetakse riigilõivuseadust.

RLS § 32 täiendatakse lõikega 5, mis vabastab Maanteeameti iseenda toimingute eest riigilõivu tasumisest. Näiteks võib Maanteeamet käesoleva eelnõu kohaselt kasutada ekspertiisi või katsetuse tegemiseks sõidukil teiseldatavat registreerimismärki (eelnõu § 76¹ lõige 1 punkt 4), kuid teiseldatava registreerimismärgi väljastamise eest peab riigilõivuseaduse § 219 lõike 5 kohaselt tasuma riigilõivu 205 eurot. Seetõttu vabastatakse Maanteeamet liiklusregistri toimingute eest riigilõivust, kuna iseenda töö eest riigilõivu maksmine on asjatu kulu.

RLS § 219 muudatused on tingitud asjaolust, et senise praktika kohaselt on isiku taotluse alusel valmistatavate registreerimismärkide eest tulnud tasuda alles nende väljastamisel, mis soosib olukorda, kus tellitud registreerimismärk jääb tellija poolt välja võtmata ja seega ka riigilõivu tasumata. Samas kulutused isiku taotluse alusel valmistatavate registreerimismärkide tootmiseks on tehtud. Kuna tihti on tegemist spetsiifiliste registreerimismärkidega, ei õnnestu neid üldse kasutusele võtta. Muudatuse kohaselt tuleb riigilõivu tasuda koos taotluse esitamisega ehk taotluse läbivaatamise eest, mis välistab põhjendamatute kulutuste tegemist. Muudatusega võimaldatakse edaspidi Maanteeameti e-teeninduses (<https://eteenindus.mnt.ee/main.jsf>) ja liiklusregistri infosüsteemis tehtava arenduse tulemusena kliendil e-teeninduse kaudu tellida endale (virtuaalses) laos olemasolevate registreerimismärkide hulgast sobiv auto üldkasutatav, vähendatud mõõtmetega, haagise, mootorratta, mopeedi või maastikusõiduki registreerimismärk. Seega saab klient olemasolevate numbrimärkide vahel valida endale meelepärase kombinatsiooni ning tellida see sobivasse liiklusregistri büroosse. Seetõttu on ka riigilõivu määr tavapärasest kõrgem. Täiendavad kulud kaasnevad registreerimismärgi haldamisega (sorteerimine, pakendamine, konkreetse sõidukiga seostamine), transportimisega (ühest liiklusregistri büroost kliendi soovitud liiklusregistri büroosse saatmine) ning sellega kaasnevad infotehnoloogilised arendused.

RLS § 220 lõigetes 1 ja 2 tehakse analoogsed muudatused kui § 219, st et riigilõivusätteid muudetakse selliselt, et lõivu tuleb tasuda taotluse läbivaatamise eest.

RLS § 220 lõige 4. Kehtiva seaduse kohaselt tasutakse riigilõivu registreerimistunnistuse väljastamise eest, kui sellel on kõik tehnonõuetele vastavuse kontrolli lahtrid täitunud või, kui see on varastatud või tulekahjus hävinenud. Sellisel juhul on riigilõivu suuruseks 10 eurot. Muudel juhtudel tuleb riigilõivuseaduse § 220 lõike 3 kohaselt tasuda riigilõivu sõltuvalt taotluse esitamise viisist (Maanteeameti büroos või e-teeninduses) 20 või 16 eurot. Käesoleva eelnõuga riigilõivud ühtlustatakse ning registreerimistunnistuse väljastamise taotluse läbivaatamise riigilõivu on alati 10 eurot, seda ka sõiduki esmakordsel liiklusregistris registreerimisel. Kuna käesoleva eelnõu rakendamisel on registreerimistunnistust vaja sisuliselt ainult välisriiki sõitmiseks ning Eesti siseselt seda enam vaja ei ole, siis saab sõiduki omanik valida, kas ta taotleb eraldi registreerimistunnistust või mitte. Riigilõivud ühtlustatakse, kuna eelnevalt sai sõiduki registreerimise riigilõivu eest ka registreerimistunnistuse, kuid käesoleva eelnõu kohaselt mitte, samas muutub odavamaks uue

registreerimistunnistuse taotlemine, kui vana on näiteks kadunud. Kuna maastikusõidukile tuleb registreerimisel alati registreerimistunnistus väljastada, siis nähakse maastikusõiduki korral riigilõiv ette ainult registreerimistunnistuse asendamise eest.

RLS § 224 muudetakse ja kehtestatakse riigilõivud mootorsõidukijuhi õpetajale õpetamise ja juhendajale juhendamise õiguse andmine taotluse läbivaatamise eest. Koolitamise õiguse andmise taotluse läbivaatamise eest tasuta tuleb riigilõivu 33 eurot. Kui sama toimingut taotletakse elektrooniliselt e-teenuste infosüsteemi kaudu, tasutakse riigilõivu 26 eurot. Mootorsõidukijuhi juhendajale juhendamise õiguse andmise taotluse läbivaatamise eest tuleb tasuta riigilõivu 16 eurot. Kui nimetatud toimingut taotletakse elektrooniliselt e-teenuste infosüsteemi kaudu, tasutakse riigilõivu 12 eurot.

RLS § 233 muutmine. Paragrahvi 233 pealkirja muudetakse, sest paragrahv ei reguleeri üksnes tüübikinnitusega seonduvate toimingute tegemise eest tasutavaid riigilõivu määrasid vaid ka toote ja sõiduki nõuetele vastavuse kontrolliga seonduvate toimingute tegemise eest tasutavaid riigilõivu määrasid. Näiteks lõige 4, mille kohaselt tuleb riigilõivu tasuta toote või sõiduki tüübikinnitusele vastavuse kontrollimise eest. Ning lõike 9 kohaselt tasutakse riigilõivu sõiduki ümberehituse taotluse läbivaatamise eest. Sõiduki ümberehituse taotluse läbivaatamise eesmärk on veenduda, kas ümberehitatud sõiduk vastab tehnonõuetele, kuid see ei ole otseselt seotud sõiduki tüübikinnitusega. Seetõttu laiendatakse paragrahvi pealkirja, et see hõlmaks ka teisi tegevusi.

Riigilõivu määrasid võrreldes kehtiva seadusega muudetud ei ole, kuid muudatus seisneb põhimõttes, mille eest riigilõivu tuleb tasuta. Näiteks, kui kehtiva seaduse kohaselt tuli riigilõivu tasuta üksiksõiduki kinnituse omistamise eest, siis seda põhimõtet muudetakse ja riigilõivu tuleb tasuta hoopis üksiksõiduki kinnituse taotluse läbivaatamise eest. Muudatust saab põhjendada asjaoluga, et kui Maanteeamet teeb kindlaks, et sõiduk ei vasta üksiksõiduki kinnituse jaoks vajalikele nõuetele, siis üksiksõiduki kinnitust ei omistata, kuid töö, mida Maanteeamet teeb nõuetele vastavuse kindalaks tegemisele, on sama. Seega ei ole vahet kas üksiksõiduki kinnitus omistatakse või mitte, riigilõivu tasutakse Maanteeameti tehtud töö eest, kuna töö maht on sama, erinev on lihtsalt otsus. Sama põhimõtet rakendatakse §-s 233 läbivalt.

Lõikes 1 tehtud muudatusega sätestatakse, et riigilõivu tasutakse mitte üksnes toote valmistaja esmase hindamise eest, vaid ka sõiduki valmistaja esmase hindamise eest. Kuna Maanteeamet annab ka kogusõiduki tüübikinnitusi, näiteks haagistele, siis sätestatakse, et ka sõiduki valmistaja esmase hindamise eest tasutakse riigilõivu.

Lõikes 2 kehtestatakse riigilõiv, mida tuleb tasuta toote või sõiduki tüübikinnituse taotluse läbivaatamise eest. Kehtiva seaduse alusel ei saa riigilõivu küsida kõige tähtsama ja mahukama tüübikinnitusega seotud toimingut eest, milleks on tüübikinnituse taotluse läbivaatamine. Tüübikinnituse taotluse läbivaatamise käigus veendutakse kas toote või sõiduk vastab tüübikinnituse nõuetele. Kuna erinevate taotluste läbivaatamisele kuluv aeg võib olla väga erinev, siis ei ole kehtestatud ühte kindlat riigilõivu summat vaid riigilõivu võetakse taotluse läbivaatamisele kuluva aja eest. Näiteks kulub haakeseadme tüübikinnituse taotluse läbivaatamisele oluliselt vähem aega, kui näiteks kogusõiduki tüübikinnituse taotluse läbivaatamiseks, kuna kogusõiduki taotluse juures on palju rohkem aspekte mida kontrollida. Kuna sõidukite juures on umbes 70 erinevat detaili või sõlme, mille nõuetele vastavust tuleb kontrollida ja töömaht kõikide nende detailide või sõlmede kontrollimiseks ei ole ühesugune, ei saa sätestada ühte kindlat riigilõivu määra.

Riigilõivu suurus on kehtestatud 130 eurot iga Maanteeameti ametniku töötunni eest. Siinkohal on võetud aluseks Veeteede Ameti ametniku töötunni määr, näiteks §-s 184. Arvestades, et Majandus-

ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusala asutuste tööjõu kulud ühe ametniku kohta on võrreldavad, siis on sama ka riigilõivu aluseks oleva tunnitasu määär.

Lõikes 3 sätestatakse riigilõiv tüübikinnituse laiendamise taotluse läbivaatamise eest, milleks on 105 eurot Maanteeameti ametniku iga töötunni eest.

Lõikes 4, nagu ka lõikes 1 sätestatakse, et riigilõivu tuleb tasuda mitte üksnes toote tüübikinnitusele vastavuse kontrollimise eest vaid ka sõiduki tüübikinnituse nõuetele vastavuse kontrollimise eest, kuna Maanteeamet annab tüübikinnitusi ka sõidukitele.

Lõikes 10 kehtestatakse riigilõiv sõiduki ümberehituse taotluse läbivaatamise eest. 2016. aastal menetleti 816 ja 2017. aastal 688 ümberehituse taotlust. Menetlusliku külje pealt on ümberehituse taotluse läbivaatamine sarnane üksiksõiduki kinnituse taotluse läbivaatamisega, kus tuleb nõuetele vastavust kontrollida iga sõiduki korral eraldi. Sellest tingituna kasutakse ühesugust riigilõivumäära mõlema toimingu korral.

Lõikes 11 kehtestatakse riigilõiv kiiresti riknevate toiduainete rahvusvahelise veo kokkuleppele (ATP) kohase tunnistuse väljastamise eest. ATP tunnistuse väljastamisel on toimingud analoogsed tüübikinnitussertifikaadi väljastamisega, mistõttu on riigilõivu määra määramisel võetud analoog aluseks. Aastas väljastab Maanteeamet ca 300 ATP tunnistust.

Eelnõu §-ga 7 muudetakse ühistranspordiseadust.

ÜTS § 1 lõiget 8¹ muudetakse ja sätet täiendatakse selliselt, et kui KOV üksus on kehtestanud lõikes 8¹ nimetatud sõidukijuhile teenindajakaardi kohustuse, siis kantakse sellised teenindajakaardid majandustegevuse registrisse. Peamiselt on siin mõeldud nii-öelda velotaksojuhte, kellele näiteks Tallinnas on kehtestatud teenindajakaardi kohustus. Edaspidi kantakse sellised teenindajakaardid majandustegevuse registrisse sarnaselt taksoveo teenindajakaartidega. Muudatus toob vajaduse majandustegevuse registri arendusteks suurusjärgus 9000 eurot.

Samuti lisatakse lõikesse riigilõivu võtmise säte teenindajakaardi taotluse läbivaatamise eest. Kui KOV kehtestab tasuliseks sõitjateveoks teeliikluses kasutatava motoriseerimata transpordivahendi, mootoriga jalgratta ning muu ÜTS reguleerimisalast väljajääva sõidukiga tasulist sõitjatevedu teostavale juhile teenindajakaardi nõude, siis tasutakse säte alusel teenindajakaardi taotluse läbivaatamise eest riigilõivu riigilõivuseaduse § 334 sätestatud määras.

ÜTS §-s 34 ja § 36 lõike 1 sissejuhatavas lauses asendatakse tekst „puudega kuni 16-aastase isiku“ sõnastus tekstiga „puudega mitte vanema kui 16- aastase isiku“, kuna sätete tõlgendamisel on esinenud vaidlusi, kas puudega kuni 16-aastase isiku määratluse alla käib ka 16-aastane isik või mitte. Vaidluste vältimiseks muudetakse sõnastust täpsemaks.

ÜTS § 43 lõikes 4 ja § 44 lõike 1 punktis 2 toodud viiteid väärteokoosseisudele muudetakse tulenevalt liikluseaduse karistuskvalifikatsioonide muudatustest.

ÜTS § 54 lõiget 4 täiendatakse selliselt, et sättest tuleks üheselt välja, et säte hõlmab ka taksoveo korraldamist. Kehtiv säte ütleb, et taksovedu ilma taksoveoalata, sõidukikaardi ja teenindajakaardita on keelatud. Seejuures on aga keelatud ka taksovedu korraldada ilma eelnimetatud lubadeta. Kehtivast sättest ei olnud üheselt aru saada, kas mõeldud oli konkreetselt ühte vedu või sealhulgas ka taksoveo korraldamist.

ÜTS § 58 täiendatakse lõikega 2². ÜTS § 58 lõige 2 reguleerib seda, mis dokumendid ja andmed tuleb teenindajakaardi taotlemisel esitada. Lõike 2 punkti 3 kohaselt peab taotleja esitama ka vedaja taksoveoloa numbri, kui sõidukikaarti taotleb teenindajakaardi omaja, kes ise ei ole vedaja. Senises praktikas on aga segadust tekitanud asjaolud, et kas ja kuidas peab vedaja nõusoleku andma, et tema taksoveoloa number teenindajakaardi andjale esitada. Kuigi praktikas on see lahenduse saanud ja menetleja küsib alati ka vedaja nõusolekut, siis õigusakti tasandil on see hetkel reguleerimata. Muudatuse kohaselt lisatakse § 58 sätte, mis reguleerib vedaja poolse kinnituse andmist. Sätte kohaselt peab vedaja andma kinnituse vedaja ja sõidukikaarti taotleva teenindajakaardi omaja vahelise õigussuhte kohta. Kui vedaja ja teenindajakaardi omaja vaheline õigussuhe katkeb, siis on vedajal õigus kinnitusest loobuda.

ÜTS § 59 lõiget 2 muudetakse tulenevalt asjaolust, et taksoveo teenindajakaarte ei kanta edaspidi enam ühistranspordiregistrisse, vaid majandustegevus registrisse (MTR). Kuna juba praegu pakub MTR teenusena ühistranspordiregistrile taksoveo teenindajakaardi taotlemise moodulit ning kuna MTRi kantakse juba ka taksoveoload ja taksoveo sõidukikaardid, siis on otstarbekas dubleerimise vältimiseks kanda ka taksoveo teenindajakaardid edaspidi MTRi. Säte võimaldab konsolideerida registreeritud teenuste ja loobuda ühte luba teenindavast ja osaliselt dubleerivast kahe registri teenusest ning võtta selle asemel kasutusele üks ja juba toimiv registri lahendus.

ÜTS § 60 lõike 2 punkti 3 muudetakse, § 63 lõikeid 1 ja 2 täiendatakse punktiga 2¹ seoses asjaoluga, et kehtivas ÜTS-s ei ole sätestatud võimalust sõidukikaardi andmisest keelduda või juba välja antud sõidukikaarti peatada või kehtetuks tunnistada olukorras, kui sõiduk ei vasta seaduses või selle alusel kehtestatud nõuetele (nt KOV kehtestatud lisanõuetele). Samas näeb § 60 lõige 2 ette, et sõidukikaarti saab taotleda üksnes mootorsõidukile, mis muuhulgas peab vastama ÜTS tulenevatele nõuetele, seega peaksid seaduses sisalduma ka nõuetele mittevastava sõiduki sõidukikaardi peatamiseks ja kehtetuks tunnistamiseks.

Samuti lisatakse seadusesse võimalus rakendada taksoveoloa omaja suhtes meetmeid olukorras, kus loa omaja ei täida taksoveo korraldamise nõuded. Analoogne võimalus on ette nähtud nt bussiveo korral, kui vedaja ei ole täitnud veotingimusi. Muudatus on oluline seetõttu, et õigusaktidega kooskõlas oleva veo korraldamise esmane kohustus on vedajal, st taksoveoloa omajal.

ÜTS § 62 lõike 3 muudatus on seotud taksoveo teenindajakaardi andmete viimisega ühistranspordiregistrist majandustegevuse registrisse. Muudatuse kohaselt loetletakse §-s 62 andmed, mis taksoveo teenindajakaardi kohta avalikustatakse.

ÜTS § 62 lõige 4 kehtetuks tunnistamisega ja ÜTS § 65 lõike 1 punkti 1 muudatusega lihtsustatakse taksoveol, mille tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusega, teenindajakaardi nõudeid ning kaotatakse kohustus KOV üksusel väljastada sõidukijuhile füüsiline teenindajakaart. Selle asemel peab sõidukijuht panema sõiduki armatuurlaual nähtavasse kohta asjakohased andmed sõitja jaoks. Muudatustega ühtlustatakse tarbijale info esitamise nõuded kahe taksoteenuse vahel. Ka taksoveol, mille tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusel, ei väljastata füüsilist teenindajakaarti ning selle asemele peab sõitjale asjakohased andmed teatavaks tegema infoühiskonna teenuse vahendusel.

ÜTS § 64 lõiked 2 ja 3 muudetakse, et kõrvaldada neist vastuolud, mis on tekitanud adressaatides vääraid tõlgendusi. Nimelt sätestab kehtiv lõige 2 selle, mis peab olema paigaldatud taksole, et teenindada sõitjaid taksopeatuses ja ühissõidukirajal. Sätte kohaselt peab sõitjate teenindamiseks taksopeatusest taksol olema plafoon ja sõiduki parempoolsel küljel vedaja kaubamärk või nimi. Samas ei ole see loetelu ammendav, sest taksopeatustest teenindamisel peab sõidukil olema lisaks

ka taksomeeter, hinnakiri ja printer. Samuti tekitab segadusi lõike 3 esimene lause, mille kohaselt peab taksoveol, mille tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusega, olema taksol taksomeeter, hinnakiri ja printer, kuid mainitud ei ole vedaja nime või kaubamärki. Sätetes vastuolude eemaldamiseks sõnastatakse need ümber ja üldised nõuded taksole, mille tellimine ja mille teenuse hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusega tuuakse lõikesse 2 ning erandid taksopeatuse ja ühissõidukiraja kasutamise osas sätestatakse lõikes 3.

Lõike 2 kohaselt peab juhul, kui taksoveo tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusega, taksoveol kasutatavale sõidukile olema paigaldatud plafoon, hinnakiri ja printer ja sõiduki parempoolsel välisküljel peab olema on nähtav vedaja nimi või kaubamärgiseaduse § 5 tähenduses õiguskaitset omav vedajale kuuluv või talle lepingu alusel kasutada antud kaubamärk.

Lõike 3 kohaselt võib sõitjat teenindada taksopeatusest, kui sõiduk vastab lõikes 2 sätestatud nõuetele. Taksoveol võib kasutada sõitja vedamisel ühissõidukirada, kui sõidukile on paigaldatud plafoon ja sõiduki parempoolsel välisküljel on nähtav vedaja nimi või kaubamärgiseaduse § 5 tähenduses õiguskaitset omav vedajale kuuluv või talle lepingu alusel kasutada antud kaubamärk.

ÜTS § 65 lõike 1¹ punktides 1 ja 2 tehakse muudatused, mille kohaselt täiendatakse sõitjale teateavaks tehtud infot ka sõidukikaardi numbriga. Muudatuse kohaselt tuleb sõitjale enne sõidu alustamist ja pärast sõidu lõppu teatavaks tegema ka sõidukikaardi numbri. Nii teab sõitja, et teda teenindab kõikide nõuetekohaste lubadega teenindaja.

ÜTS § 67 lõiget 2 muudetakse selliselt, et sõitja peaks saama soovi korral osta ühissõidukist ka paberpileti. Kehtiva sätte kohaselt peab sõitjale väljastama paberpileti ja kui seda ei väljastata, siis on sõitjal õigus sõita tasuta. Paberpileti väljastamise kohustus on aga mittevajalik, kui isik kasutab näiteks asjakohast elektroonilist vahendit, näiteks plastikkaarti. Sätte mõte peaks olema aga see, juhul, kui sõitja soovib osta paberpileti bussist, siis on tal see võimalus ja kui seda võimalust ei anta, siis peaks saama sõitja sõita tasuta.

ÜTS § 73 lõiget 1 muudetakse ja **§ 74 lõike 1 punkt 7** tunnistatakse kehtetuks seoses taksoveo teenindajakaardi andmete viimisega ühistranspordiregistrist majandustegevuse registrisse.

ÜTS § 83 täiendatakse lõikega 3¹, mille kohaselt kaotatakse analoogselt autoveoseadusega nõue teatud dokumentide ühissõidukis kaasas kandmiseks, kuna nende olemasolu on võimalik registritest kontrollida. Nii täiendatakse ÜTS § 83 lõike 3 regulatsiooni selliselt, et kui ühissõidukijuht ja vedaja on eri isikud, ei oleks ühissõidukijuht kohustatud esitama kontrollijale töölepingut või muud lepingut või tööandja kinnitatud väljavõtet sellest. Muudatuse kohaselt saaks lepingulise suhte olemasolu kontrollida töötjate registrist. Vastava kontrolli tegemiseks peaks ühistranspordiseadusest tulenevalt kontrollimisõigusega ametiisikul (Politsei- ja Piiriväeamet, Maanteeamet, linna- ja vallavalitsus) olema ligipääs töötajate registrile.

Muudatus seondub MKS § 29 muudatusega.

ÜTS § 87 ja 88 muudetakse seoses määrusest (EL) nr 2016/403 tulenevalt, mis näeb ette asjaomaste rikkumiste kategoriseerimise erinevatesse raskusastmetesse (vt pikemat selgitust rikkumiste kategoriseerimise kohta LS § 80 lõike 2¹ lisamise juures). Määruse (EL) 2016/403 kohaseid rikkumiste erinevaid kategooriaid võetakse arvesse vedaja ja veokorraldaja määruse (EÜ) nr 1073/2009 ja ÜTS § 43 ja 44 kohase hea maine arvestamisel.

Määruses (EL) nr 2016/403 nimetatud erineva raskusastmega rikkumiste jälgimiseks on liiklusjärelvalve infosüsteemis (LJVIS) realiseeritud autoveo-ettevõtjate riskiastme hindamise süsteem. Erineva raskusastmega rikkumiste puhul on vajalik sätestada eraldi karistuse kvalifikatsioonid, et autoveo-ettevõtjate riskiastme hindamise süsteemis oleks võimalik määruses (EL) nr 2016/403 kohaseid MSI, VSI ja SI raskusastmega rikkumisi lihtsamini eristada. Erinevate raskusastmetega rikkumiste puhul sätestatakse ka erinevad trahvimäärad.

Eelnõu §-ga 8 määratakse seaduse jõustumise tähtajaks 2019. aasta 1. juuni. Seaduse hilisem jõustumine on vajalik liiklejate teavitamiseks liiklusseaduses sisalduvatest liiklusreeglite muudatustest.

Lisaks määratakse eelnõu 25. punkti jõustumistähtajaks 2020. aasta 1. jaanuar. Üldisest erineva jõustumistähtaja andmine on vajalik reguleerija infosüsteemi väljaarendamiseks. Samuti on vajalik anda üleminekuaeg koolitusi läbi viivatele ettevõtetele.

Punktide 238 ja 241 jõustumistähtaeg 2020. aasta 1. jaanuar tuleneb asjaolust, et siis hakkab liikumispuudega ja pimedaga inimese parkimiskaarte väljastama Sotsiaalkindlustusamet.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõu ei sisalda vähetuntud sõnu ega võõrtermineid. Eelnõuga võetakse kasutusele uued terminid, mille defineerimise vajadus on tingitud praktikast ja seotud eelnõus kavandatud muudatuste ning nende rakendamise. Kuivõrd liiklusseadusesse tuuakse teiseldatavate registreerimismärkide regulatsioon, tuleb seaduses sätestada ka vastavate märkide mõiste, samuti registreerimismärgi ja -numbri ning teiseldatava registreerimismärgi mõisted.

Eelnõuga täiendatakse liiklusseaduse § 2 järgmiste uute mõistetega:

- 1) registreerimismärk – nõuetekohane sõiduki tunnusmärk, millele on kantud sõidukile omistatud registreerimisnumber;“;
- 2) registreerimisnumber – Maanteeameti poolt sõidukile omistatud tähtede ja numbrite kombinatsioon. Trolli registreerimisnumbriks on omaniku poolt trolli registreerimisel antud number või numbrite ja tähtede kombinatsioon;“;
- 3) teiseldatav registreerimismärk – Eestisse toodud või Eestis valmistatud liiklusregistrisse kandmata sõiduki piiratud kasutamise võimaldamiseks ettenähtud nõuetekohane registreerimismärk.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Tehnonõuetele vastavuse kontrolli puudutavad muudatused on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoulevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.04.2014, lk 51–128), sest direktiiv ei reguleeri koostöölepingute sõlmimist liikmesriikide vahel, tehnonõuetele vastavuse kontrolli piirhindasid ega tehnonõuetele vastavuse kontrolli läbiviija pädevust.

Lisaks on eelnõu koostamisel arvestatud nõuetega, mis tulenevad järgmistest Euroopa Liidu õigusaktidest:

- 1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/59/EÜ, reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteeõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226 10.9.2003, lk 4);
- 2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ, juhilubade kohta (ELT L 403 30.12.2006, lk 18);

- 3) Komisjoni direktiiv 2000/3/EÜ, millega kohandatakse mootorsõidukite turvavöösid ja turvasüsteeme käsitlevat nõukogu direktiivi 77/541/EMÜ tehnika arenguga (ELT L 53, 22.02.2000, lk 8–83);
- 4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus (ELT L 167, 30.04.2004, lk 39–91);
- 5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/53/EÜ, kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34–43);
- 6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102 11.4.2006, lk 1);
- 7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (ELT L 080, 23/03/2002 lk 35–39);
- 8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102 11.4.2006, lk 35);
- 9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/46/EÜ millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (ELT L 263 9.10.2007, lk 1);
- 10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.07.2009, lk 1–13);
- 11) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/47/EL milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ (ELT L 127, 29.04.2014, lk 134–218).

6. Seaduse mõju

6.1 Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju

Kavandatava muudatus 1: Liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi väärkasutamise vähendamine.

Eelnõuga parandatakse liikumispuudega või pimedat inimest teenindava sõiduki parkimiskaardi kasutamist. Eelnõus on õigusselgemaks kirjutaud olukorrad, kes ja millal nimetatud parkimiskaarti võib kasutada ning kuidas peab see kaart olema sõidukile paigaldatud. Viimane aitab parandada järelevalvet kaardi kasutamise üle, sest enam ei ole lubatud paigaldada kaarti sõidukile selliselt, et see ei ole täies ulatuses loetav. Ühtlasi aitab selgem regulatsioon vähendada väärtõlgendamist olukorras, kus isikud küll teenindavad liikumispuudega isikut (näiteks toovad apteegist ravimeid), kuid reaalselt ei vaja eriõiguste kasutamist. Seeläbi võib eeldada ka puudega inimese sõidukile mõeldud parkimiskohtade väärkasutamise vähenemist.

Kavandatava muudatus 2: Liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi väljastaja muutmine

Eelnõu kohaselt hakkab alates 1.01.2020 parkimiskaarti väljastama kohaliku omavalitsuse üksuse asemel Sotsiaalkindlustusamet. Parkimiskaardi taotleja jaoks väheneb bürokraatlik teenuse korraldus ning vajadus parkimiskaardi saamiseks teha peale Sotsiaalkindlustusameti puuderaskusastme hindamist täiendav pöördumine KOV üksusesse. Hinnanguliselt lihtsustab see ca 6000 inimese parkimiskaartide taotlemist aastas.

6.2 Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Eelnõu ei oma olulist mõju julgeolekule ja välissuhetele.

6.3 Mõju majandusele

Kavandatav muudatus 1: Eestis registreeritud sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrolli tegemise lubamine teises EL liikmesriigis.

Eelnõu positiivse mõjuna suureneb transpordiettevõtete konkurentsivõime, kellel avaneb võimalus teostada oma masinapargile tehnonõuetele vastavuse kontrolli väljaspool Eestit. Eelkõige esineb täna probleeme nendel transpordiettevõtetel, kellel oleks võimalus sõlmida pikaajalisi lepinguid teostamiseks oma masinapargiga vedusid ainult kindlate Euroopa riikide vahel, kuid olenevalt masinapargi vanusest tuleb teatud perioodi jooksul sõita kogu masinapargiga Eestisse tehnonõuetele vastavuse kontrolli. See toob kaasa olukorra, kus teatud osaga masinapargist ei ole võimalik sõlmitud lepinguga võetud kohustusi täita. Lisaks ebaefektiivsele ajakasutusele toob see täiendavalt kaasa finantskulutusi, kuna ühe tühisõidu maksumuseks Kesk-Euroopast Eestisse ning tagasi on ligikaudu 2000 eurot. Lisaks aja- ja finantskulutustele halvendab selline kindel tehnonõuetele vastavuse kontrolli Eestis läbimise kohustus võimalusi sõlmida kasumlikke lepinguid teostamiseks vedusid ainult näiteks Kesk-Euroopa riikides.

Negatiivselt mõjutab eelnõu Eestis tegutsevaid äriühinguid, kes teostavad tehnonõuetele vastavuse kontrolli, sest mõningal määral väheneks mootorsõidukite ja nende haagiste arv, kes kontrolli läbiksid. Nimetatud mõju on siiski ebaoluline. Maanteeameti hinnangul jääb masinapargi suuruseks, kes Eestis tehnonõuetele vastavuse kontrolli ei läbiks, paarisaja sõiduki piiresse. Võttes arvesse, et 2017. a teostati Eestis ligikaudu 583 000 ülevaatus, siis ei tooks seaduse muudatus kaasa arvestatavat majanduslikku mõju mootorsõidukite ja nende haagiste vähenenud arvu tõttu.

Kavandatav muudatus 2: Täiendavad alused juhilubade tunnustamiseks kolmandate riikidega.

Eelnõuga laiendatakse Eestis kehtivate juhilubade loetelu riikidega, kes ei ole liitunud ei Genfi 1949. aasta teeliikluse konventsiooniga ega ka Viini 1968. aasta teeliikluse konventsiooniga. Mitmed suurriigid, näiteks Hiina, on Statistikaameti andmete järgi Eestile oluliseks kaubanduspartneriks ning taoliste riikide juhilubade tunnustamine muudab Eesti kaubanduspartnerina veelgi atraktiivsemaks, võimaldades nendest riikidest pärit isikutel Eestis vabalt ringi liikuda. Viimastel aastatel on nt Aasia riikide turistide arv pidevalt kasvanud. Seetõttu on oluline võimaldada Aasiast tulevatele turistidele ka vabamaid võimalusi Eestis ringi liikuda.

Kavandatav muudatus 3: Bussijuhtidele erandkorras juhtimisõiguse andmise võimaluste laiendamine.

Muudatustega laiendatakse bussijuhtidele erandkorras juhtimisõiguse andmise võimalusi, kehtestades täiendavad direktiivist tulenevad vanuse alampiirid. Kuna bussiettevõtjatel on probleeme uute bussijuhtide leidmisega, siis leevendavad muudatused bussiettevõtjatel uute bussijuhtide leidmist ja koolitamist.

Kavandatav muudatus 4: Pukseerimishaagise kasutamise lubamine.

Pukseerimisel võimaldatakse kasutada abivahendina pukseerimishaagist. Pukseerimishaagis on juba laialdaselt kasutusel nii Eestis kui ka teistes Euroopa Liidu liikmesriikides, samas välistab kehtiv seadus haagisega sõidukite pukseerimise. Kuna oma olemuselt on pukseerimishaagisega sõiduki pukseerimine sarnane jäiga ühenduslüluga pukseerimisele, siis liiklusohutuse seisukohalt rakendatakse sellisele sõidukite ühendusele pukseerimisele kehtestatud nõudeid. Muudatused lubavad pukseerimishaagise legaalsel kasutamist.

Kavandatud muudatus 5: Liiklusregistrisse kantud väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide registerpandiga koormamise võimaldamine.

Muudatuse eesmärk on käsitleda registerpandi osas võrdselt liiklusregistrisse kantavaid maismaasõidukeid ja veesõidukeid. Muudatus võimaldab eelnimetatud veesõidukitele registerpandi seadmist ning tagab kõigile võimaluse avaliku ja usaldatava registri alusel välja selgitada, kas asi on koormatud pandiga. Muudatusel on eeldatavalt positiivne mõju krediidi andmisele, sest registerpandile liiklusregistris kehtestatud õiguslikult tugev ja paikapidav tagatiste süsteem võimaldab paremat krediidituru toimimist.

6.4 Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Kavandatud muudatus 1: Kahe rattaliste sõidukite parkimisnõuete täiendamine

Eelnõus kavandatud muudatusega parandatakse linnaruumi kasutamist, lubades kahe rattalisi sõidukeid parkida lisaks olemasolevale korrale kõrvuti kahes reas ka täiendavatel juhtudel. Seega saab olemasolevatele parkimiskohtadele parkida rohkem sõidukeid. Ühtlasi lubatakse jalgrattal, pisimopeedil ning tasakaaluliikuril parkida kõnniteel, kus enamjaolt asuvad ka nimetatud sõidukite jaoks loodud parkimisvõimalused.

Kavandatud muudatus 2: Veose laadimise nõuded sõiduki peatamisel

Eelnõuga täpsustatakse ka veose laadimisele kehtestatud nõudeid. Praktikas pargitakse kõnniteele sisselülitatud ohutuledega ja hiljem põhjendatakse taolist käitumist veose laadimisega. Samuti on leidnud veose laadimisena käsitlust ka veosega kaasnevate dokumentide vormistamine. Kõnniteel põhjendamatu parkimine aga raskendab jalakäijate, eelkõige ratastoolis või lapsevankriga isikute liikumisvõimalusi. Tihti on ainus võimalus kõnniteele pargitud sõidukitest mööda pääseda sõidutee kaudu. Samas on jalakäija ootamatu astumine sõiduteele, eriti pargitud sõiduki varjust, äärmiselt ohtlik. Muudatuste kohaselt võib juht peatada sõiduki üksnes veose peale- või mahalaadimise ajaks. Peale veose peale- või mahalaadimist peab sõiduki juht kõnnitee vabastama.

Kavandatud muudatus 3: Sõiduki peatumis- ja parkimisnõuete täiendamine

Täiendava muudatusega keelatakse peatumine ja parkimine viisil, mis on vastuolus liikluskorraldusvahendil nõutuga. Seega olukorras, kus näiteks kõnniteel peatumine või parkimine on lubatud üksnes osaliselt, kuid sõiduk pargib siiski täielikult kõnniteel, oleks tegemist mittenõuetekohase peatumise või parkimisega. Nõuete täitmise tagamiseks on ette nähtud ka liiklusseaduse vastutussätete laiendamine peatumisnõuete rikkumisele.

Kavandatud muudatus 3: Keeld kahjustada keskkonda sõiduki mootori või selle seadmetega

Eelnõuga muudetakse keskkonnakaitse sätteid selliselt, et keelatud on sõidukit modifitseerida selliselt, et need muutuvad keskkonnaohtlikuks. Näiteks pakuvad Eestis mitmed ettevõtted mootorsõidukite heitmete saasteaine sisalduse või müra vähendamise seadmete eemaldamise teenust. Selline tegevus põhjustab olukorra, kus mootorsõidukid muutuvad keskkonnaohtlikuks. Nõuded aitavad tagada sõidukite keskkonnanõuetele vastavust.

6.5 Mõju regionaalarengule

Eelnõu ei oma olulist mõju regionaalarengule.

6.6 Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Kavandatud muudatus 1: Reguleerijate infosüsteemi loomine

Eelnõus kavandatud muudatused omavad mõju III ja IV pädevusega reguleerijatele, keda on hinnanguliselt 1250 (III pädevus 1200 ja IV pädevus 50) ja asutustele, kes kasutavad reguleerijaid

liikluse reguleerimisel. Reguleerijate andmekogu loomisega muutuvad reguleerijate andmed kättesaadavaks teomanikele ja ürituste korraldajatele, mille tulemusena on neil lihtsam kontrollida, kas reguleerijal on nõutud pädevus või mitte. Muudatus aitab tulevikus vältida näiteks olukordi, kus teomanik või ürituse korraldaja palkab reguleerima isiku, kellele on kunagi väljastatud reguleerija tunnistus, kuid see on kehtetuks tunnistatud (näiteks isik ei vasta esitatud nõuetele). Sellise isiku palkamine, kellel puudub vastav pädevus ja oskused, mõjutab otseselt ka liiklusohutust, sest reguleerija märguanded ja otsused peavad olema kõikidele liiklejatele lihtsasti mõistetavad.

Kavandatav muudatus 2: Erilubade väljastamise nõuete muutmine ja erilubade andmebaasi loomine liiklusregistri juurde

Muudatusega lihtsustub Maanteeameti poolt erilubade andmine. Liiklusregistri laiendamine erilubade infosüsteemiga võimaldab erilubasid taotleda ja anda elektrooniliselt, mis vähendab nii taotleja halduskoormust kui ka Maanteeameti töökoormust, samuti inimfaktorist tingitud vigade tekkimise riski ning seeläbi ka vigade parandamisele kuluvat aega või ka kahjunõuete esitamist. Täna töödeldakse Maanteeameti eriloa taotlusi põhiliselt käsitsi ning tegemist on ressursimahuka protsessiga. Liiklusregistri laiendamise ja veolubade infosüsteemi loomisega on võimalik erilubade taotlemise protsessi olulises matus (kuni 95%) elektroonseks muuta. Muudatuste tulemusel on võimalik tõendada Maanteeameti antud eriloa olemasolu liiklusregistri andmete alusel. Seega ei pea veoettevõtjad, kes erilube kasutavad, enam paberil eriluba omama ega veo teostamisel kaasas kandma.

Kavandatav muudatus 3: Mootorsõidukijuhi juhendaja juhendamiseõiguse ja mootorsõidukijuhi õpetaja õpetamiseõiguse tõendamine liiklusregistri andmete alusel.

Muudatusega loobutakse mootorsõidukijuhi juhendaja ja mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistuse väljastamisest ning õigust juhendada või õpetada tõendatakse liiklusregistri andmete alusel. Seega väheneb nii Maanteeameti töökoormus kui ka mootorsõidukijuhi juhendaja või õpetamise õigust taotleva isiku halduskoormus, sest isik ei pea enam füüsilist dokumenti taotlema ega kaasas kandma.

Kavandatav muudatus 4: Piiratud juhtimisõiguse tõendamine liiklusregistri andmete alusel.

Piiratud juhtimisõigusega juhiloa kaasas kandmise kohustus kaotatakse ning piiratud juhtimisõigust tõendatakse edaspidi ainult liiklusregistri andmetega. Muudatusega väheneb Maanteeameti töökoormus ja piiratud juhtimisõigusega juhiloa taotleja halduskoormus, sest isik ei pea enam füüsilist dokumenti taotlema ja kaasas kandma.

Kavandatava muudatus 5: Liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi väljastaja muutmine

Eelnõu kohaselt hakkab alates 1.01.2020 parkimiskaarti väljastama kohaliku omavalitsuse üksuse asemel Sotsiaalkindlustusamet (SKA). Alates 1.01.2019 hakkab parkimiskaarte SA Eesti Puuetega Inimeste Fondi (EPIF) asemel trükkima SKA.

SKA töökoormus seoses parkimiskaartide andmise ülesandega tõuseb ning samuti lisanduvad täiendavad otsekulud. Täiendavate kulude katteks nähakse SKA-le riigieelarvest ette vajalikud vahendid. Parkimiskaartide trükkimise ja korralduse tagamiseks planeeritud vahendid tõstetakse EPIF eelarvest üle SKA eelarvesse. 2019. aasta eelarve on 19 000 eurot. Selle eest on võimalik katta aastane kaartide trükkimise kulu (ca 7500–8000 kaardi trükk ühikuhinnaga 1,588 eurot) ning SKA halduskulud. Sama eelarve on planeeritud ka 2020. aastaks. Postikulused inimestele kaartide saatmiseks täiendavalt ei lisandu, kuna kaart edastatakse kirjaga, millega inimesele edastatakse nuginii tema puudekaart. Kuigi muudatus toob ühelt poolt SKA-le kaasa täiendavaid halduskulusid, siis teisest küljest võimaldab see töökoormust vähendada, sest edaspidiselt ei ole tarvidust tegeleda ebakorrektsete või mitte piisava informatsioonita puudeotsuste kohta täiendava info andmisega.

KOV üksuse halduskulud vähenevad. EPIF poolt juulis 2018. a läbi viidud küsitlus kohalikes omavalitsustes näitas, et keskmiselt väljastati 2017. a KOV üksuse kohta 63 parkimiskaarti ning ühe parkimiskaardi väljastamiseks kulus keskmiselt 13 minutit. Võttes arvesse keskmist tunnitasu (7,37 eurot), siis võimaldab muudatus KOV üksustel tööjõukulusid vähendada ca 11 000 euro võrra. Kirjeldatud vabanevad vahendid jäävad KOV üksuse eelarvesse.

EPIF otsesed kulud ja halduskulud parkimiskaartide trükkimiseks kaovad. EPIF-il on kaarte seni trükkitud trükikojaga leping 2018. aasta lõpuni. Selle alusel on tellitud täiendavalt 2018. aastaks 3950 kaarti detsembriks ning võetud kohustus tasuda arve 6273 euro ulatuses. Vajalikud vahendid lepinguliste kohustuste täitmiseks on SoM EPIF-ile planeerinud. Eelduslikult peaksid detsembris trükitavast 3950 kaardist enamuses jääma väljastamiseks 2019. aastal. Kaartide jäägi annab EPIF SKA-le üle. Seni riigieelarves 2019. a EPIF-ile parkimiskaartide trükkimiseks planeeritud vahendid antakse üle SKA-le.

6.7 Muu otsene või kaudne mõju

Kavandatav muudatus 1: Liiklusseaduse mõistete muutmine.

Liiklusseaduses sisalduvate mõistete täpsustamisega ja sõnastuste ühtlustamisega vähenevad mitmeti tõlgendamise võimalused. Seega omab eelnõu positiivset mõju õigusselgusele. Ühtlasi võimaldab parandada järelevalvet nõuete täitmise üle kehtivas seaduses läbi mõistetes kehtestatud nõuete viimise vastavatesse seaduse sisuparagrahvidesse. Seega parandab muudatus seaduse nõuete täitmist ning lihtsustab nõuete üle järelevalve korraldamist.

Kavandatav muudatus 2: Kergliiklejate ohutust puudutavad muudatused.

Liiklusohutusele avaldab seaduse eelnõus kavandatud muudatus positiivset mõju. Muudetakse vähemkaitstud liiklejate (näiteks jalgratturid jt) liiklusreegleid, kohustades neid ületama sõidutee ülekäigukohal ja ülekäigurada jalakäija tavakiirusega. Sarnased nõuded laienevad ka hoovi ja õue sisse- ja väljasõidutee ületamisel. Eesmärgiks on vähendada erinevate sõidukite kiirusest tulenevaid konfliktikohtasid, et juhtidel (nii kergliiklejatel kui ka mootorsõidukijuhtidel) oleks rohkem aega ja võimalusi veenduda oma manöövrite ohutuses.

Kavandatav muudatus 3: Maastikusõiduki juhi ja sõitja nõuete täpsustamine.

Eelnõus nähakse ette nõuded maastikusõiduki juhile ning sellel sõitjana viibivale isikule. Kehtestatavad nõuded on suunatud üldise ohutuse tagamisele, lubades sõitjat vedada üksnes selleks ette nähtud kohal ja viisil. Samuti peab maastikusõidukit kasutav sõitja kandma motokiivrit, et vältida õnnetuse korral peavigastuste tekkimist.

Kavandatav muudatus 4: Mobiilsete järelevalvekaamerate kasutusele võtmine.

Teisaldatava järelevalvekaamerate süsteemiga kaasnevad positiivsed mõjud liiklusohutusele seoses juhtide käitumisharjumuste muutusega. Kiiruse eiramise ohjamine ja kontroll on üks enamkasutatavaid liiklusjärelevalve meetodeid, mille eesmärgiks on eelkõige liiklusõnnetuste raskusastme vähendamine. Piirkiiruse ületajate eirajate vastutusele võtmisel on ilmselge liiklusseaduse eiramist vähendav ja liiklusohutust suurendav mõju. Statsionaarsete kiiruskaamerate võrreldes avaldavad teisaldatavad järelevalvekaamerad suuremat mõju, sest nende asukohad ei ole liiklejale teada. Seega võib automaatne järelevalve toimuda iga päev uues kohas ning rikkumise fikseerimise risk on tunduvalt suurem.

Kavandatav muudatus 5: Korduvate liiklusalaste rikkumiste (välja arvatud näiteks juhtimisõigusega sõitmine, joobes juhtimine, kiiruse ületamine või liiklusõnnetusest mitteteatamine) mitteametamine juhtimisõiguse andmisel.

Kõnealused muudatused lihtsustavad korduvate liiklusalaste rikkumistega isikutel juhiloa saamist. Muudatuste eesmärk on võimaldada siiski ka teatud liiklusalaste rikkumistega isikutel läbida seaduslikult liiklusalane koolitus, saada seeläbi teadmised ka liiklusohutust mõjutavatest aspektidest ning omandada juhtimisõigus. Kehtiva seaduse kohaselt ei väljastata isikule juhiluba, kui isikul on korduvad liiklusalased rikkumised (välja arvatud näiteks juhtimisõiguseta sõitmine, joobes juhtimine, kiiruse ületamine või liiklusõnnetusest mitteteatamine). Sellisteks korduvateks rikkumisteks võivad olla näiteks sõitjana turvavarustuse mittekasutamine või jalakäija liiklusreeglite rikkumine.

Korduv liiklusreeglite rikkumine näitab, et isiku liiklusalane käitumine ei ole olnud korrektne ja seega ei tohiks teda liiklusesse autojuhina lubada, sest auto on liikluses kõrgem ohuallikas. Seetõttu peaks isik enne juhiloa saamist näitama, et ta suudab liikluses õiguskuulekalt käituda. Samas on liiklusseaduse kõikide rikkumiste arvesse võtmine liiga laiaulatusliku mõjuga ning ei täida oma eesmärki. Pigem toob see kaasa olukorra, kus isik osaleb liikluses juhtimisõiguseta. Juhtimisõiguseta liikluses osalemise tuvastamisel on aga oluliselt tõsisemad tagajärjed (näiteks suured rahatrahvid või arest), mis kokkuvõttes mõjutab oluliselt isiku sotsiaalseid aspekte. Seega võimaldatakse muudatusega isikul, kellel on küll korduvaid liiklusalaseid rikkumisi (välja arvatud kõige ohtlikumad rikkumised), läbida seaduslikult liiklusalane koolitus ning omandada juhtimisõigus. Kui isik ei käitu ka juhina liikluskuulekalt, on võimalik isikut mõjutada teiste vahenditega (näiteks täiendavad liiklustestid või järelkoolitus).

Kavandatav muudatus 6: Mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osalevale isikule õiguse andmine viia läbi mootorsõidukijuhi koolitaja juures liiklusteooria- ja sõidutunde mootorsõidukijuhi õpetaja juhendamisel.

Eelnõuga antakse mootorsõidukijuhi õpetajakoolitusel osalevale isikule õigus viia läbi mootorsõidukijuhi koolitaja juures liiklusteooria- ja sõidutunde mootorsõidukijuhi õpetaja juhendamisel. Kehtiva regulatsiooni kohaselt näeb mootorsõidukijuhi õpetaja ettevalmistamise kord ette liiklusteooria- ja sõidutundide praktilise koolituse osa mootorsõidukijuhi õpetaja juures. Samas ei ole reguleeritud asjaolu, kas isik võib mootorsõidukijuhi õpetajaga samadel alustel (sealhulgas vajadusel sekkuda sõiduki juhtimisse) läbi viia sõidutunde. Selleks, et tulevikus iseseisvalt mootorsõidukijuhte koolitama hakkav isik oskaks sõidutunde tulemuslikult läbi viia ning seeläbi tagada liiklusalaste koolituste kvaliteet, on täisväärtusliku praktika lahutamatu osa ka võimalikult realistlikult sõidutundide läbiviimine.

Kavandatav muudatus 7: Sõiduki registreerimise tähtaegade paindlikumaks muutmine.

Kui kehtiva seaduse järgi tuleb liikluses kasutatav sõiduk registreerida viie tööpäeva jooksul pärast sõiduki Eestis kasutusele võtmist, siis eelnõuga muudetakse nõudeid paindlikumaks. Lisatav regulatsioon reguleerib kolme juhtumit:

- 1) sõiduk tuuakse Eestisse kasutamiseks Eestis alaliselt elava, Eesti elamisluba või -õigust omava füüsilise isiku ja Eestis registreeritud juriidilise isiku poolt – seejuures ei ole isik registreerimistunnistuse järgi selle omanik – registreerimise tähtaeg 30 päeva pärast selle välisriigis omandamist, kasutusõiguse saamist või tollivormistuse lõpetamist;
- 2) Eestis alaliselt elav, Eesti elamisluba või -õigust omav füüsiline isik ja Eestis registreeritud juriidiline isik võtab Eestis kasutusele välisriigis registreeritud mootorsõiduki, mille registreerimistunnistuse järgi on ta selle omanik – sõiduk tuleb registreerida siis, kui see on viibinud Eestis rohkem kui 90 päeva;
- 3) välisriigist Eestisse elama asunud füüsiline isik võtab Eestis kasutusele oma välisriigis registreeritud mootorsõiduki või haagise – sõiduk tuleb registreerida 90 päeva jooksul Eestisse elama asumisest.

Muudatuste tulemusel muutub isikutele sõidukite registreerimine paindlikumaks.

Kavandata muudatus 8: Registreerimistunnise väljastamise vabatahtlikuks muutmine.

Kaotatakse kohustus väljastada sõidukile registreerimistunnistus ja registreerimistunnistus väljastatakse üksnes sõiduki omaniku või vastutava kasutaja soovi korral. Registreerimistunnistus riigisiselt olulist tähtsust ei oma, näiteks juba kehtiva seaduse kohaselt ei pea sõiduki omanik, vastutav kasutaja ja kasutaja seda sõiduki juhtimisel kaasas kandma ning eelnõu kohaselt ei pea registreerimistunnistust kaasas kandma ka muud isikud, kui sõiduk on liiklusregistris registreeritud. Praktilist väärtust omab registreerimistunnistus Eestist välja sõitmisel, mil see on kohustuslik. Muudatus vähendab töökoormust Maanteeameti teenindusbüroodes ning halduskoormust isikutele, kes kasutavad sõidukit ainult Eestis liiklemiseks.

Kavandata muudatus 9: Registreerimismärkide valimise paindlikumaks muutmine.

Luuakse võimalus kliendil Maanteeameti e-teeninduse kaudu tellida endale (virtuaalses) laos olemasolevate registreerimismärkide hulgast sobiv auto üldkasutatav, vähendatud mõõtmetega, haagise, mootorratta või maastikusõiduki registreerimismärk. Seega saab klient olemasolevate numbrimärkide seast valida endale meelepärase kombinatsiooni ning tellida selle sobivasse liiklusregistri bürosse.

Kavandata muudatus 10: B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigusega isiku A1-alamkategooria mootorsõiduki juhtimise lubamine

Eelnõuga lihtsustatakse B-kategooria juhiloa omanikele A1-alamkategooria mootorrattaga sõitmise õiguse omandamist. Sõitmise õigus saadakse tingimusel, et läbitakse autokoolis kursus, mille käigus omandatakse A1-kategooria mootorrattaga ohutud sõiduvõtted. Erinevalt kehtivast korrast ei pea B-kategooria juhiloa omanik sooritama A1-kategooria mootorrattaga sõitmiseks Maanteeameti liiklusteooria- ja sõidueksamit. Kui isik läbib autokoolis kursuse A1-kategooria mootorratta sõiduvõtete omandamiseks, kannab Maanteeamet andmed kursuse läbimise kohta liiklusregistrisse ja juhtimisõigust tõendatakse liiklusregistri andmete alusel.

A1-kategooria mootorrattaga sõitma lubamise lihtsustamine tõstab mootorrattaga sõitmise populaarsust. A1-kategooria mootorrattas pakub täiendavat liikumise võimalust autoga sõitmisele ja aitab sellega kaasa liikluse sujuvaks muutumisele ja ummikute vähendamisele suuremates linnades. Täna on lubatud B-kategooria juhtimisõigusega juhtida mopeedi, mille väikese töömahuga mootor töötab isegi linnaliikluse kiiruste juures oma võimete piiiril, tekitades häirivat müra ja heitgaase. Sellest tulenevalt ei näe paljud juhid selles alternatiivi autoga sõitmisele, küll aga võiks alternatiiviks osutada A1-kategooria mootorrattas, mis oma võimsuselt sobib nii linnas kui maanteel sõitmiseks. Reeglina on mootorratta hooldamise ning kütusekulu väiksemad võrreldes autoga. Ka mootorratta parkimine nõuab vähem ruumi ja on lihtsam kui autoga, vähendades sellega parklates manööverdamisel õnnetuse toimumise ohtu. Lisaks toetab ka elektrimootorrataste kiire areng alternatiivina autole mootorratta valimist igapäevaseks liiklusvahendiks.

Kavandata muudatus 11: B96-kategooria juhtimisõiguse omandamine lisaks eksamile ka koolituse läbimisega

Kehtiva korra kohaselt tuleb kuni 4250 kg täismassiga B-kategooria autorongi juhtimisõiguse saamiseks sooritada Maanteeameti sõidueksam, eelnõuga lisandub võimalus vastava kategooria juhtimisõigus omandada läbi autokoolis kursuse läbimise. Autokoolis ettevalmistuse saamise järel peab juhikandidaat Maanteeameti vahetama juhiloa, juhtimisõigus antakse ilma eksameid sooritamata. Juhiloale kantakse sarnaselt kehtivale korrale B kategooria järel olevasse lahtrisse kood 96.

Maanteeameti hinnangul on tänaseks selgunud, et ainult läbi sõiduoskuse eksami sooritamise juhtimisõiguse omandamine ei ole ennast õigustanud ja paljud juhikandidaadid vajavad eksami

edukaks sooritamiseks siiski koolitust. Maanteeameti statistika kohaselt registreerib sõidueksamile igal aastal keskmiselt 200 isikut, kellest kolmandikul jääb juhtimisõigus saamata põhjustel, et ei ilmuta kohale, sõidueksam katkestatakse, kuna eksamile on tulnud nõuetele mittevastava sõidukiga, eksam tühistatakse juhikandidaadi enda poolt või ei suudeta eksamit edukalt sooritada. Võrdluseks sarnase BE-kategooria mootorsõidukijuhi juhikandidaatidel, kes peavad enne eksamile registreerumist läbima autokoolis koolituse mahus vähemalt kolm teooriatundi ja 2 sõidutund, on eksami edukalt sooritanuid üle 80 protsendi. Statistikast järeldub, et koolituse läbimine juhtimisõiguse saamiseks tagab paremate teadmiste ja oskustega juhid kui ainult sõidueksami läbimine. Siiski jäetakse alles ka võimalus saada juhtimisõigus ainult eksamite teel, mis võimaldab nendel, kes omavad rohkem kogemusi, saada juhtimisõigus jätkuvalt ka ainult eksami sooritamise teel.

Muudatus on liiklusohutuse seisukohast positiivse mõjuga, koolitus aitab asjatundlikult ette valmistada oskuslikemaid juhte, kes tunnetavad, et nende teadmised ja oskused ei ole piisavad kohe sõidueksamile minemiseks või kes ei soovi iseseisvalt omandada vajalikke sõiduvõtteid.

7. Seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Seaduse rakendamise kaasnevad Maanteeametile andmekogude loomise, arendamise ja ülalpidamise kulud. Samuti kaasnevad eelnõuga kulud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile seoses majandustegevuse registri arendustega.

Eelnõu rakendamisega võivad kaasneda kulud Maanteeameti tehnonõuetele vastavuse kontrolli infosüsteemi muutmisel inglisekeelseks suurusjärgus 6000 eurot, kui Maanteeamet sõlmib kokkuleppe mõne teise Euroopa Liidu liikmesriigi pädeva asutusega tehnonõuetele vastavuse kontrolli tegemiseks. Kaasnevad kulud kaetakse Maanteeameti infosüsteemide arenduseks ettenähtud vahenditest.

Reguleerija andmekogu ja liiklusõnnetuste andmekogu arendus jääb kokku suurusjärku 40 000 eurot. Kaasnevad kulud kaetakse Maanteeameti infosüsteemide arenduseks ettenähtud vahenditest.

Liiklusõnnetuste uurimise komisjoni poolt andmete edastamiseks luuakse raskete liiklusõnnetuste komisjoni kogutavate andmete elektrooniliseks töötlemiseks vajalik andmekogu osa. Selleks plaanitakse kasutada 2013. a Euroopa Komisjoni algatatud DaCoTA projekti raames loodud andmebaasi vabavaralist lahendust. Kulud selle juurutamiseks Eestis on hinnanguliselt 15 000 eurot. Iga-aastaselt lisanduvad andmekogu hooldus ning halduskulud, mis prognoositult on ca 2200 eurot aastas. Vajalikud kulud kaetakse Maanteeameti eelarvest.

Eelnõu muudatusega vähenevad tehnonõuetele vastavuse kontrollijate tulud hinnanguliselt paarisaja sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrolli ulatuses. Arvestades keskmiseks tehnonõuetele vastavuse kontrolli hinnaks 55 eurot, siis vähenevad tulud hinnanguliselt 16 500 eurot aastas. Küll aga kaasnevad muudatusega tulud transpordiettevõtetele. Arvestades ühe tühisõidu hinnaks keskmiselt 2000 eurot, siis hinnanguliselt säästavad transpordiettevõtted aastas 600 000 eurot.

Erilubade andmebaasi rakendamise kaasnevad liiklusregistri arendamise kulud suurusjärgus 50 000 eurot. Kaasnevad kulud kaetakse Maanteeameti eelarvest.

Seoses liikumispuudega või pimedat inimest transportiva sõiduki parkimiskaardi väljastaja muutmisega kaasnevate kulude ja tegevuste kohta vt selgitust seletuskirja mõjude osa punkti 6.6 juures.

ÜTS-s tehtavate muudatustega, mille tulemusel viiakse teenindajakaardi andmed ühistranspordiregistrist majandustegevuse registrisse, kaasnevad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile majandustegevuse registri ühekordsed arendused summas 3500 eurot. Kulud kaetakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi eelarvest.

Samuti kaasneb majandustegevuse registri ühekordne arendusvajadus seoses nõuvelotaksjuhitute teenindajakaartide majandustegevuse registrisse kandmisega. Tallinnas on väljastatud 37 velotaksjuhi teenindajakaarti, lõbusõidurongi teenindajakaarte on väljastatud 6. Kaardid kehtivad üks aasta ehk iga aasta peavad isikud taotlema uued kaardid. Muudatusega kaasneb vajadus majandustegevuse registri arendusteks summas 9000 eurot. Kulud kaetakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi eelarvest.

8. Rakendusaktid

Eelnõu sisaldab volitusnorme, mille alusel kehtestatakse uusi õigusakte ja muudetakse kehtiva seaduse alusel kehtestatud õigusakte:

8.1 Muudetavad määrused

1) Eelnõuga seoses vajab muutmist liikluseaduse § 9 lõike 12 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määrus nr 56 „Reguleerija koolitamise kord, reguleerija tunnistuse vorm ja selle väljaandmise kord“. Määruse muudatusega kehtestatakse nõuded pädevuskoolituse täiendkoolitusele ja täiendkoolituse läbimata jätmisele.

2) Eelnõuga seoses vajab muutmist liikluseaduse § 73 lõike 12 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 18. juuli 2011. a määrus nr 77 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“ ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 8. juuni 2011. a määrus nr 39 „Traktori, liikurmasina ja nende haagiste tehnonõuded, nõuded varustusele ning tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“. Määrust muudetakse seoses teiseldatavate registreerimismärkide regulatsiooni loomisega ja registreerimistunnistuse vabatahtlikuks muutumisega.

3) Eelnõuga seoses vajab muutmist liikluseaduse § 76 lõike 13 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 03.03.2011 määrusega nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“.

4) Eelnõuga seoses vajab muutmist § 96 lõike 8 alusel on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.06.2011 määrus nr 50 „Mootorsõidukijuhil eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele“.

5) Eelnõuga seoses vajab muutmist majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määrus nr 60 „Mootorsõidukijuhil ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhil ettevalmistamise õppekavad“. Määrust muudetakse seoses B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigusega isiku A1-kategooria alamkategooria mootorsõiduki juhtimise lubamisega ja B96-kategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse omandamine lisaks eksamile ka koolitusega.

6) Eelnõuga seoses vajab muutmist liikluseaduse § 118 lõike 7 ja § 120 lõike 4 alusel kehtestatud majandus- ja taristuministri 5. oktoobri 2015. a määrus nr 125 „Mootorsõidukijuhil õpetaja kvalifikatsiooni nõuded, õpetajakoolituse ja õpetaja täienduskoolituse korralduse nõuded ning mootorsõidukijuhil õpetamise õigust tõendava tunnistuse taotlemise, väljastamise ja kehtetuks

tunnistamise kord“. Määrust muudetakse seoses mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistusest loobumisega.

7) Eelnõuga seoses vajab muutmist liiklusseaduse § 122 lõike 5 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 25. veebruari 2011. a määrus nr 14 „Nõuded mootorsõidukijuhi eksamineerija kvalifikatsioonile ja ettevalmistusele ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise õigust tõendava tunnistuse väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord“.

8) Eelnõuga seoses vajab muutmist liiklusseaduse § 139 lõike 8 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 21. oktoobri 2010. a määrus nr 151 „Mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja järelevalve korralduslikud nõuded“. Määrust muudetakse volitusnormi asukoha muutumise tõttu.

9) Eelnõuga seoses vajab muutmist liiklusseaduse § 167 alusel kehtestatud sotsiaalministri 23. detsembri 2010 määrus nr 90 „Liikumispuudega või pimedat inimest teenindava sõiduki parkimiskaardi vorm ja väljaandmise tingimused“.

10) Eelnõuga seoses vajab muutmist liiklusseaduse § 173 lõike 2 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määrus nr 75 „Liiklusregistri pidamise põhimäärus“. Määruse muutmise on vajalik seoses veolubade infosüsteemi lisamisega liiklusregistri osaks.

11) Eelnõuga seoses vajab muutmist liiklusseaduse § 101 lõike 10 ja § 143 lõike 7 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a määrust nr 80 „Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud“.

8.2. Eelnõu alusel kehtestatakse uued määrused:

1) Liiklusseaduse eelnõu § 9¹ lõike 10 alusel volitatakse majandus- ja taristuministrit kehtestama määruse „Reguleerija infosüsteemi põhimäärus“. Määruse eelnõu kavand on seletuskirja lisan.

2) Liiklusseaduse eelnõu § 199 lõike 5 alusel volitatakse majandus- ja taristuministrit kehtestama määruse „Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus, nõuded andmete kogumisele ja töötlemisele“. Määrus asendab senise 30. aprilli 2015. a määruse nr 35 „Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus“. Määruse eelnõu kavand on seletuskirja lisan.

8.3. Kehtetuks tunnistatavad määrused

Seoses § 109 lõike 7 muutmisega ja volitusnormi seadusest väljajätmisega tunnistatakse kehtetuks majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määrus nr 55 „Mootorsõidukijuhi juhendaja tunnistuse väljaandmise kord“.

9. Seaduse jõustumine

Käesolev seadus jõustub 1. juunil 2019. a. Seaduse hilisem jõustumine on vajalik liiklejate teavitamiseks liiklusseaduses sisalduvatest liiklusreeglite muudatustest.

Käesoleva seaduse § 1 punkt 25 jõustub 1. jaanuaril 2020. a. Jõustumise aeg on vajalik reguleerijate infosüsteemi rakendamiseks.

10. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu esitati ministriumidele ja asjaomastele institutsioonidele kooskõlastamiseks ning arvamuse avaldamiseks eelnõude infosüsteemi EIS kaudu 15.09.2016 (EIS-1056/01). Eelnõu kooskõlastasid märkusteta Sotsiaalministeerium ja Rahandusministeerium. Eelnõu kooskõlastasid märkustega Haridus- ja Teadusministeerium, Kaitseministeerium, Maaeluministeerium ja Eesti Linnade Liit. Siseministeerium eelnõu ei kooskõlastanud.

Märkuste ja ettepanekute arvestamise kohta on koostatud tabel, mis on seletuskirjale lisatud.

Eelnõu esitatakse teistkordseks kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks ministriumidele ja asjaomastele institutsioonidele eelnõude infosüsteemi EIS kaudu.

Algatab Vabariigi Valitsus

„.....”” 2018. a.

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määruse nr 56 „Reguleerija koolitamise kord, reguleerija tunnistuse vorm ja selle väljaandmise kord“ muutmise

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 9 lõike 12 alusel.

§ 1. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määruse nr 56 „Reguleerija koolitamise kord, reguleerija tunnistuse vorm ja selle väljaandmise kord“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahv 12 tunnistatakse kehtetuks;

24) määruse lisa 2 kehtestatakse uues sõnastuses (lisatud).

§ 2. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 2019. aasta 1. juulil.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus
”Reguleerija koolitamise kord, reguleerija tunnistuse
vorm, väljaandmise ja kehtetuks tunnistamise kord”
Lisa 2
(muudetud sõnastuses)

Reguleerija tunnistuse vorm

REGULEERIJAJA TUNNISTUS
Nr 00000000

Antud

/koolituse läbinud isiku ees- ja perekonnanimi ning isikukood/

kes läbis reguleerija_____koolituse

/koolituse liik/

ja omandas LS prg 8 lg 3 p _____ nimetatud pädevuse.

Tunnistus on välja antud

/kuupäev, kuu ja aasta/

Kehti kuni

/kuupäev, kuu ja aasta/

/Tunnistuse väljaandnud koolitaja nimi ja registrikood/

Tunnistuse mõõtmed: 105×74 mm.

Tunnistuse värvus: kollakasroheline.

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Reguleerija infosüsteemi põhimäärus

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 9¹ lõike 10 alusel.

**1. peatükk
ÜLDSÄTTED**

§ 1. Andmekogu asutamine

Andmekogu on asutatud liiklusseaduse § 9¹ lõike 10 alusel.

§ 2. Andmekogu pidamise eesmärk

Reguleerija andmekogu pidamise eesmärk on reguleerija pädevuse ja pädevust tõendava reguleerija tunnistuse kehtivuse osas arvestuse pidamine, et tõhustada järelevalve teostamist ning tagada pädevate reguleerijate kasutamine.

§ 3. Andmekogu pidamine

Andmekogu peetakse ühetasandilise infotehnilise andmekoguna.

§ 4. Andmekogu vastutav töötleja

Andmekogu vastutav töötleja on Maanteeamet.

**2. peatükk
ANDMEKOGU KOOSSEIS JA ANDMEKOGUSSE KANTAVAD ANDMED
1. jagu
Andmekogu ülesehitus**

§ 5. Andmekogu andmete töötlemine

(1) Andmekogu andmete töötlemine toimub digitaalselt.

(2) Andmed on andmekogus digitaalkujul.

(3) Andmekogu andmete muutmise või parandamise korral kantakse andmekogu kehtivate andmete hulka uued andmed ning varasemad andmed arhiveeritakse vastutava töötleja poolt 75 aastaks.

§ 6. Andmekogu koosseis

Andmekogu koosneb reguleerijate andmebaasist.

2. jagu

Andmekogusse kantavad andmed

§ 7. Reguleerijate andmebaasi kantavad andmed

Reguleerijate andmebaasi kantakse:

- 1) reguleerija koolituse läbinud isiku ees- ja perekonnanimi ning isikukood;
- 2) reguleerija nõusolekul tema postiaadress, telefoninumber või elektronposti aadress;
- 3) reguleerija tunnistuse number ja väljaandmise kuupäev;
- 4) koolituse lõpetamise kuupäev;
- 5) tunnistuse väljaandnud koolitaja nimetus;
- 6) koolituse liik;
- 7) omandatud pädevus;
- 8) andmed reguleerija tegevuse peatamise kohta.

3. jagu

Andmete kandmine andmekogusse

§ 8. Andmekogusse andmete esitajad ja andmete andmekogusse kandmise aluseks olevad dokumendid

(1) Andmekogusse andmete esitajateks on Maanteeameti poolt tunnustatud reguleerija koolitajad, välja arvatud käesoleva paragrahvi lõikes 3 toodud juhul.

(2) Andmete andmekogusse kandmise aluseks on Maanteeameti poolt tunnustatud reguleerija koolitaja esitatavad andmed koolituse läbinud isiku kohta.

(3) Enne 2015. aasta 1. juulit reguleerija koolituse läbinud isiku andmekogusse kandmise aluseks on isiku kirjalik taotlus koos koolituse läbimist tõendava dokumendiga, kuhu on kantud andmed koolituse nimetuse, tundide mahu, koolituse läbinud isiku, tunnistuse väljaandnud koolitaja ning tunnistuse väljaandmise aja kohta.

§ 9. Andmete täpsustamine ebaõigete andmete parandamiseks

(1) Andmekogu pidajal on õigus keelduda andmekogusse andmete kandmisest, kui ta avastab esitatud andmetes puudusi või kui andmed on ebaõiged, teavitades sellest andmete esitajat.

(2) Andmekogu pidajal on õigus teha andmekogule esitatud andmete täpsustamiseks järelepärimisi.

(3) Kui andmekogu pidajale on esitatud valeandmeid või ta saab muul viisil teada andmekogusse kantud andmete muutumisest või ebaõigsusest, on tal õigus kanda puuduolevad andmed andmekogusse või parandada või kustutada valeandmed, teavitades sellest andmete esitajat.

§ 10. Andmete andmekogusse esitamise ja andmekogusse kande tegemise kord ja tähtajad

Maanteeameti poolt tunnustatud reguleerija koolitaja esitab andmed elektrooniliselt hiljemalt koolituse lõpetamisele järgneval tööpäeval.

4. jagu

Juurdepääs andmekogu andmetele ja andmekogust andmete väljastamise kord

§ 11. Juurdepääs andmekogu andmetele

(1) Igal isikul on õigus tasuta juurde pääseda kõikidele temaga seotud andmetele.

(2) Riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutusel, samuti riigi või kohaliku omavalitsusega sõlmitud halduslepingu alusel avalikku ülesannet täitval isikul on õigus juurde pääseda seaduses sätestatud ülesannete täitmiseks vajalikele andmetele.

(3) Igal isikul on õigus juurde pääseda andmetele reguleerija omandatud pädevuse ja pädevuse kehtivuse kohta reguleerija ees- ja perekonnanime ning isikukoodi või sünniaja alusel. Riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutusel, samuti notariil ja kohtutäituril on juurdepääs neile seadusega või seaduse alusel antud ülesannete täitmiseks vajalikele andmetele. Riigiga lepingu alusel avalikku ülesannet täitval isikul on juurdepääs andmetele, mis on talle vajalikud avaliku ülesande täitmiseks.

§ 12. Andmekogu andmete väljastamise kord

(1) Andmeid väljastatakse elektrooniliselt.

(2) Taotleja soovil väljastatakse andmed kinnitatud väljavõttena paberil.

5. jagu

Andmekogu andmete kaitsmine, andmekogu toimingute üle arvestuse pidamise kord, andmete ja dokumentide säilitamine

§ 13. Andmekogu andmete kaitsmine

(1) Andmekogu andmete töötlemine toimub digitaalselt ning andmed on andmekogus digitaalkujul.

(2) Maanteeamet rakendab organisatsioonilisi ja tehnilisi meetmeid, et kaitsta andmekogu ja esitatud dokumente loata töötlemise ja hävimise eest ning tagab andmekogusse kantud andmete tervikluse, töötlemise ja isikuandmete kaitse nõuete täitmise.

§ 14. Andmekogu toimingute üle arvestuse pidamise kord ja dokumentide säilitamine

(1) Andmekogusse kantavate andmete, andmete väljastamise aja, andmete väljastamise viisi ning andmete saajate üle peetakse arvestust digitaalselt.

(2) Andmekogusse kantud andmete ja andmekogu pidajale esitatud dokumentide arhiveerimisel lähtutakse arhiiviseadusest.

§ 15. Andmekogusse kantud andmete säilitamine

(1) Andmeid liikluseaduse § 8 lõike 3 punktides 8 ja 9 nimetatud reguleerija kohta säilitatakse üks aasta pärast reguleerija tunnistuse kehtetuks muutumist.

(2) Andmeid liikluseaduse § 8 lõike 3 punktides 1-7 ja 10–11 nimetatud reguleerija väljaõppe läbimise kohta säilitatakse tähtajatult.

6. jagu

Andmekogu pidamise üle järelevalve teostamine, andmekogu pidamise finantseerimine ja andmekogu likvideerimine

§ 16. Andmekogu pidamise üle järelevalvet teostama õigustatud isikud

Järelevalvet andmekogu haldamise üle teostab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Andmekaitsealast järelevalvet andmekogu pidamise seaduslikkuse üle teostab Andmekaitse Inspektsioon vastavalt oma pädevusele.

§ 17. Järelevalve teostamine

(1) Järelevalve teostajal on õigus oma pädevuse piires:

- 1) tutvuda andmekogusse kantud andmetega ja nende alusdokumentide või nende koopiatega;
- 2) siseneda ruumidesse, kus andmeid töödeldakse ja kus paiknevad töötlemiseks kasutatavad seadmed;
- 3) saada teavet andmete andmekogust väljastamise ja kasutamise kohta;
- 4) kontrollida andmekogu pidamise vastavust seadustele ja muudele õigusaktidele.

(2) Andmekogu pidamisel tekkinud puuduse ilmnemisel on volitatud töötleja kohustatud likvideerima järelevalve teostaja ettekirjutuses kajastatud puuduse järelevalve teostaja määratud tähtajaks.

§ 18. Andmekogu pidamise finantseerimine

Registri pidamist finantseeritakse Maanteeameti eelarvest.

§ 19. Andmekogu likvideerimine

Andmekogu likvideerimise otsustab majandus- ja taristuminister.

3. peatükk RAKENDUSSÄTE

§ 20. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 2019. aasta 1. juulil.

Kadri Simson
Minister

Merike Saks
Kantsler

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 18. juuli 2011. a määruse nr 77 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“ muutmine

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 73 lõike 12, § 83 lõike 5 ja § 192 lõike 4 alusel.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 18. juuli 2011. a määruses nr 77 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 7 lõike 1 punkt 1 muudetakse kehtetuks;

2) paragrahvi 11 lõige 1 sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Sõiduki, millel pärast esmarestreerimist ei ole veel saabunud § 6 lõigete 1–3 kohane korralise ülevaatuse tähtaeg, registreerimisel peab Maanteeamet kandma registreerimistunnistusele, kui see on väljastatud, järgmise korralise ülevaatuse kuu ja aasta, mille kinnitab allkirjaga.“;

3) paragrahvi 11 lõike 5 punkt 1 sõnastatakse järgmiselt:

„1) nõuetele vastavale sõidukile – tegema sõiduki registreerimistunnistusele, kui see esitatakse, sissekande järgmise ülevaatuse kuu, aasta ja sõiduki otstarbe osas vastava märke ning kinnitama sissekande allkirjaga;“.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 8. juuni 2011. a määruse nr 39 „Traktori, liikurmasina ja nende haagiste tehnonõuded, nõuded varustusele ning tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“ muutmine

Määrus kehtestatakse liikluseaduse § 73 lõigete 11 ja 12, § 80 lõike 3 ja § 83 lõike 5 alusel.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 8. juuni 2011. a määruses nr 39 „Traktori, liikurmasina ja nende haagiste tehnonõuded, nõuded varustusele ning tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“ tehakse järgmised muudatused:

- 1) paragrahvi 8 lõike 1 punkt 1 muudetakse kehtetuks;
- 2) paragrahvi 12 lõige 1 teine lause sõnastatakse järgmiselt:

„Ülevaataja peab masina registreerimistunnistusele, kui see esitatakse, tegema sissekande järgmise ülevaatuse kuu, aasta ja kontrollkaardi numbri kohta ning kinnitama sissekande allkirjaga.“;

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011. a määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ muutmine

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 76 lõike 13 ja § 83 lõike 5 alusel.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011. a määruses nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ muutmise tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 6 lõike 1¹ teine lause sõnastatakse järgmiselt:

„Andmed mootorratta külghaagise, koos kahe rattalise mootorrattaga kallutava üherattalise järeelhaagise ja kombaini heedri vedamise haagise kohta kantakse asjaomase mootorsõiduki registreerimistunnistusele, kui see on väljastatud.“;

2) paragrahvi 6 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks;

3) paragrahvi 6 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks;

4) paragrahvi 7 lõike 2 punkt 1 tunnistatakse kehtetuks;

5) paragrahvi 10 lõike 5 esimene lause sõnastatakse järgmiselt:

„Käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 3 nimetatud juhul tuleb Maanteeametile tagastada sõiduki kehtiv registreerimismärk ja registreerimistunnistus, kui see on väljastatud.“;

6) paragrahvi 11 lõike 1 esimene lause sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Sõiduki omaniku, tema esindaja või vastutava kasutaja taotluse alusel väljastab Maanteeamet sõiduki registreerimisel ja registriandmete muutmisel lisa 1 toodud vormi kohase registreerimistunnistuse.“;

7) paragrahv 17 tunnistatakse kehtetuks;

8) lisa 3 tunnistatakse kehtetuks.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. juuni 2011. a määruse nr 50 „Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele¹“ muutmine

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 96 lõike 8 ja § 100 lõike 7 alusel.

§ 1. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. juuni 2011. a määruses nr 50 „Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele¹“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 4 lõige 8 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(8) Enne eksamile registreerimist peab isikul olema tasutud riigilõiv piiratud juhtimisõiguse, esmase juhiloa või juhiloa väljastamise ning teooria- ja sõidueksamile registreerimise ja eksami vastuvõtmise eest.“;

2) paragrahvi 14 lõige 6 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(6) Juhtimisõiguse ja esmase juhiloa taotlemisel peab Maanteeamet kontrollima isiku vastavust „Liiklusseaduse“ § 106 lõigetes 1 ja 1¹ toodud nõuetele.“

3) paragrahvi 15 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„§ 15. Juhiloa vormid

Juhiloa, rahvusvahelise juhiloa ja esmase juhiloa vormid peavad vastama käesoleva määruse lisades 10, 12–13 ja 15-16.2 toodud juhilubade näidistele.“;

4) paragrahvi 16 lõike 3 teine lause tunnistatakse kehtetuks.

5) paragrahvi 18 lõikest 1 jäetakse välja tekstiosa „piiratud juhtimisõigusega juhiloa“;

6) paragrahvi 20 lõike 1 esimene lause muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Eestis väljaantud juhiloa või esmase juhiloa kaotuse, varguse, hävimise või muu juhtumi korral, mida Maanteeamet loeb põhjendatuks, väljastatakse omanikule tema taotluse alusel uus juhtimisõigust tõendav dokument.“;

7) paragrahvi 20 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(2) Eestis väljaantud juhiluba või esmane juhiluba asendatakse isikul, kelle alaline elukoht liikluseaduse tähenduses on Eestis.“;

8) paragrahvi 20 lõige 3 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(3) Juhiloa või esmase juhiloa asendamiseks uue juhtimisõigust tõendava dokumendi taotlemisel tuleb juhiloataotlusele lisada:“

9) paragrahvi 20 lõike 3¹ esimene lause muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(3¹) Juhiloa või esmase juhiloa asendamiseks uue juhtimisõigust tõendava dokumendi taotlemisel Maanteeametis kasutatakse liiklusregistris või isikut tõendavate dokumentide andmekogus olevat allkirjakujutist ja näokujutist, või fotot, mis vastab isikut tõendavate dokumentide seaduse alusel isikut tõendava dokumendi väljaandmise taotlemisel kehtestatud fotole esitatavatele nõuetele.“;

10) paragrahvi 20 lõikes 5 jäetakse välja tekstiosa „ja piiratud juhtimisõigusega juhiloa“;

11) paragrahvi 22 lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Eestis väljaantud esmane juhiluba ja juhiluba vahetatakse omaniku taotluse alusel liikluseaduse § 98 lõikes 7 toodud juhtudel.“

12) paragrahvi 22 lõige 3 tunnistatakse kehtetuks;

13) paragrahvi 24 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„§ 24. Piiratud juhtimisõiguse ja AM-kategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse taotlemisega seotud erisäte

Piiratud juhtimisõiguse või kuni 15-aastaselt AM-kategooria mootorsõiduki juhtimisõiguse taotlejal tuleb esitada Maanteeametile lisaks § 4 lõikes 2 toodud dokumentidele seadusliku esindaja kirjalik nõusolek.“

14) määruse lisa 1 kehtestatakse uues sõnastuses (lisatud);

15) määruse lisad 9 ja 17 tunnistatakse kehtetuks;

§ 2. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 2019. aasta 1. juulil.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

Majandus- ja kommunikatsiooniministri
 21.06.2011.a määruse nr 50
 „Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle
 juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid
 ning nõuded eksamisõidukitele“
 Lisa 1
 (muudetud sõnastuses)

EKSAMITE LIIGID, OLENEVALT JUHTIMISÕIGUSE TAOTLEMISE EESMÄRGIST

Juhtimisõiguse taotlemise eesmärk	Teooriaeksam	Sõidueksami järk
Juhtimisõiguse taotlemine esmaõppe korras		
B-kategooria auto juhtimiseks	+	2
mootorratta või C1-alamkategooria auto (koos B-kategooria autoga) juhtimiseks	+	1 ja 2
AM –kategooria mopeedi juhtimiseks	+	1 ja 2
Juhtimisõiguse taotlemine täiendusõppe korras		
mootorratta, auto või autorongi juhtimiseks	+	1 ja 2
Juhtimisõiguse taotlemine koos ametikoolituse kursusega		
juhi alusõpe koos ametikoolituse kursusega C- või C1-kategooria auto või CE- või C1E-kategooria autorongi või D- või D1-kategooria auto või DE- või D1E-kategooria autorongi juhtimiseks	+	1 ja 2
Juhtimisõiguse taotlemise muud juhtumid		
A-kategooria mootorratta juhtimiseks, kui taotleja omab A1-alamkategooria mootorratta juhtimisõigust	–	2
A2-kategooria mootorratta juhtimiseks, kui taotleja omab A-kategooria mootorratta, mootori võimsusega ≤25 kW või erivõimsusega ≤0,16 kW/kg, juhtimisõigust	–	2
A2-kategooria mootorratta juhtimiseks, kui taotleja omab A1-alamkategooria mootorratta juhtimisõigust	–	2
A-kategooria mootorrattajuhtimiseks, kui taotleja omab 2 aastat A2-alamkategooria mootorratta või 2 aastat A-kategooria mootorratta, mootori võimsusega ≤25 kW või erivõimsusega ≤0,16 kW/kg, juhtimisõigust	–	2
B1-alamkategooria auto juhtimiselt B-kategooria auto juhtimiseks, kui taotleja omab B1-alamkategooria auto juhtimisõigust	–	2

siduripedaalita auto juhtimiselt käsikäiguvahetusega auto juhtimiseks	–	2
B-kategooria kuni 4250 kg täismassiga autorongi juhtimiseks	–	2
B-kategooria kuni 4250 kg täismassiga autorongi juhtimiseks liikluseaduse § 100 lõike 6 alusel kehtestatud korras ettevalmistuse läbimisel	–	–
esmise juhiloa saamiseks, kui esmise juhiloa väljaandmise aluse tekkimisest on möödunud 12 kuud või rohkem ning isik ei ole esmast juhiluba õigeaegselt välja võtnud	+	2
esmise juhiloa saamiseks, kui eelmise esmise juhiloa kehtivuse tähtajast on möödunud üle 12 kuu	+	2
esmise juhiloa vahetamisel juhiloa vastu, kui selle omanikul oli kehtiv karistus liiklusnõuete rikkumise eest	+	-
piiratud juhtimisõiguse saamiseks	+	2
piiratud õigusega juhiloa vahetamisel esmise juhiloa vastu	+	2
AM- kategooria kerge neljarattalise sõiduki juhtimiseks koodiga 79.02, kui taotleja omab AM-kategooria kahe rattalise mopeedi juhtimisõigust koodiga 79.01	-	1 ja 2
AM-kategooria kahe rattalise mopeedi juhtimiseks koodiga 79.01, kui taotleja omab AM-kategooria kerge neljarattalise sõiduki juhtimisõigust koodiga 79.02	-	1 ja 2
Juhtimisõiguse taastamine		
kui juhtimisõigus on ära võetud vähemalt 6 kuuks, kuid vähemaks kui 12 kuuks, sh liikluseaduse § 125 lõikes 2 nimetatud välisriigis äravõetud juhtimisõigus	+	–
kui juhtimisõigus on ära võetud 12 kuuks või kauemaks, sh liikluseaduse § 125 lõikes 2 nimetatud välisriigis äravõetud juhtimisõigus	+	2
kui juhiluba ei ole vahetatud 5 aasta jooksul alates selle kehtivuse lõppemisest	+	2
välisriigis antud juhtimisõigus on peatatud või ära võetud	–	–
Välisriigis väljaantud juhiloa vahetamine		
Eesti juhiloa saamiseks, Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigis ja Šveitsi Konföderatsioonis ja Viini 1968. aasta teeliikluse konventsiooni osalisriigis väljastatud juhiloa vahetamisel Eesti juhiloa vastu	–	–
Eesti juhiloa saamiseks, kui Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigis ja Šveitsi Konföderatsiooni pädeva ametiasutuse poolt juhiloale kantud märgetest tulenevate andmete põhjal või selle ametiasutuse väljastatud muu vaieldamatu teabe põhjal on tõendatud, et juhiloa väljastamise ajal ei elanud isik alaliselt juhiloa väljastanud riigis.	+	2

Eesti juhiloa saamiseks, kui Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigis, Šveitsi Konföderatsioonis ja Viini 1968. aasta teeliikluse konventsiooni osalisriigis väljastatud juhiluba ei ole vahetatud viie aasta jooksul sellele märgitud kehtivusaja möödumisest	+	2
Eesti juhiloa saamiseks Genfi 1949. aasta teeliikluse konventsiooni osalisriigis või muus välisriigis koos rahvusvahelise juhiloaga väljastatud juhiloa vahetamisel Eesti juhiloa vastu	+	2
Eesti juhiloa saamiseks Viini 1968. aasta teeliikluse konventsiooni ja Genfi 1949. aasta teeliikluse konventsiooni osalisriigis väljastatud juhiloa vahetamisel, kui see on välja antud isikule, kes juhiloa saamise ajal elas alaliselt Eestis	+	2

- Märkus:**
- + *eksam tuleb sooritada;*
 - *eksam ei ole nõutav;*
 - 1 *sõidueksami esimene järk;*
 - 2 *sõidueksami teine järk.*

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määruse nr 60 „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad“ muutmine

Määrus kehtestatakse liikluseaduse § 100 lõike 6 alusel.

1. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määruses nr 60 „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 1 lõiget 1 täiendatakse punktiga 7 järgmises sõnastuses:

„B-kategooria üle 3500 kilogrammise täismassiga, kuid mitte üle 4250 kilogrammise täismassiga mootorsõiduki juhi ettevalmistamise õppekava.“

2) paragrahvi 28 pealkiri ja lõiked 1-2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„§ 28. Nõuded B-kategooria üle 3500 kg täismassiga, kuid mitte üle 4250 kg täismassiga autorongi, BE-, CE- ja DE-kategooria ning C1E- ja D1E-alamkategooria mootorsõiduki juhi õpingute alustamiseks

(1) Koolituskursustele võetakse õppima B-kategooria üle 3500 kg täismassiga, kuid mitte üle 4250 kg täismassiga autorongi, BE-, CE-, C1E-, DE- või D1E-kategooria autorongi juhtimisõigust taotlev isik.

(2) B-kategooria üle 3500 kg täismassiga, kuid mitte üle 4250 kg täismassiga autorongi ja BE-kategooria autorongi juhi koolituskursusele võib vastu võtta ka isiku, kellel on esmane juhiluba ja B-kategooria auto juhtimisõigus. BE-kategooria autorongi juhtimisõigus antakse isikule mitte varem kui juhiloa taotlemisel.

3) 4. peatüki 2. jao pealkirja täiendatakse pärast tekstiosa „A-, AM-, C-, D-“ tekstiosaga „**B-kategooria üle 3500 kg täismassiga, kuid mitte üle 4250 kg täismassiga autorongi,**“

4) paragrahvi 34 lõiget 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Õppekava määrab juhi teadmiste, oskuste ja käitumise liiklusalased kvalifikatsiooninõuded. Õppekavad on kategooriate kaupa toodud määruse lisades 7–13. Kerge neljarattalise AM-kategooria mootorsõiduki juhi ettevalmistamisel peab juhi koolitaja koostama õppekava AM-kategooria ja B-kategooria mootorsõiduki juhi ettevalmistamise õppekavade baasil.“

5) paragrahvi 37 täiendatakse lõikega 3 järgmises sõnastuses:

„(3) Kui isik omab B-kategooria mootorsõiduki juhiluba vähemalt 2 aastat ning soovib juhtida liikluseaduse § 94 lõike 4 kohaselt A1-alamkategooria mootorsõidukit, peab ta saama mootorrattajuhi ettevalmistuse vähemalt kümne õppetunnises mahus. Selles mahus antavas õppes peavad A-kategooria ja A1-, A2-alamkategooria mootorsõiduki juhi ettevalmistamise täiendusõppe õppekavast olema hõlmatud õppeained, mis käsitlevad erisusi mootorratta juhi ettevalmistamisel võrreldes B-kategooria mootorsõiduki juhi ettevalmistamisega. Teooria- ja sõiduõppe tundide jaotus näidatakse koolitaja koostatud õppekavas.“

6) määrust täiendatakse lisaga 13 ja lisa 4 kehtestatakse uues sõnastuses (lisatud).

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

Majandus- ja kommunikatsiooniministri
27.06.2013. a määrus nr 60
“Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise
tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi
ettevalmistamise õppekavad“
Lisa 4
(muudetud sõnastuses)

Õppetöö mahud

1. Juhi esmaõppe algastme vähimad õppetöö mahud:

Mootorsõiduki kategooria ja alamkategooria	Liiklusteooriaõpe õppetundides	Õppesõit sõidutundides
AM*	8	8
A2; A1	24	12
B; B1	28	30
BC1	40	35

* AM-kategooria mopeedijuhi esmaõpe toimub ühes astmes

2. Juhi esmaõppe lõppastme koolituse vähimad õppetöö mahud:

Lõppaste	
Teooriaõpe õppetundides	Õppesõit sõidutundides
Keskkonda säästev, ohutu ja teisi	Keskkonda säästva, riske vältiva ja

liiklejaid arvestav mõtteviis. Käitumine libedates teeludes	3	teisi liiklejaid arvestava sõiduviisi süvendamine.	1
Libedasõidu riskivältimise praktikum.	1	Libedasõidu riskivältimise harjutused õppeväljakul.	1
Kokku teooriaõppe tunde	4	Kokku sõidutunde	2

3. Juhi täiendusõppe vähimad õppetöö mahud:

Olemasolev kategooria	Taotletav kategooria	Liiklusteooriaõpe (õppetunde)	Õppesõit (õppetunde)
B, C, D	A, A2, A1	10	10
B	BE	3	2
B	C, C1	20	10
C, C1	CE, C1E	10	10
C1	C	5	5
B, C	D, D1	40	20
D1	D	5	5
D, D1	DE, D1E	10	10
B	D-troll	60	40

D-troll	D	5	5
C, D	B	0	1
B, C, D		0	2
Siduripedaalita auto	Käsitäigu- vahetusega auto		
Kaitseteenistuse ajateenija			
B, BC1	C	30	15
C	CE	20	15
C	D	40	20

4. „Liiklusseaduse“ § 104 lõike 3 kohase ametikoolituse käigus toimunud juhtide ettevalmistamisel juhtimisõiguse taotlemisel on vähimad õppetöö mahud järgmised:

Olemasolev kategooria	Taotletav kategooria	Liiklusteooriaõpe (õppetunde)	Õppesõit (õppetunde)
B	C, C1	30	15
B	D, D1	40	20
BC1	C1E	10	15
BC	CE	10	15

5. „Liiklusseaduse“ § 93 lõike 2 kohase üle 3500 kilogrammise täismassiga, kuid mitte üle 4250 kilogrammise täismassiga autorongi juhtimisõiguse taotlemisel on vähim õppetöö maht 7 tundi.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri
27.06.2011. a määruse nr 60

„Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad“

Lisa 13

B-kategooria üle 3500 kilogrammise täismassiga, kuid mitte üle 4250 kilogrammise täismassiga mootorsõiduki juhi ettevalmistamise õppekava

1. ÕPPE KESTUS JA KORRALDUS

1.1. Juhi koolitaja koostab mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekava mahuga vähemalt 7 tundi.

1.2. Teooria- ja sõiduõppe tundide jaotus näidatakse koolitaja koostatud õppekavas.

1.3. Iga koolitusel osaleja peab läbima praktilise osa ja tõendama oma oskusi ja käitumist avalikel teedel.

1.4. Koolitusel kasutatavad autorongid peavad kuuluma kategooriasse, mille jaoks koolitusel osaleja juhiluba taotleb.

1.5. Koolitus peab hõlmama punktides 2 ja 3 kirjeldatud teadmisi, oskusi ja käitumist. Erilist tähelepanu tuleb pöörata sõiduki liikumise dünaamikale, ohutuskriteeriumitele, veduki ja haagise haakeseadmele, nõuetekohasele veose pealelaadimisele ja ohutusseadmetele.

1.6. Koolitus lõpeb koolitaja liiklusteooria- ja sõidueksamiga. Eksamite läbiviimise korra sätestab koolitaja õppekavas. Eksamite maht lisandub punktis 1.1. toodud õppekava mahule.

2. TEADMISED

2.1. Liikluseeskirjad:

1) eelkõige liiklusmärgid, teemärgised, märguanded, sõidueesõigus ja lubatud sõidukiirus;

2.1.2. Juht:

- 1) tähelepanelikkuse ja teiste liiklejatega arvestamise tähtsus,
- 2) taju, hindamine ja otsustamine, eelkõige reageerimisaeg, ning alkoholi, narkootikumide, ravimite, vaimse seisundi ja väsimuse mõjust tulenevad muutused juhi käitumises;

2.1.3. Tee:

- 1) ohutu pikivahe hoidmise, pidurdustekonna ja teelpüsimise kõige tähtsamad põhimõtted erinevate ilmastiku- ja teeolude puhul,
- 2) liikluse ohutegurid, mis on seotud erinevate teeoludega, eelkõige nende muutumisega ilma muutudes ning päeva ja öö vaheldudes,
- 3) erinevate teeliikide omadused ning sellega seonduvad nõuded,
- 4) sõiduki ohutu juhtimine maanteetunnelites;

2.1.4. Teised liiklejad:

- 1) spetsiifilised ohutegurid, mis on seotud teiste liiklejate kogenematusel, ning kõige enam ohustatud liiklejate kategooriad, nagu lapsed, jalakäijad, jalgratturid ning liikumispuudega inimesed,
- 2) eri sõidukiliikide liikumisel ja juhtimisel esinevad ohud ning nende juhtide erinev nägemisväli;

2.1.5. Üldeeskirjad ja muud küsimused:

- 1) eeskirjad sõiduki kasutamiseks nõutavate dokumentide kohta,
- 2) üldeeskirjad, mis määravad kindlaks, kuidas juht peab käituma õnnetuse korral (hoiatusseadiste paigaldamine ja õnnetusest teatamine) ning meetmed, mida ta võib võtta, et vajaduse korral liiklusõnnetuses kannatanuid abistada,
- 3) sõiduki, veose ja sõitjatega seotud ohutustegurid;

2.1.6. Sõidukist väljumisel vajalikud ettevaatusabinõud;

- #### 2.1.7. Liiklusohutusega seotud mehhaanilised aspektid; taotlejad peavad suutma kindlaks teha kõige tavalisemad puudused, eelkõige rooliseadme, vedrustus- ja pidurdussüsteemi, rehvide, tulede ja suunatulede, helkurite, tahavaatepeeglite, tuuleklaasi ja klaasipuhastite, heitgaasisüsteemi, turvavööde ja helisignaalseadme juures;

2.1.8. Sõiduki turvavarustus, eelkõige turvavööde, peatugede ja laste turvavarustuse kasutamine;

2.1.9. Keskkonnaga seonduvad sõiduki kasutamiseeskirjad (helisignaali kohane kasutus, mõõdukas kütusetarbimine, saasteainete väljalaske piiramine jne).

3. OSKUSED JA KÄITUMINE

3.1. Sõiduki ettevalmistamine ja kontrollimine liiklusohutuse seisukohast:

- 1) Juhistme kohandamine õige istumisasendi saavutamiseks;
- 2) Tahavaatepeeglite, turvavööde ning vajaduse korral peatugede kohandamine;
- 3) Kontrollimine, et uksed oleksid suletud;
- 4) Rehvide, rooliseadme, piduri, vedelike (nt mootoriõli, jahutusvedeliku, pesuvedeliku), tulede, helkurite, suunatulede ja helisignaalseadme pisteline kontroll;
- 5) Sõidukile veose pealelaadimisega seotud ohutustegurid: sõidukikere, katted, laadimisluugid, kabiinilukustus, pealelaadimisviis, veose kinnitamine;
- 6) Haakeseadme ning piduri ja elektriühenduste kontrollimine;

3.1.2. Erimanöövrite kontroll:

- 1) Tagurdamine otse või pöördega paremale või vasakule ümber nurga, jäädes õigele sõidurajale
- 2) Haagise külge- ja lahtihaakimine või lahtihaakimine ja uuesti veoki külge haakimine; manöövri puhul peab veduk olema pargitud haagise kõrvale (s.o mitte ühele joonele);
- 3) Tagurdamine kurvi mööda, mille trajektoor jääb koolitaja otsustada;
- 4) Ohutu parkimine veose peale-/mahalaadimiseks.

3.1.3. Käitumine liikluses:

- 1) Sõidu alustamine: pärast parkimist, pärast peatumist liikluses; juurdepääsuteelt väljasõit;
- 2) Sõit sirgel teel; vastassuunas sõitvatest sõidukitest möödumine, sealhulgas piiratud alal;
- 3) Kurvis sõitmine;

- 4) Ristmik: ristmikele lähenemine ja nende ületamine;
- 5) Suunamuutmine: vasak- ja parempöörded; sõiduraja vahetamine;
- 6) Kiirteele või samalaadsele teele (kui võimalik) sõit ja sealt mahasõit: kiirendusrajalt kiirteele sõitmine; aeglustusrajale lahkumine;
- 7) Möödasõit: möödasõit teistest liikuvatest sõidukitest (kui võimalik); takistustest, nt pargitud autodest möödumine; teistel liiklejatel mööda sõita laskmine (kui see on asjakohane);
- 8) Erilised teosad (kui võimalik): ringristmikud; raudteeületuskohad; trammi- ja bussipeatused; ülekäigurajad; pikkadel tõusul üles-/allamäge sõitmine; tunnelid;
- 9) Vajalike ettevaatusabinõude rakendamine sõidukist väljumisel.

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja taristuministri 5. oktoobri 2015. a määruse nr 125 „Mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooni nõuded, õpetajakoolituse ja õpetaja täienduskoolituse korralduse nõuded ning mootorsõidukijuhi õpetamise õigust tõendava tunnistuse taotlemise, väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord“ muutmine

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 118 lõike 7 ja § 120 lõike 3 alusel.

§ 1. Majandus- ja taristuministri 5. oktoobri 2015. a määruses nr 125 „Mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooni nõuded, õpetajakoolituse ja õpetaja täienduskoolituse korralduse nõuded ning mootorsõidukijuhi õpetamise õigust tõendava tunnistuse taotlemise, väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 1 lõiked 1 ja 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Määrusega reguleeritakse mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooni, õpetajakoolituse ja täiendkoolituse nõuded ning õpetaja ettevalmistamise ja täiendkoolituse korralduse nõuded“

(2) Määrusega reguleeritakse mootorsõidukijuhi õpetamise õiguse taotlemise, andmise ja kehtetuks tunnistamise korda.“;

2) paragrahvi 3 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„§ 3. Nõuded õpetaja kvalifikatsioonile

„(1) Õpetaja vastab liiklusseaduse § 118 lõike 1 punktis 2 nimetatud kvalifikatsiooninõuetele, kui ta on edukalt lõpetanud õpetajakoolituse liiklusseaduse §-s 117 nimetatud õppeasutuses (edaspidi *koolitaja*) või saanud kutse andja juures ja läbinud liiklusseaduse § 118 lõikes 4¹ kohase täienduskoolituse või kutset taastõendanud kutseandja juures.“

(2) Kutse andja on vastavalt kutseseaduse § 10 lõikele 1 õpetaja kutset andev organ, mis hindab kutse taotleja kompetentside vastavust liiklusseaduse § 118 lõike 1 punktis 2 nimetatud kvalifikatsiooninõuetele vastavalt mootorsõidukijuhi õpetaja kutsestandardis toodud kompetentsusnõuetele.

(3) Edukaks õpetajakoolituse lõpetamiseks on lõpueksami edukalt sooritamine õpetajat ettevalmistava õppeasutuse komisjoni ees või õpetaja kutseeksami sooritamine kutse andja juures.

(4) Täienduskoolituse lõpetamise korra kehtestab koolitaja oma õppekavas.

(5) Õpetaja teadmised ja oskused mootorsõidukijuhi (edaspidi *juht*) õpetamisel peavad vastama käesoleva määruse §-des 4 ja 5 sätestatud õpetajale esitatavatele kvalifikatsiooninõuetele.

(6) Õpetaja peab oskama heal tasemel juhtida kõikide kategooriate mootorsõidukeid, autoronge ja masinronge, mille õpetamise õigus on õpetajal.“;

3) paragrahvi 8 lõige 5 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(5) Baaskoolitus on B-kategooria õpetaja kvalifikatsiooninõuetele vastav koolitus, mille maht on kokku vähemalt 750 akadeemilist tundi, millest 250 akadeemilist tundi on auditoorset õpet, 250 akadeemilist tundi on teooria- ja sõiduõppe praktikat mootorsõidukijuhi koolitaja juures ja 250 akadeemilist tundi on iseseisvat tööd.“;

4) paragrahvi 8 lõige 6 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(6) Erikursuse maht on A-, BE-, C-, CE-, D-, DE- või T-kategooria mootorsõiduki juhi õpetamise õiguse taotlemisel vähemalt 75 akadeemilist tundi, millest 25 akadeemilist tundi on auditoorset õpet, 25 akadeemilist tundi on teooria- ning sõiduõppe praktikat mootorsõidukijuhi koolitaja juures ja 25 akadeemilist tundi on iseseisvat tööd. Iga täiendava erikursuse läbimisel või mitme erikursuse üheaegsel läbimisel võib koolitaja vähendada erikursustel kattuvate õppeainete vähimaid mahte.“;

5) paragrahvi 8 lõiked 7, 8 ja 9 tunnistatakse kehtetuks;

6) paragrahvi 9 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks;

7) paragrahvi 10 lõike 2 punkti 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„1) väljavõtte liiklusregistrist mootorsõidukijuhi õpetamise õiguse kohta“;

8) paragrahvi 11 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(2) Õpetaja täienduskoolituse maht on vähemalt 40 akadeemilist tundi auditoorset õpet.“;

9) paragrahvi 11 täiendatakse lõikega 3 ja 4 järgmises sõnastuses:

„(3) Õpetaja täienduskoolitust on lubatud läbida osade kaupa erinevate koolitajate juures.

(4) Koolitaja esitab elektrooniliselt õpetaja täienduskoolituse edukalt lõpetanute nimekirja hiljemalt kolme tööpäeva jooksul pärast koolituse lõppemist Maanteeametile.“;

10) paragrahvi 13 pealkiri muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„§ 13. Nõuded õpetajakoolituse lõpetamiseks“;

11) paragrahvi 13 lõike 1 esimesest lausest jäetakse välja tekstiosa „ja õpetaja täienduskoolitus“;

12) paragrahvi 13 lõike 6 esimesest lausest jäetakse välja tekstiosa „või õpetaja täienduskoolituse“;

13) paragrahvi 13 lõige 7 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(7) Koolitaja esitab elektrooniliselt õpetajakoolituse edukalt lõpetanute nimekirja hiljemalt kolme tööpäeva jooksul pärast asjaomase lõppemist Maanteeametile.“;

14) 6. peatüki muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

6. peatükk

Õpetamise õiguse taotlemine, väljastamine ja kehtetuks tunnistamine

§ 14. Õpetamise õiguse taotlemine ja väljastamine

(1) Õpetamise õiguse taotlemiseks esitatakse Maanteeametile:

1) isikut tõendav dokument;

2) koolitaja tunnistus õpetajakoolituse või õpetaja täienduskoolituse läbimise kohta, kui koolitaja ei ole käesoleva määruse § 13 lõike 7 kohaselt andmeid esitanud või kutsetunnistus;

3) nõuetekohane tervisetõend, kui isiku tervisetõendi andmed liiklusregistris ei ole kehtivad või tervise seisund on muutunud.

(2) Maanteeamet annab taotlejale õpetamise õiguse, kui isik:

1) vastab liiklusseaduse §-s 118 kehtestatud nõuetele;

2) on läbinud käesoleva määruse kohase koolituse;

3) on esitanud käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud dokumendid.

(3) Õpetamise õiguse kohta kantakse liiklusregistrisse järgmised andmed:

1) õpetaja ees- ja perekonnanimi ning isikukood;

2) õpetamise õiguse väljaandeaeg ning kehtivusaeg;

3) mootorsõiduki, autorongi või masinrongi kategooria, mille juhti on lubatud õpetada.

(4) Liiklusseaduse § 118 lõikes 5 nimetatud õpetaja korral teeb Maanteeamet liiklusregistrisse märke: „*Liiklusteooria õpetaja, sõiduõpetaja kvalifikatsioon peatatud*“.

(5) Õpetaja, kelle õpetamise õigus on tunnistatud kehtetuks, saab taotleda uuesti õpetamise õigust, kui ta vastab õpetajale kehtestatud nõuetele.

(6) Maanteeamet annab õpetamise õiguse või teatab selle taotleja mittevastavusest nõuetele kümne tööpäeva jooksul arvates käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud kõikide dokumentide kättesaamise päevast.

§ 15. Õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamine

(1) Maanteeamet tunnistab õpetamise õiguse kehtetuks liikluseaduse § 120 lõikes 2 nimetatud juhtudel.

(2) Maanteeamet teatab õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamisest asjaomasele isikule tähtkirjaga rahvastikuregistris registreeritud elukoha aadressile või muule teada olevale elukoha aadressile või elektrooniliselt.

(3) Postiga saadetud õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamise otsus loetakse isiku poolt kättesaaduks postiteenuse osutaja väljastusteates märgitud päevast. Õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamise otsuse elektroonilise kättetoimetamise korral saadetakse otsus isiku poolt näidatud või Internetis avaldatud elektronposti aadressil. Õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamise otsusele peab olema lisatud digitaalallkiri ja see peab olema kaitstud kolmandate isikute eest. Otsuse saatmisel märgitakse, et otsuse kättesaamist tuleb elektronpostiga saatja aadressil viivitamata kinnitada. Elektronpostiga kättetoimetatud otsus loetakse isiku poolt kättesaaduks kinnitamise päevast. Kui otsuse kättesaamist ei kinnitata kolme päeva jooksul, alates selle saatmisest, saadetakse otsus väljastusteatega tähtkirjana.

(4) Kui isik ei ela registrisse kantud aadressil ja tema tegelik viibimiskoht ei ole teada ning õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamise otsust ei ole muul viisil võimalik kätte toimetada, võib Maanteeamet otsuse avaldada ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded. Mootorsõiduki õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamise otsuse avaldamisel Ametlikes Teadaannetes avaldatakse isiku andmetest tema ees- ja perekonnanimi ning isikukood, või kui see ei ole võimalik, siis isikukoodi asemel sünniaeg. Õpetamise õiguse kehtetuks tunnistamise otsus loetakse avalikult kättetoimetatuks, kui on möödunud 15 päeva selle Ametlikes Teadaannetes ilmumise päevast või kui isik kinnitab Ametlike Teadaannete infosüsteemis teate kättesaamise.

§ 2. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 2019. aasta 1. juulil.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 25. veebruari 2011. a määruse nr 14 „Nõuded mootorsõidukijuhi eksamineerija kvalifikatsioonile ja ettevalmistusele ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise õigust tõendava tunnistuse väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord¹“ muutmise

Määrus kehtestatakse liikluseaduse § 122 lõike 5 alusel.

1. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 25. veebruari 2011. a määruses nr 14 „Nõuded mootorsõidukijuhi eksamineerija kvalifikatsioonile ja ettevalmistusele ning mootorsõidukijuhi eksamineerimise õigust tõendava tunnistuse väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord¹“ tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 3 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

VABARIIGI VALITSUS
MÄÄRUS

Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 75 „Liiklusregistri pidamise põhimäärus“ muutmise

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 173 lõike 2 alusel.

Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruses nr 75 „Liiklusregistri pidamise põhimäärus“ tehakse järgmised muudatused muudatused:

1) paragrahv 3 punkt 21 sõnastatakse järgmiselt:

„21) teisaldatava registreerimismärgi valdaja nimi, registrikood, aadress, kontakttelefoni number, registreerimismärgi tähtede ja numbrite kombinatsioon ja sõiduki kasutamisel sõiduki liik, sõiduki mark, sõiduki mudel, sõiduki VIN-kood, sõiduki värvus, kasutaja nimi, kasutaja aadress, kasutaja juhiloa number, sõiduki kasutamise kuupäev ja kellaeg;“;

2) paragrahvi 5 pealkiri, lõike 1 sissejuhatav lauseosa ja lõike 1 punkt 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„§ 5. Juhtimisõiguse, juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide andmebaasi kantavad andmed

(1) Juhtimisõiguse, juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide andmebaasi kantakse:

1) taotluse põhjus (esmane juhiloa taotlemine, ajutise juhiloa taotlemine, juhiloa taotlemine, piiratud juhtimisõiguse taotlemine, rahvusvahelise juhiloa taotlemine);“;

3) paragrahvi 5 lõike 1 punkt 9 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„9) dokumendi tüüp (juhiluba, ajutine juhiluba, esmane juhiluba), seerianumber, väljastamise kuupäev ja andmed väljastaja kohta, kehtivuse kuupäev, kätteandmise kuupäev ja kätteandja nimi;“;

4) paragrahvi 5 lõiget 1 täiendatakse punktidega 15 ja 16 järgmises sõnastuses:

„15) andmed mootorsõidukijuhi õpetamise õiguse kohta: õpetaja ees- ja perekonnanimi ning isikukood, õpetamise õiguse väljaandeaeg ja kehtivusaeg, mootorsõiduki, autorongi või masinrongi kategooriad, mille juhti on lubatud õpetada, liiklusseaduse § 118 lõikes 5 nimetatud õpetaja korral märke sõiduõpetaja kvalifikatsiooni peatamise kohta.“

16) andmed mootorsõidukijuhi juhendamise õiguse kohta: juhendaja ees- ja perekonnanimi ning isikukood, juhendamise õiguse väljaande- ja kehtivusaeg, mootorsõiduki, autorongi või masinrongi kategooriad, mille juhti on lubatud juhendada, juhendatava ees- ja perekonnanimi.;

5) paragrahvi täiendatakse punktiga 22 järgmises sõnastuses:

„22) lisamärked.“.

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
Kantsler

MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS

Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 199 lõike 5 alusel.

1. peatükk
Üldsätted

§ 1. Andmekogu nimi

Andmekogu nimi on automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu.

§ 2. Andmekogu pidamise eesmärk

Andmekogu pidamise eesmärk on kohalikele teedele ja riigimaanteedele liiklusjärelvalve süsteemiga kogutud järgmiste liiklusalaste õigusrikkumiste andmete töötlemise abil tagada tõhus liiklusjärelvalve järgmiste õigusrikkumiste üle:

- 1) mootorsõidukiga lubatud sõidukiiruse ületamine;
- 2) mootorsõidukiga punase keelava fooritule nõuete rikkumine;
- 3) tehnonõuetele vastavuse kontrolli mitteläbinud mootorsõiduki juhtimine;
- 4) liikluskindlustuse seaduse alusel kindlustuskohustusega hõlmatud sõiduki liikluses kasutamise korral, millel ei ole kohustuslikku liikluskindlustust või automaatset liikluskindlustust.

§ 3. Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) automaatne liiklusjärelvalve süsteem (edaspidi *järelevalvesüsteem*) - tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosneb järelevalvekaamerast või -kaamerateist, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõtevahendist, dokumenteerimisseadmest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist on õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks.
- 2) salvestis - järelevalvesüsteemi poolt loodud käesoleva määruse §-s 7 loetletud andmete elektrooniline kogum.
- 3) andmesubjekt - mootorsõiduki omanik või vastutav kasutaja, kelle mootorsõidukiga liiklusalane õigusrikkumine sooritati.
- 4) käitaja - määruse tähenduses volitatud isik, kes paigaldab, hooldab, seadistab või kontrollib järelevalvesüsteemi.

2. peatükk
Andmekogu ülesehitus ja andmekogu pidamise nõuded

§ 5. Andmekogu pidamise viis ja koosseis

- (1) Andmekogu peetakse ühetasandilise infotehnoloogilise andmekoguna.

(2) Andmekogu pidamisel kasutatakse automatiseeritud andmetöötlust ja andmeid säilitatakse digitaalsel kujul.

§ 6. Andmekogus sisalduvate andmete kaitse

(1) Andmekogus sisalduvate andmete turvaklass on K1T2S2. Andmekogu turbeaste on keskmine (M).

(2) Salvestise töötlemiseks kasutatavad infotehnoloogilised süsteemid ja meetmed peavad tagama salvestise tervikluse, usaldusväärsuse ja autentsuse. Salvestis peab olema failivormis, mis tagab selle tervikluse, usaldusväärsuse ja autentsuse salvestise töötlemise aja jooksul.

(3) Andmekogus sisalduvate andmete käideldavuse, tervikluse ja konfidentsiaalsuse tagamiseks rakendatakse järgmisi organisatsioonilisi, füüsilisi ja infotehnoloogilisi turvameetmeid:

- 1) andmekogu kasutajate tuvastamine eesmärgiga pidevalt seostada kõiki kasutajaid nende poolt käivitatud protsessidega;
- 2) andmekogule juurdepääsu kontroll eesmärgiga määratleda ligipääs järelevalvesüsteemi seadmetele ja andmekogus olevatele andmetele;
- 3) andmekogu kasutamise dokumenteerimine ja auditeerimine eesmärgiga kontrollida ja tuvastada turvalisuse rikkumisega seotud sündmused.

3. peatükk Andmete töötlemine andmekogus

§ 7. Salvestis

(1) Järelevalvesüsteem rakendub tööle käesoleva määruse § 3 punktides 1 ja 2 nimetatud õigusrikkumise korral, jäädvustab salvestise ning edastab salvestise järelevalvesüsteemist andmekogusse.

(2) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud kohustuslikele andmetele võib salvestis sisaldada ka muid järelevalvesüsteemi valmistajatehase ette nähtud andmeid, nagu mõttesessiooni algusaeg (kuupäev, kellaaeg), mõttesessiooni tähis, pildikäivituse piirväärtus, sõiduraja number ja mootorsõiduki kategooria sõltuvalt sõiduki gabariitidest.

§ 8. Salvestise automaatne töötlemine andmekogus

Andmekogus teostatakse infotehnoloogilise tarkvara abil salvestisega automaatselt järgmised toimingud:

- 1) salvestise autentsuse kontroll. Autentsuse kontrolli mitteläbivad andmed kustutatakse andmekogust ja neid ei edastata edaspidisesse andmetöötlusprotsessi;
- 2) mootorsõiduki registreerimismärgi tuvastamine. Registreerimismärgi tähis lisatakse andmeedastusfailis sisalduvasse metaandmete faili. Registreerimismärgist luuakse pildifail koos registreerimismärgi tähisega;
- 3) lubatud sõidukiiruse ületamise juhtumi puhul lõpliku mõõtetulemuse arvutamine mõõtmisel saadud mootorsõiduki kiiruse väärtusest asjaomase laiendmääramatuse lahutamise teel;
- 4) andmete edastamine kohtuvälisele menetlejale.

§ 9. Andmete edastamine kohtuvälisele menetlejale

Käesoleva määruse §-s 7 nimetatud salvestise andmetest ja §-s 8 nimetatud andmetest moodustatakse andmeedastusfail, mis edastatakse automaatselt riigi infosüsteemi andmevahetuskihi kaudu kohtuvälise menetleja andmekogusse infosüsteemi POLIS.

4. peatükk

Andmete säilitamine andmekogus ja juurdepääs andmekogusse kantud andmetele

§ 10. Andmekogu andmete säilitamine

- (1) Käesoleva määruse §-s 7 nimetatud salvestist säilitatakse andmekogus neli aastat.
- (2) Käesoleva määruse §-s 8 nimetatud salvestise töötlemise tulemusel tekkinud andmed ning käesoleva määruse §-s 9 nimetatud andmeedastusfailid kustutatakse vahetult pärast edukat andmeedastust kohtuvälisele menetlejale.
- (3) Andmed hävitatakse vastutava töötleja kehtestatud korras.

§ 11. Juurdepääs andmekogusse kantud andmetele

- (1) Andmekogus sisalduvad andmed on juurdepääsupiiranguga.
- (2) Õigus andmekogust andmeid saada on:
 - 1) andmesubjektil temaga seonduva liiklusalase õigusrikkumise osas;
 - 2) andmekogu vastutava töötleja ametnikel neile teenistuskohustuste täitmiseks määratud ulatuses;
 - 3) kohtuvälisel menetlejal vääртеoasja menetlemiseks, sealhulgas hoiatamismenetluse läbiviimiseks;
 - 4) muudel seaduses sätestatud isikutel.
- (3) Andmekogu vastutav töötleja otsustab kolmandatele isikutele riigi infosüsteemi andmevahetuskihi kaudu andmetele juurdepääsu andmise kooskõlas avaliku teabe seaduse ja isikuandmete kaitse seadusega.
- (4) Andmekogu andmetele juurdepääsu õigus on vastutaval töötlejal, käitajal ja andmekogu arendaval või hooldaval isikul andmekogu vastutava töötlejaga sõlmitud lepingus sätestatud ulatuses ja tingimustel.
- (5) Andmeid töötlevad isikud on kohustatud hoidma saladuses neile andmete töötlemisel teatavaks saanud isikuandmeid.

§ 12. Andmete väljastamine andmekogust

- (1) Andmekogu vastutav töötleja väljastab andmekogust andmeid:
 - 1) kohtuvälisele menetlejale vääртеoasja menetlemiseks, sealhulgas hoiatamismenetluse läbiviimiseks läbi riigi infosüsteemi andmevahetuskihi;
 - 2) muudel juhtudel isiku kirjaliku avalduse alusel, kui andmete väljastamiseks on vahetult seadusest tulenev alus.
- (2) Andmesubjektil või tema esindajal on andmetega võimalik tutvuda andmekogu vastutava töötleja juures kirjaliku avalduse alusel.

5. peatükk
Järelevalve andmekogu pidamise üle, andmekogu pidamise finantseerimine ja
andmekogu tegevuse lõpetamine

§ 13. Järelevalve andmekogu pidamise üle

Järelevalvet andmekogu pidamise üle teostatakse vastavalt isikuandmete kaitse seadusele ja avaliku teabe seadusele.

§ 14. Andmekogu pidamise finantseerimine

Andmekogu hooldus- ja arendustöid ning pidamist rahastatakse riigieelarvest vastutavale töötlejale selleks otstarbeks eraldatud vahenditest.

§ 15. Andmekogu tegevuse lõpetamine

(1) Andmekogu tegevuse lõpetamine toimub kooskõlas arhiiviseadusega ja avaliku teabe seaduse § 43⁹ lõike 1 punkti 6 alusel kehtestatud määrusega.

(2) Andmekogu tegevuse lõpetamisel otsustatakse andmete teise andmekogusse või riiklikku arhiivi üleandmine või andmete hävitamisele kuulumine ja nende üleandmise või hävitamise tähtaeg.

Kadri Simson
Minister

Merike Saks
Kantsler