

Arvamuse esitamine liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seaduse eelnõu (429 SE) kohta

Lugupeetud Jaak Aab!

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) pöördub Riigikogu majanduskomisjoni poole seoses liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seaduse eelnõu (429 SE) § 1 punktiga 7, millega tunnistatakse kehtetuks liiklusseaduse § 20 lõige 6, mis sätestab, et kõnniteel võib juht peatada sõiduki ka veose laadimiseks, kuid mitte lähemal kui 15 meetrit ühissõidukite peatuskohast ning jättes jalakäijale vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba.

Seletuskirja (lk 6-7) kohaselt on eelnevalt viidatud sätte kehtetuks tunnistamise eesmärk muuta kõnniteedel liiklemine turvalisemaks. Kaubanduskoda toetab igati seda eesmärki. Samas valmistab meile muret, et eelnõu koostajad ei ole piisavalt selgelt välja toonud probleemi suurust. Seletuskirjas (lk 7) on viidatud, et praktikas ongi esinenud juhtumeid, kus kõnniteele veose laadimiseks sõitnud kaubik on jalakäijaid ohustanud või neile otsa sõitnud. Seletuskirjas on ka viidatud ühele konkreetsele juhtumile, kuid detailsemat statistikat ei ole aastate lõikes välja toodud. Leiame, et probleemi suuruse kindlaks tegemiseks on mõistlik tuua välja, mitu õnnetust on aastate lõikes juhtunud seoses sellega, et kõnniteed on kasutatud veose laadimiseks liiklusseaduse § 20 lõike 6 alusel. Oleme seisukohal, et ühe või ka paari juhtumi pinnalt ei ole mõistlik muuta liiklusseadust.

Lisaks valmistab meile muret, et seletuskirjast puudub viidatud muudatusega kaasnev mõjuanalüüs. Liiklusseaduse § 20 lõike 6 kehtetuks tunnistamisega võib ühelt poolt muutuda liiklemine kõnniteel mõnevõrra ohutumaks, kuid samas võib see muudatus avaldada negatiivset mõju teatud isikutele, sh ettevõtjatele. Eelkõige avaldub negatiivne mõju nendele ettevõtjatele (nt kauplused, teenusepakkujad), kes tegutsevad linnalistes piirkondades, kus puuduvad hoone lähedal parkimiskohad või muud sobivad kohad veose laadimiseks. Lisaks avaldab plaanitav muudatus negatiivset mõju ka eelmises lauses nimetatud ettevõtjatele teenust pakkuvatele transpordiettevõtjatele, näiteks kullerfirmad ja kolimisteenuse pakkujad. Samuti mõjutab plaanitav muudatus nendes piirkondades elavaid inimesi, kelle jaoks võib muutuda kallimaks kuller- või kolimisteenus või väheneda nende teenuste kättesaadavus. Seega meie hinnangul on oluline tuua seletuskirjas välja erinevad mõjud, mitte üksnes keskenduda positiivsele mõjule.



Kliimaministerium on kooskõlastustabelis andnud meile teada, et nad on antud teemal kontakteerunud Tallinna linnaga ja neile teadaolevalt tehakse aktiivselt tööd sellega, et lühiajalisi parkimiskohti või ajutisi laadimiskohti juurde luua. Peame seda väga positiivseks. Samas juhime tähelepanu, et plaanitav muudatus ei puuduta üksnes Tallinna linna, vaid ka teisi kohalikke omavalitsusi.

Muudatuse jõustumisel peab mootorsõidukijuht leidma sobiva parkimiskoha veose laadimiseks või peatama sõiduki selleks liikluskorraldusvahendiga lubatud kohas, näiteks ohutussaarel või eraldusribal. Samas kui kohalikud omavalitsused ei loo taristuga asjakohaseid ohutuid kohti, näiteks sõiduteele spetsiaalseid peatumisalaseid veose laadimiseks või ei tähistata kõnniteel või jalgratta- ja jalgteel selleks ohutuid kohti asjakohaste liiklusemärgide ja lisatahvlitega või teekattemärgistusega, siis on sellises piirkonnas elavate inimeste ja seal tegutsevate ettevõtjate ja neile transporditeenust osutavate ettevõtjate olukord keeruline. Isegi kui kohalikud omavalitsused plaanivad luua juurde lühiajalisi parkimiskohti või ajutisi laadimiskohti, siis ei ole realistlik loota, et seda on võimalik ellu viia paari kuu või ka poole aastaga ehk enne muudatuse jõustumist.

Täiendavalt soovitama küsida muudatusele ka käitumisteadlaste arvamust, et kuivõrd võivad inimesed siiski keeldu eirates (sest alternatiiv oleks äärmiselt ebamugav ja kulukas ning selle valimist ei saa praktikas välistada) põhjustada oma käitumisega täiendavaid ohuolukordi, sest üritavad rikkumist teades selle võimalikult kiiresti lõpetada, muutudes selle käigus aga hooletuks ja kiirustavaks, mille tagajärjeks võivad olla omakorda õnnetused.

Kaubanduskoja ettepanekud:

- **Palume välja selgitada, kui suur on probleemi olemus ning analüüsida muudatusega (eelnõu § 1 punkt 7) kaasnevaid mõjusid.**
- **Teeme ettepaneku jätta eelnõust välja § 1 punkt 7, mis kaotab võimaluse peatada sõiduk kõnniteel veose laadimiseks. Esiteks ei ole see punkt otseselt seotud eelnõu peamise eesmärgiga menetleda eelnõud kiirkorras, et täpsustada elektritõukerataste kasutamise regulatsiooni turvalisema liikluse tagamiseks. Teiseks annab selle punkti väljajätmine ettevõtjatele ja kohalikele omavalitsustele rohkem aega, et leida lahendusi ning viia need lahendused ka selliselt ellu, et sõidukeid on võimalik kõnnitee asemel peatada veose laadimiseks ka muudes kohtades. Meile teadaolevalt plaanib Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon lähiajal kokku kutsuda laiapõhjalise töörühma, et leida koostöös erinevate osapooltega sobivaid lahendusi. Seega on mõistlik jätta eelnõust välja § 1 punkt 7.**

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Mait Palts
Peadirektor

Marko Udras
marko@koda.ee 604 0070