

Teie: 13. mai 2024

Meie: 22. mai 2024, Tallinnas

Riigikogu majanduskomisjon
e-post: majanduskomisjon@riigikogu.ee

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

Lugupeetud Riigikogu majanduskomisjon

Täname Riigikogu majanduskomisjoni võimaluse eest rääkida kaasa Eesti riigi seisukohtade kujundamisel. Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA) ja Eesti Autoomanike Liit (EAOL) on saanud oma liikmetelt tagasisidet ja esitab oma seisukohad ja ettepanekud riiklike vastuste koostamiseks.

Ettepanekud liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seaduse eelnõu (429 SE) kohta:

LS § 2 punkti 52 muudatusega täpsustatakse sõiduki peatumise mõistet seoses veose laadimisega. Küsimusi on tekitanud asjaolu, kas määratlust „peatumine veose laadimise ajaks“ võib laiendada ka näiteks veosega seotud dokumentide vormistamisele. Kehtivat seadust on tõlgendatud ka nt 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 nõuded.

ELEA ja EAOL kommentaar:

Veose laadimine on halb keeleline väljend ja ei iseloomusta tänapäevast vajadust. Väga raske on transporditeenuse osutaja poolt kauba kättetoimetamist piiritleda kauba peale- või mahalaadimisega selle sõna otseses mõttes. Seadus peab olema tavaelu vajadusi arvestav. Seega kindlasti ei tohiks seadust muutes seda lisaks hägususele ka viia eemale tegelikust vajadusest.

Peatumine on tegeliku elu vajaduste kohaselt sõiduki seiskamine ja tegevused sellel ajal, mis on vältimatult suunatud sõiduki transpordiga tegelemiseks. Näiteks sõiduki peatamine transporditeenuse pakkuja poolt saadetise üleandmiseks kliendile, vanuri või puudega inimese transportimisel sõiduki peatamine koos nimetatud isiku aitamise ja eluruumi autosse, kolimistöö käigus kolitava mööbli teisaldamiseks sihtkohta hoones jne.

Samas parkimine on sõiduki jätmine liiklusruumi viisil, kus juhi tegevuse suunatus transpordivahendile katkeb.

Seega oleks kõige mõistlikum peatumine defineerida sõiduki peatamina kauba või reisijatega seotud tegevusteks, mille käigus juht ei lahku sõidukist kauemaks, kui 15 minutit.

LS-i § 20 lõike 3 muudatusega täpsustatakse, et kehtivas seaduses kasutatud kitsendus „kaherattaline“ laieneb lisaks mootorrattale ka jalgrattale, pisimopeedile ja mopeedile. Samuti täiendatakse sätet nii, et lõikes kirjeldatud viisil tohib kõrvuti kahes reas peatada ja parkida ka ühe- või kaherattalist kergliikurit.

ELEA ja EAOL kommentaar:

Siinkohal sooviksime juhtida tähelepanu asjaolule, et sõidukid on tänapäeval erinevate tehniliste lahendustega. Kahe jalgratta all on võimalik mõelda nii klassikalist jalgratast, kui ka kahte kahe rattalast kastiratast, mis kõrvuti parkides võtavad ruumi ca 2 meetrit. Seega on asjakohane tuua piiravaks asjaoluks sisse maksimaalne lubatud laius, mitte sõidukite tüüp.

LS-i § 20 lõike 4 muudatus on seotud LS § 20 lõike 6 muudatusega. Kehtiv liiklusseadus lubab sõiduki, olenemata selle mõõtmetest ja ajalisest kestvusest, peatada veose laadimiseks kõnniteel. Seda küll mitte lähemal kui 15 meetrit ühissõidukite peatuskohast ning jättes jalakäijale vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba. Kõnniteed on mõeldud siiski jalakäija ja kergliikuriga liiklemiseks ning sõidukitega kõnniteel liikumine suurendab õnnetuste riski ja vähendab seal liiklejate turvatunnet. Seetõttu tunnustatakse eelnõuga piiranguteta sõidukiga kõnniteel peatamise õigus kehtetuks (LS § 20 lõige 6 muudatus). Kehtima jääb üksnes liiklusseaduses hetkel toodud võimalus peatada sõiduk kõnniteel, kui seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend. Selleks, et teomanikul oleks edaspidi siiski võimalik lubada sõidukite liikumine ka kõnniteedega sarnasel teedel, täiendatakse lõike 4 punkti 3 nii, et see reguleeriks peale kõnnitee ka jalgratta- ja jalgteel peatumist. Seega edaspidi tohiks kõnniteel ning jalgratta- ja jalgteel peatada või parkida üksnes siis, kui seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend järgmiste sõidukitega:

- mopeedi
- mootorratta
- alla kuue meetri pikkuse haagiseta B-kategooria mootorsõidukiga
- alla kuue meetri pikkuse haagiseta D1-alamkategooria mootorsõidukiga

Lisaks tehakse lõikes 4 järgmised muudatused. Kehtiva seaduse kohaselt tohib asulas lisaks alla kuue meetri pikkuse A- ja haagiseta B-kategooria ning haagiseta D1-alamkategooria mootorsõidukile peatada või parkida ka mopeediga. Kuna mopeed on mõõtmetelt samaväärne mootorrattaga, puudub praktiline vajadus nimetatud sõiduki parkimist piirata.

A-kategooria mootorsõiduki puhul loobutakse § 20 lõikes 4 sisalduvast 6 meetri nõudest, sest A-kategooria mootorsõiduki tehniliselt suurim lubatud pikkus on 4 meetrit, lähtudes majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisa 1 koodis 1102 ja lisa 2 koodis 1102 kehtestatud nõuetest.

Samuti muudetakse punkti 2 nii, et see reguleeriks liikluskorraldusvahendiga määratud korra kohaselt parkimist peale kõnniteeäärse parkla ka jalgte-, jalgrattate- ning jalgratta- ja jalgteeäärses parklas.

ELEA ja EAOL kommentaar: Sissejuhatuses on öeldud, et seaduse muudatuse eesmärk on kaitsta vähemkaitstud liiklejaid. ELEA ja EAOL ei näe seletuskirjas sõidukite peatumise keelamise ulatust proportsionaalseks meetmena. Liialtigi ei ole välja toodud antud piirangu rahvamajandusliku mõju ulatust. Täna on nõue, et jalakäijatele ja kergliiklejatele peab jääma 1,5m ruumi. Seletuskirjas on öeldud, et *kõnniteed on mõeldud siiski jalakäija ja kergliikuriga liiklemiseks ning sõidukitega kõnniteel liikumine suurendab õnnetuste riski ja vähendab seal liiklejate turvatunnet*, samas ei ole välja toodud õnnetuste statistikat, mitu liiklusõnnetust on põhjustanud kõnniteel peatunud sõiduki, kes on jätnud jalakäijatele nõutud ruumi vabaks. Seletuskirjas viidatud liiklusõnnetus ei ole asjakohane näide, kuna selle käigus rikuti mitmeid liikluseeskirja reegleid, seadusemuudatus on asjakohane juhul, kus õnnetus on toimunud hoolimata sellest, et seaduses toodud nõudeid on täidetud. Sõidukite peatumine kõnniteel ei ole tavapärane autoliiklus ning sinna sõidetakse vaid eriolukorras ja vajaduspõhiselt. Väljatoodud liiklejate turvatunne on tunnetuslik argument, kuid seaduse muutmisel tekkiv kohustus peatumistaskute rajamiseks omab nii rahalist mõju, kui ka tuntavat keskkonnajälge. Niivõrd olulise mõjuga seadusemuudatusel peab välja tooma seadusemuudatuse arvestusliku maksumuse olemasoleva avaliku ruumi muutmiseks. Samuti ei ole võimalik tagada, et järjest populaarsemaks muutuv kullertranspordi

ajastul on piisav kortermajale ühest parkimistaskust. Kuidas lahendada olukorda, et ühele peatumistaskule konkureerivad kaks küllersõidukit ja üks eaka isiku transporti teostada sooviv sõiduk.

Kokkuvõtlikult soovime me viia sisse liikluseadusesse muudatus järgnevalt:

Kõnniteel võib juht peatada sõiduki ka veose laadimiseks, kuid mitte lähemal kui 15 meetrit ühissõidukite peatuskohast ning jättes jalakäijale vabaks võimalusel 1,5 meetri laiuse käiguriba, kuid mitte vähem kui 0,7m (§ 20 (2) nõue). Kõnniteele sõitev auto peab lähtuma hoovialal liiklemise nõuetest.

Lisaks toome välja, et piiratud on haagisega B kategooria auto peatumine. See ei ole asjakohane piirang ja tihti transporditakse vajalikke materjale ka järeлгаagises. See trend on pigem kasvav, kuna soodustatakse väiksemate sõidukite kasutamist.

Kustutada tuleks § 20 (5)- mis sätestab, et käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatata mootorsõidukit ei tohi lõike 4 punktides 1–3 nimetatud kohtades parkida ühelgi viisil. Toome välja punktid 1-3:

1) sõiduteel selle ääre suhtes teatava nurga all kohas, kus seda lubab liikluskorraldusvahend või on olemas sõiduteelaiend; Arusaamatuks jääb, miks piisava ruumi korral ei tohi parkida haagisega sõidukit või C kategooria veokit, kui selleks on vajadus.

2) kõnniteeäärses parklas liikluskorraldusvahendiga määratud korra kohaselt; Arusaamatuks jääb, miks piisava ruumi korral ei tohi parkida haagisega sõidukit või C kategooria veokit, kui selleks on vajadus.

3) osaliselt või täielikult kõnniteel, kus seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend, jättes jalakäijale sõiduteest kaugemal kõnniteeserval vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba; Sama küsimus.

LS-i § 52 lõiget 1 täiendatakse punktiga 6 ja lõiget 2 punktiga 4, mis sätestavad jalgratturist, pisimopeedijuhist ja kergliikurijuhist pärisuunavõondis mööda sõitmise keelu, kui ei ole võimalik tagada vähemalt 1,5-meetrist külgvahet. LS § 53 lõige 1 sätestab, et möödasõidul oleva sõiduki juht peab hoidma möödasõidetava sõiduki suhtes ohutut piki- ja külgvahet. Vastavalt LS § 46 lõikele 3 tuleb sama reeglit rakendada möödumise situatsioonides. „Ohutu külgvahe“ puhul on tegemist määratlemata õigustumõistega, mille sisu jääb igas üksikolukorras sõidukijuhi hinnanguliseks otsustuseks. Praktika on näidanud, et mootorsõidukijuhid ei hinda jalgratturitest möödasõidul ega möödumisel külgvahe ohutust sageli adekvaatselt, tekitades nii liiklusohutikke olukordi või lausa liiklusõnnetuse. Sellest järeldub, et tänane regulatsioon, olles liialt subjektiivne ja ebaselge, ei täida oma eesmärki ega taga liikluses osalejate ohutust.

Minimaalse külgvahe (ingl k minimum passing distance) nõude (enamasti laiusega 1,5 m) on kehtestanud mitmed välisriigid . Uuringud näitavad, et pärast minimaalse külgvahe reegli kehtestamist on jalgratturite osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv vähenenud . Sellise konkreetse külgvahe laiuse sätestamine loob ka õigusselguse sõidukijuhtidele, kes saavad sättele tuginedes ette näha, millist külgvahet nad hoidma peavad ja millisel juhul võib neid vastutusele võtta. Ühtlasi loob konkreetse külgvahe laiuse sätestamine jalgratturitele erinevalt tänasest olukorrast aluse nõuda, et sõidukid neist teatavalt objektiivselt kauguselt mööda sõidaksid. Minimaalse külgvahe nõude sätestamisega peaks selle edukaks rakendamiseks kaasnema ka teavitustöö.

Senistes aruteludes on kõnealuse sätte põhivastuargumentidena välja toodud, et nõude rakendamiseks puuduvad politseil piisavad järelevalve meetmed ja vahendid nõude täitmise kontrollimiseks, keeruline on rikkumisi menetleda ja mõõta ning ka sõidukijuhil on sisuliselt võimatu hinnata, kas jalgratturist sõideti mööda näiteks 1,5 m või 1,4 m külgvahega. Ka ei ole külgvahet võimalik igal pool tagada tulenevalt tee laiusest, auto suurusest, liiklussagedusest. Linnatänavad ja asulate vahelised kruusateed on ajalooliselt oma olemuselt kitsad ning sageli auto ei mahu 1,5 m laiuse külgvahega ratturist mööduma. Ka võib tekkida probleem näiteks ühissõidukitel, mis kitsamatel tänavatel võivad jääda

külgvahe nõude tõttu ratturite taha toppama ja seetõttu ei suuda kvaliteetsed graafikujärgset teenust pakkuda, kaasnevalt võib kohati tekkida liiklusvoo sujuvuse häireid laiemalt.

ELEA ja EAOL kommentaar: LS § 32. (1) 3) ütleb, et jalgratta, kergliikuri, pisimopeedi ja mopeedi asukoht sõiduteel sõites on selle parema ääre lähedal, välja arvatud käesoleva seaduse § 48 lõike 1 kohase vasak- või tagasipöörde ajal. Käesolev seletuskiri ütleb, et jalgratturist möödumisel „Ohutu külgvahe“ puhul on tegemist määratlemata õigusmõistega. Samamoodi on määratlemata õigusmõiste „parema ääre lähedal“.

Kui on vältimatu vajadus seada jalgrattast möödumise minimaalne vahemik, siis tuleb ka üheselt määratleda jalgratta maksimaalselt lubatud asukoht teel ning keeld jalgratturile teel liikuda põhjendamatult aeglaselt ja kohustus võimaldada möödasõit tagant tulevate sõidukile fikseeritud teepikkuse jooksul möödasõitu vajava olukorra tekkimisest.

Seaduse puhul muuhulgas oluline, et selle heauskne täitmine peab olema lihtne. Staatilise olukorra mõõtmine on äärmiselt lihtne, sest objektid seisavad, seega nende staatilised parameetrid on üheselt fikseeritavad. 90km/h sõitva auto ning 20km/h sõitva jalgratta külgvahe fikseerimine ei ole võimalik. Seadusesse pole mõtet fikseerida normi, mille järgimist ei ole võimalik objektiivselt kontrollida. Sisuliselt puudub võimalus järevalveametnikul fikseerida külgvahet, mis oli jalgratturi ja autojuhi vahel. Samuti puudub selline objektiivne mõõtevõimekus liiklejalatel omavahel.

Samuti on jalgratturi ohutunne subjektiivne emotsioon. Kui auto liigub jalgratturist mööda kiiruste vahel 10 km/h, siis ilmselt on objektiivselt hinnates ka 50 cm ohutu vahekaugus. Maanteel 90km/h sõitev poolhaagisega raskeveok on kindlasti ei mõju turvaliselt ka 1,5m kauguselt.

Eeltoodust lähtuvalt heast usust osapoolte mõistlikusse, soovime jätta liiklusseaduses kirjeldatud muudatused tegemata. Täna kehtiv olukord motiveerib pigem mõlemat osapoolt käituma liikluses mõistlikult.

Samuti saab plaanitud seadusemuudatuse põhjal välja tuua elulise näite reaalsest olukorrast. Kui kastratas sõidaks Tallinna Ringteelt Rapla suunas ja tema taha jõuaks raskeveok, siis kuni Kohilani sõidaks kogu liiklusvoog kastiratta kiirusega.

Muudatused jooke teemal.

LS-i § 69 lisatakse lõige 3¹, millega kehtestatakse jalgratturile, kergliikurijuhile ja pisimopeedijuhile alkoholi maksimaalne lubatud piirmäär. Kehtiva seaduse kohaselt on juba keelatud jalgratturil, kergliikurijuhil ja pisimopeedijuhil juhtida sõidukit jooke seisundis. Jooke seisund on KorS-i § 36 kohaselt alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu jookestava aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub väliselt tajutavas häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides.

ELEA ja EAOL kommentaar:

Jalgrattur, kerliikuri- ja pisimopeedijuht jagavad liiklusruumi jalakäijaga. Hoolimata meie riigi plaanidest kergliiklusteede võrgustiku arendamisel jääb siiski arvestatav osa liiklusruumist jalakäijate, jalgratturite ja kergliikurite riskitasutusse. Tänapäeval on jalgratas saanud palju laiemat tähendust, kui on tema ajalooline tähendus. Jalgrattaks võib nimetada ka kuni mitmesaja kilogrammist vineerist kastiga sõidukit, mille kiirus on elektrijõul liikudes kuni 25km/h. Samuti juhime seadusandja tähelepanu asjaolule, et kergliikuriks nimetatakse ka elektrilist tasakaaluliikurit. Samas 0,5 promilline jooke mõjutab inimesi erinevalt.

Eeltoodust lähtudes me soovime LS § 69 (2) ja (3) nimekirja täiendada jalgratturi ja kergliikurijuhiga. Seega on tagatud võrdne kohtlemine kõigile liikluses joobeseisundis osalevatele sõidukijuhtidele. Juhtide nimekirja võib asendada ja mõistega „juht“.

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, kolimisteenuse pakkujad, veokitega kaubaaluste transportijad. Samuti mõjutab plaanitav muudatus nendes piirkondades elavaid inimesi, kelle jaoks võib näiteks muutuda kallimaks jaotusveod, kuller- või kolimisteenus või väheneda nende teenuste kättesaadavus. Seega meie hinnangul on oluline tuua seletuskirjas välja erinevad mõjud, mitte üksnes keskenduda positiivsetele mõjudele.

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. Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon on selle teema osas suhtluses Tallinna linnaga. 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, nt ohutusaarel või eraldusribal. Samas kui kohalikud omavalitsused ei loo taristuga asjakohaseid ohutuid kohti, nt sõiduteele spetsiaalseid peatumisalasid veose laadimiseks või ei tähistata kõnniteel või jalgratta- ja jalgteel selleks ohutuid kohti asjakohaste liiklusmärkide ja lisatahvlitega või teekattemärgistusega, siis on sellises piirkonnas elavate inimeste ja seal tegutsevate ettevõtjate ja neile transporditeenust osutavate ettevõtjate olukord keeruline.

Liiklusohutus peab olema tagatud ja seda ka toetab nii ELEA kui ka EAOL. Samas ei saa jätta tähelepanuta mõju, mida seaduse muudatus endaga kaasa toob. Seega on ettepanek tellida enne seaduse kiirkorras muudatust mõjuanalüüs, mida seaduse muudatused endaga kaasa toovad ettevõtjatele (kauplused, teenusepakkujad, elanikud), samuti liikluskoormuse kasvust tingitud mõjud.

Nii laialdased seadusemuudatused, mis parkimist ja ajutist peatumist puudutavad, peaksid olema kooskõlastatud ka laiapõhjalise töögrupi poolt, mis ELEA algatusel kokku kutsutakse tõenäoliselt 2024 juuni esimeses pooles. Ilma töögruppi kokku kutsumata ja kaasamiseta ning mõjuanalüüsideta (kauplused, teenusepakkujad, elanikud) ei ole mõistlik 429SE muudatusi, mis ajutist parkimist ja peatumist puudutavad, ellu viia. Seda enam, et kuuldavasti on kavandamisel Liiklusseadus pakett II ja III muudatusettepanekud.

Oleme otsustanud kokku kutsuda esimesel võimalusel ELEA algatusel ametlik töögrupp ajutise parkimise ja peatumise teemal, kuhu kaasatakse:

- Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA),
- kullerettevõtted,
- Kliimaministerium,
- Tallinna Transpordiamet,
- Tallinna Linnaplaneerimise Amet,
- suuremate KOV-ide (Tallinn, Tartu, Viljandi, Pärnu, Rakvere, Narva) esindajad,

- HOV (Harjumaa Omavalitsuste Liit),
- EVEA (Eesti Väikeste ja Keskmiste Ettevõtete Liit),
- Eesti Kaubandus-Tööstuskoda,
- Eesti Kaupmeeste Liit,
- Eesti Linnade ja Valdade Liit
- Eesti Autoomanike Liit.

Uurime hetkel eelpoolnimetatud organisatsioonidelt tagasisidet ja vajadusel täiendame loetelu, mille osas oleme saanud ka juba tagasisidet, et ollakse valmis kokku tulema.

Riigiteed ja KOVide teede ehitus vajab lisarahastust ja seda ei tehta poole aastaga. Seega tekib küsimus, kas eelnõus toodud liikluskorralduse muudatused on otstarbekad ja millist probleemi need ahendavad. Samuti on uute peatumis ja parkimiskohtade loomine ehk taristu ehitamine pikem protsess.

Teie tagasisidet ootama jäädes,

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA) ja Eesti Autoomanike Liit (EAOL) liikmete nimel

Herkki Kitsing

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA)
juhatuse liige
/allkirjastatud digitaalselt/

Priit Tammeraid

Eesti Autoomanike Liit (EAOL)
juhatuse esimees
/allkirjastatud digitaalselt/