

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega muudetakse liiklusseadust.

Eelnõu peamine eesmärk on üle võtta intelligentseid transpordisüsteeme (edaspidi *ITS*) käsitlev Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2023/2661/EL, mis muudab direktiivi 2010/40/EL (edaspidi ka *ITS direktiiv*), ning tagada ITS direktiivi nõuetekohane ja mõjus täitmine Eestis. ITS direktiiv kohustab andmevaldajaid tegema masinloetaval kujul kättesaadavaks neis loetletud andmeliigid. Samas ei ole ITS direktiivi alusel Euroopa Komisjoni kehtestatud spetsifikatsioonides nimetatud andmeliikide kogumine või kättesaadavaks tegemine kohustuslik, kui neid andmeid ei koguta või need ei ole masinloetaval kujul kättesaadavad. Kogutavad ja masinloetaval kujul kättesaadavad andmed tuleb direktiivi kohaselt kättesaadavaks teha. Eestis koguvad neid andmeid Transpordiamet ja kohalikud omavalitsused.

ITS direktiivi rakendamiseks tuleb teha asjakohased muudatused liiklusseaduses (edaspidi ka *LS*).

1.2. Eelnõu ettevalmistajad

Eelnõu ja seletuskirja on ette valmistanud Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeeringute osakonna digitranspordi valdkonnajuht Enriko Laanemäe (627 2330, enriko.laanemae@kliimaministeerium.ee) ja peaspetsialist Anastasija Moskvitsjova (5885 1057, anastasija.moskvitsjova@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Annemari Vene (605 0063, annemari.vene@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

1.3. Märkused

Eelnõukohase seadusega muudetakse liiklusseadust avaldamismärkega RT I, 31.12.2024, 8.

Eelnõu on seotud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2023/2661/EL, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku ITS kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega. Liikmesriigid peavad jõustama direktiivi õigusnormid hiljemalt 21. detsembriks 2025.

Seaduse vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthääle enamust.

2. Eelnõu eesmärk

Eelnõu eesmärk on soodustada ITS kasutuselevõttu ning tagada ITS direktiivis ja selle alusel Euroopa Komisjoni koostatud spetsifikatsioonides loetletud andmeliikide kättesaadavus riikliku juurdepääsupunkti kaudu. Riiklik juurdepääsupunkt luuakse Riigi Infosüsteemide Ameti (edaspidi *RIA*) hallatavasse Eesti avaandmete teabeväravasse (edaspidi *teabevärv*), mille vahendusel tehakse andmeliigid kättesaadavaks. Andmed asuvad andmevaldaja juures, kes vastutab andmete ajakohasuse ja korrektsuse eest, tagades nende pideva uuendamise ja

täpsuse õigusaktide ja andmete kasutamise eesmärkide kohaselt. Samuti peab andmevaldaja rakendama meetmeid vigade ennetamiseks ja andmete kvaliteedi tagamiseks järgides selleks ITS direktiivi lisas II väljatoodud põhimõtteid. Andmevaldajal on õigus otsustada, kas andmed tehakse kättesaadavaks tasuta või tasu eest. Otsuse tegemisel tuleks lähtuda ITS direktiivi kohasest põhimõttest teha andmed võimaluse korral kättesaadavaks tasuta.

Andmete kohustuslik jagamine ja sellest tulenev ITS teenuste kasutuselevõtt tõhustab oluliselt ITS direktiivi eesmärkide saavutamist ning parandab andmekasutajate juurdepääsu andmeliikidele. ITS direktiivi kohane eesmärk on kiirendada ja koordineerida ITS kasutuselevõttu ja kasutamist maanteetranspordis. Direktiivil 2010/40/EL on olnud positiivne mõju ITS teenuste kasutuselevõtule Euroopa Liidu liikmesriikides. ITS teenuste kasutuselevõtt, sh usaldusväärse teabe avaldamine, muudab kogu transpordisüsteemi toimimise sujuvamaks ja tõhusamaks. Samuti parandab see liiklejate kasutajakogemust ning muudab selle ohutumaks, turvalisemaks ja usaldusväärsemaks.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (edaspidi *REM*) vastutab riigisisese ühistranspordi korraldamise, ühistranspordipoliitika väljatöötamise ja rakendamise eest. ITS direktiivi alusel on vastu võetud spetsifikatsioon, mis käsitleb mitmeliigilisi liikumisvõimalusi¹ ja sellega seotud andmeliikide kättesaadavaks tegemist. Andmeliigid, mis on nimetatud riikliku ühistranspordiregistri põhimääruses², on REM kättesaadavaks teinud ühistranspordiregistris ning neid kuvatakse visuaalselt veebisaidil www.peatus.ee.

Euroopa Komisjon võttis 2020. aasta detsembris vastu teatise säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohta³, milles tehakse ettepanek kujundada Euroopa transpordisüsteem põhjalikult ümber, et saavutada säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärk.

Euroopa Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ rõhutatakse, et automatiseeritud ja ühendatud mitmeliigiline liikuvus mängib koos digiülemineku abil loodavate arukate liikluskorraldussüsteemidega liikuvuses üha suuremat rolli, ning tuuakse esile eesmärk toetada uusi säästva transpordi ja liikuvuse teenuseid, mis parandavad liikuvust, vähendavad ummikuid ja saastet, eelkõige linnapiirkondades, ning soodustavad üleminekut puhtamatele transpordiliikidele, toetades transpordiliikide vahelise jaotuse muutmist ja paremat liikluskorraldust. Euroopa roheline kokkulepe nõuab transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist 90% võrra. Euroopa Liidu eesmärk on saavutada kliimaneutraalne majandus aastaks 2050, liikudes samal ajal saastevaba ambitsiooni poole. Euroopa Liidu kliimaeesmärkide suurendamise juures on oluline terviklik lähenemisviis. Maanteeliikluse sujuvamaks muutmine aitab kaasa säästvama transpordi kasutamisele ning CO₂ heite vähendamisele.

ITS direktiiviga on määratud prioriteetsed valdkonnad, millega Euroopa Komisjon hõlbustab liikmesriike tegema koostööd, et edendada intelligentsete transpordisüsteemide ühtlustatud ja õigeaetset kasutuselevõttu Euroopa Liidus ning lihtsustada andmeliikide jagamist. Esmalt tuleks prioriteetsetena käsitleda nelja peamist intelligentsete transpordisüsteemide väljatöötamise ja kasutuselevõtmise valdkonda, milleks on:

- 1) teabe ja liikuvusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;
- 2) reisimise, transpordi ja liikluskorraldusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;
- 3) liiklusohutuse ja turvalisusega seotud intelligentsete transpordisüsteemide teenused;

¹ [COM 2017/1926](#).

² [Riikliku ühistranspordiregistri põhimäärus–Riigi Teataja](#).

³ [COM\(2020\) 789](#).

4) intelligentsete transpordisüsteemide teenused koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse jaoks.

Neid valdkondi on täpsustatud ITS direktiivi lisas 1.

ITS teenuste kasutuselevõtt ja andmeliikide kättesaadavus võimaldab parandada liiklusohustust, pakkudes reaajas teavet (nt liiklusolude, õnnetuste jms kohta) ning parandades kasutajate sõidutingimusi. Nutikad transpordisüsteemid aitavad vähendada liiklusummikuid ja optimeerida ressursikasutust, mis omakorda vähendab keskkonnamõju. ITS teenustega luuakse ka tingimused usaldusväärsete andmete mugavaks kasutamiseks. Selleks, et võimaldada ühtset ja struktureeritud andmevahetust, on Euroopa Komisjon liiklus- ja transpordiandmete elektroonseks edastamiseks määranud kohustuslikuks andmevahetusstandardiks liiklusandmete vahetamisel DATEX II. Standardiseeritud andmevahetus lihtsustab erinevate süsteemide koostööd, mille tulemusena on andmed täpsemad ja kiiremini kättesaadavad. Ilma standardiseeritud andmevahetuseta oleks seda keerulisem tagada, mis omakorda põhjustaks ebatõhusust ja võimalikke vigu.

Koostöised intelligentsed transpordisüsteemid (*Cooperative Intelligent Transport Systems* ehk C-ITS) võimaldavad sõidukitel, transporditaristul ja teistel liikluses osalejatel omavahelisest tegevusest automaatselt ja masinloetavalt teavet vahetada. Koostöised intelligentsed transpordisüsteemid võimaldavad vahetada informatsiooni nt olukorras, kus sõiduk tuvastab libeduse, antud teavitus edastatakse teistele läheduses olevatele sõidukitele ning teehaldussüsteemile, mis võimaldab seotud osapooltel kohe saadud infole reageerida. Sellistel koos toimivatel süsteemidel on märkimisväärne potentsiaal parandada liiklusohutust, vähendada õnnetusjuhtumite arvu kui ka raskust ning suurendada liikluse tõhusust läbi optimeeritud liiklusvoogude, mis omakorda aitab kaasa energia tarbimise vähendamisele ning avaldab positiivset mõju elukeskkonnale. Lisaks koostöised intelligentsed transpordisüsteemid loovad aluse autonoomsete sõidukitele tulevikus.

Intelligentsed transpordisüsteemid parandavad oluliselt liiklusohutust, liikluse tõhusust ja mugavust, aidates lõppkasutajatel (nt sõidukijuht) sobivaid otsuseid teha ja liiklusolukorraga kohaneda. Intelligentsed transpordisüsteemid võimaldavad paremini kasutada olemasolevat taristut, suurendada mitmeliigilise transpordi võimalusi ja parandada liikluskorraldust. Sujuvam liikluskorraldus viib transpordikulude vähenemiseni (nt väiksem kütusekulu).

Andmevaldajad koguvad liiklus- ja transpordiandmetega seotud teavet ning võimaldavad sellele masinloetaval kujul ligipääsu kolmandatele osalistele, nt välismaised teenusepakkujad, nagu Google, Waze ja TomTom. Riikliku juurdepääsupunkti kaudu saavad huvilised vajalikku teavet kasutada, et pakkuda lõppkasutajatele täpsemaid ja ajakohasemaid andmeid. Intelligentse transpordisüsteemi rakenduse ja teenuse toimimiseks vajalikke isikuandmeid töödeldakse kooskõlas isikuandmete kaitse seaduse, isikuandmete kaitse üldmääruse ning elektroonilise side seadusega. Vastavalt ITS direktiivile töödeldakse isikuandmeid üksnes niivõrd, kui võrd selline töötlemine on vajalik intelligentsete transpordisüsteemide rakendsute, teenuste ja meetmete toimimiseks, et tagada liiklusohutus ja -turvalisus ning tõhustada liikluse, liikuvuse või intsidentide haldamist. Järgida tuleb põhimõtet, et kui anonüümimine on tehniliselt teostatav ja andmete töötlemise eesmärke on võimalik saavutada anonüümitud andmetega, tuleb kasutada anonüümituid andmeid. Kui anonüümimine ei ole tehniliselt teostatav või kui andmete töötlemise eesmärke ei ole võimalik saavutada anonüümitud andmetega, siis tuleks andmed pseudonüümida, tingimusel, et see on tehniliselt teostatav ja andmetöötluse eesmärke on võimalik saavutada pseudonüümitud andmeid kasutades.

ITS direktiivi rakendamine aitab kaasa linnapiirkondade rohelisemaks ja inimsõbralikumaks muutumisele. Nutikad transpordilahendused, nt teave ühistranspordi liinigraafikutest ja reaalaaja informatsioonist, soosivad ühistranspordi, jalgrattaliikluse ja jalakäijate liiklemise osakaalu kasvu, vähendades samal ajal autoliikluse koormust. Lisaks sõidukite liiklusvoo mõõtmise andmete kättesaadavaks tegemine aitab sõidukijuhtidel valida optimaalsemaid ümbersõite, võimaldades neil kiiremini ja tõhusamalt sihtkohta jõudmist. See aitab kaasa nii linnakeskkonna elukvaliteedi paranemisele kui ka bioloogilise mitmekesisuse säilitamisele, kuna väheneb transpordist tingitud looduslike elupaikade saastamine ja killustumine.

Ühtekokku aitab ITS direktiiv kaasa nii inimeste elukvaliteedi parandamisele kui ka keskkonnanäesmärkide saavutamisele, muutes transpordisektori oluliseks osaks Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide täitmisel.

Eelnõukohase seadusega ühtlustatakse riigisiselt ITS direktiivi kasutuselevõtt ning määratakse riiklik juurdepääsupunkt, mille kaudu tehakse andmeliigid leitavaks ja kättesaadavaks. Lisaks antakse Transpordiametile (edaspidi *TRAM*) õigus hinnata andmeliikide andmevaldajate vastavust ITS direktiivi ja nende alusel Euroopa Komisjoni spetsifikatsioonide nõuetele.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist.

Paragrahviga 1 muudetakse liiklusseadust.

Punktiga 1 tunnistatakse kehtetuks **LSi § 6¹ lõike 2 viimane lause**. Isikuandmetega seonduvat regulatsiooni täiendatakse ja sätestatakse eraldi lõigetes - § 6¹ lisatavad lõiked 2⁴ ja 2⁵. Viited isikuandmete töötlemist reguleerivatele kohalduvatele seadustele, nagu senises lõikes 2, ei ole vajalikud, sest asjakohaste seaduste rakendamine on ka selleta kohustuslik. Isikuandmete kaitse põhialused tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 04.05.2016, lk 1–88). Kuna see on otsekohalduv määrus, ei ole ka sellele viitamine siin kontekstis vajalik.

Punktiga 2 täiendatakse **LSi § 6¹ lõigetega 2¹ – 2⁵**.

Lõikes 2¹ sätestatakse intelligentsete transpordisüsteemide teenuse mõiste. Tegemist on juba kehtivast direktiivist tuleneva mõistega (art 3 p 4), mille sõnastust muudeti uuendatud direktiiviga ning antud mõistet ei olnud varasemalt üle võetud. Kuna kehtiv regulatsioon (LSi § 6¹ lõige 2) seda terminit kasutab on korrektne ka direktiivis sisalduv mõiste Eesti õigusesse üle võtta. Intelligentsete transpordisüsteemide teenus on määratletud kui intelligentsete transpordisüsteemide rakenduse pakkumine selgelt määratletud organisatsioonilise ja toimumisraamistiku abil, et aidata kaasa kasutusohutusele, tõhususele, kestlikule liikuvusele või mugavusele või transpordi- ja reisitoimingute hõlbustamisele ja toetamisele.

Lõigetes 2² ja 2³ täpsustatakse, mis on prioriteetsed valdkonnad intelligentse transpordisüsteemi ja teenuse väljatöötamisel ning kasutuselevõtmisel. Need on määratletud ITS direktiivi artiklis 2 ja täpsustatud lisa I. Prioriteetsed valdkonnad tuleb defineerida, kuna terminit kasutatakse § 6¹ lisatavas lõikes 8, mille üle võtmine on Komisjoniga eelkonsultatsiooni tagasiside kohaselt vajalik. Kuna lisa I on detailne, ei ole mõistlik seda tervikuna Eesti õigusesse üle võtta, mistõttu on lõikes 2³ direktiivile viidatud.

Lõiked 2⁴ ja 2⁵ täpsustavad isikuandmete kaitsega seonduvat, vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2023/2661/EL tehtud täiendustele.

ITS direktiivis reguleerib seda uues sõnastuses art 10. Eelkõige on võrreldes varasema sõnastusega lisandunud isikuandmete töötlemise eesmärk ning viited anonüümimisele ja pseudonüümimisele.

ITS direktiiv ja sellega seotud regulatsioonid iseenesest ei tekita alust ega kohustust koguda ja edastada isikuandmeid ega andmeid, mis võimaldaksid otseselt või kaudselt tuvastada konkreetset sõidukit või isikut. Eesmärgiks on tagada transporditeabe, näiteks liikluspiirangute, teeolude või liiklusõnnetuste info standardiseeritud, ajakohane ja masinloetav kättesaadavus, et toetada turvalist ja tõhusat liiklemist. Teenusepakkujad ehk kolmandad osapooled võivad siduda sõidukit konkreetse liikumisega, aga see tegevus ei ole seotud ITS direktiivi rakendamise kohustusega, vaid rakenduste kasutamisega nagu Waze, vms ning see toimub vabatahtliku kasutustingimuste nõusoleku alusel. ITS direktiiv tagab avaliku kasu ilma, et see ohustaks isikuandmete kaitset. Kõik isikustatud andmed on väljaspool ITS direktiivi kohustuslikku regulatiivset raamistikku ja sõltuvad vabatahtlikest, kommertspõhistest rakendustest ja nende kasutaja nõusolekust.

Komisjoni poolt kehtestatavad spetsifikatsioonid võivad edaspidi käsitleda isikuandmete töötlemist, selliseks juhuks sätestab art 10 lõige 2 komisjonile kohustuse edaspidi selliste spetsifikatsioonide kehtestamisel koostada isikuandmete töötlemise mõjuhindang.

Lõikes 2⁵ täpsustatakse isikuandmete turvalise töötlemise viise. Intelligentse transpordisüsteemi rakenduse ja teenuse toimimiseks vajalike isikuandmete töötlemisel tuleb kasutada anonüümimist, kui see on tehniliselt teostatav ja andmete töötlemise eesmärki arvestades võimalik. Kui anonüümimine ei ole võimalik, kuid pseudonüümimine on tehniliselt teostatav ja andmetöötluse eesmärgi on võimalik saavutada pseudonüümitud andmeid kasutades, tuleb isikuandmed pseudonüümida. Sarnaseid põhimõtteid sisaldab ka isikuandmete kaitse üldmäärus, kuid ITS direktiiv on konkreetsem, sätestades vähimal juhul andmete pseudonüümimise kohustuse, mistõttu on säte vajalik Eesti õigusesse üle võtta.

Punktiga 3 täiendatakse LSi § 6¹ lõigetega 4–8.

Lõigetes 4 ja 5 sätestatakse, et Eesti avaandmete teabevärv on riiklik juurdepääsupunkt, mille kaudu andmevaldajad teevad ITS direktiivi ja sellega seotud regulatsioonides väljatoodud andmed kättesaadavaks. Eesti avaandmete teabevärv ei toimu andmete hoiustamist, vaid üksnes võimaldab ligipääsu andmevaldaja keskkonnale. Andmed asuvad andmevaldaja juures. Andmed tuleb kättesaadavaks teha vastavalt ITS direktiivi ja Riigi Infosüsteemide Ameti tehniliste juhendite kohaselt. Sellega tagatakse, et andmed on kättesaadavad mittediskrimineerival viisil (st vabalt ligipääsetavad), masinloetaval ja standardiseeritud kujul.

Lõikes 6 sätestatakse andmevaldaja mõiste. Tegemist on ITS direktiivi alusel vastu võetud 2022/670 regulatsioonis väljatoodud mõiste ülevõtmisega, mida varajasemalt ei ole üle võetud. Kuna kehtiv regulatsioon (LSi § 6¹ lõige 4) seda terminit kasutab on korrektne ka direktiivis sisalduv mõiste Eesti õigusesse üle võtta.

Lõikega 7 määratletakse Transpordiamet pädevaks asutuseks, kellel on õigus teostada vastavushindamist andmevaldajate nõuete täitmise üle. See tähendab, et Transpordiametil on õigus kontrollida ja hinnata, kas andmevaldajad täidavad neile kehtestatud nõudeid. Transpordiametis on olemas sellekohased teadmised (sh sisuteadmised), mis võimaldab neil

efektiivselt antud rolli täita ning anda suuniseid ja juhiseid andmevaldajatele andmete korrektseks esitamiseks ja avaldamiseks. Transpordiametil on pikaajaline kogemus liiklusohutuse, liikuvusteenuste ja teedevõrgu haldamise valdkonnas, sh kogemused Euroopa Liidu projektidest (nt NAPCORE). Käesoleval hetkel vastutab Transpordiamet riikliku juurdepääsupunkti (TarkTee.ee) haldamise eest, mis tähendab, et nad koordineerivad ITS direktiivis nõutud andmete kättesaadavaks tegemist. Tulenevalt eeltoodust on Transpordiamet kõige sobilikum asutus vastavushindamist tegema.

Lõikega 8 määratletakse kohustus Kliimaministeeriumil ja oma pädevuse piires Transpordiametile teha koostööd prioriteetsetes valdkondades teiste Euroopa Liiku liikmesriikidega ja asjaomaste sidusrühmadega. ITS direktiiv kohustab liikmesriike tegema sellekohast koostööd, mis aitab efektiivsemalt tagada ITS teenuste kasutuselevõttu, arendamist kui ka toimimist Euroopa Liidu üleselt. Koostöö hõlmab endast muuhulgas ühtsete standardite ja spetsifikatsioonide arendamist ning rakendamist, sh praktikate ja kogemuste vahetamine.

Punktiga 4 täiendatakse seaduse normitehnilist märkust viitega ITS direktiivi muutvale direktiivile 2023/2661/EL.

Paragrahv 2 sätestab seaduse jõustumisaja. Seadus jõustub 2025. aasta 21. detsembril, kuna ITS direktiivi kohaselt tuleb liikmesriigil ITS direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt üle võtta 2025. aasta 21. detsembriks.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõukohase seadusega võetakse liiklusseaduses kasutusele mõiste „andmevaldaja“, „prioriteetsed valdkonnad“ ja „koostöised intelligentsed transpordisüsteemid“. Mõisteid on selgitatud seletuskirja osas 3.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu koostamise vajadus tuleneb ITS direktiivi muutva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2023/2661/EL vastuvõtmisest ning eelnõukohase seadusega võetakse direktiiv Eesti õigusesse üle.

Direktiivi 2023/2661/EL ja liiklusseaduse vastavustabel on esitatud seletuskirja lisas.

6. Seaduse mõjud

Eelnõukohasel seadusel puudub sotsiaalne mõju, mõju regionaalarengule, otsene mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele. ITS direktiivi rakendamine avaldab kaudset positiivset mõju elu- ja looduskeskkonnale, muutes linnapiirkonnad rohelisemaks ja inimsõbralikumaks. Nutikad transpordilahendused, nagu reaalajas ühistranspordi info, soodustavad ühistranspordi, jalgrattasõidu ja jalgsi liikumise kasvu ning vähendavad autoliiklust. Liiklusvoo andmete kättesaadavus võimaldab juhtidel valida kiiremaid ja tõhusamaid marsruute, mis parandab linnakeskkonna elukvaliteeti ja aitab säilitada bioloogilist mitmekesisust, vähendades transpordi mõju loodusele.

6.1. Mõju majandusele - mõju ettevõtlusele

Ummikud lähevad ELi majandusele maksma igal aastal rohkem kui 1% SKPst⁴, seda nii kodanike ja töötajate kaotatud aja kui ka seetõttu, et logistika, millest majandus sõltub, on ebausaldusväärne ja ebatõhus. Nutikate transpordisüsteemide (ITS), mis vähendavad vahejuhtumeid ja parandavad liikluskorraldust, kasutuselevõtt võib aidata märkimisväärselt leevendada ummikuid ning suurendada majanduslikku tasuvust ja Euroopa Liidu majanduse konkurentsivõimet.

ITS direktiiv soodustab andmete laialdasemat kättesaadavust ning jagamist avaliku sektori ja erasektori vahel, luues võimalusi tehnoloogiaettevõtetele, kes pakuvad nt liikuvusteenuseid, sõiduplaneerimist, erinevaid liikuvus- ja navigeerimisteenuseid, samuti sõiduplaneerimist. See loob aluse uute ja täiustatud teenuste väljatöötamiseks andmepõhise innovatsiooni kaudu. Näiteks võib andmeanalüüs võimaldada täpsemaid logistikalahendusi, efektiivsemat liikluskorraldust ning personaalsemaid transporditeenuseid, mis kokkuvõttes parandavad kogu sektori toimimist.

ITS direktiiv käsitleb ka riikidevahelisi transpordiaspekte, mida üksikud liikmesriigid ei suuda rahuldavalt lahendada, nt seadmete koostalitlusvõime ja ITS teenuste siseturu tugevdamine kogu Euroopa Liidus. Nende saavutamiseks tugineb ITS direktiiv harmoneeritud standarditel, mis tagavad kõigile ettevõtetele võrdsed võimalused tegevuse laiendamiseks ja ühtse turu eeliste ärakasutamiseks.

Lisaandmete kasutuselevõtt ja jagamine loob uusi äri võimalusi, mis annavad tuge innovatsioonile, toetades samal ajal töökohtade loomist ja majanduskasvu. Andmepõhised lahendused aitavad kaasa ka transpordisektori keskkonnamõju vähendamisele ja säästlikkuse suurendamisele, mis on kooskõlas Euroopa Liidu rohepöörde eesmärkidega.

Praegu ei ole Eestis ühtegi erasektori ettevõtet, kellel oleks kohustus ITS direktiivis nimetatud andmeliike riikliku juurdepääsupunkti kaudu kättesaadavaks teha. Tulevikus võib kohustus laieneda erasektori ettevõtetele, kui hakatakse pakkuma veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti ITS direktiivi alusel vastu võetud Euroopa Komisjoni delegeeritud määrusele (EL) nr 885/2013.⁵

6.2. Mõju riigiasutuste (TRAM) töökorraldusele

TRAM nimetatakse pädevaks asutuseks, kellel on õigus teha vastavushindamist ITS direktiivi ning nende alusel vastuvõetud spetsifikatsioonide nõuete kohaselt. Andmevaldaja peab andmete avalikustamisel täitma deklaratsiooni teabevaravas, kinnitades vastavust ITS direktiivi ja nende alusel Euroopa Komisjoni kehtestatud spetsifikatsioonide nõuetele. Deklaratsioon võimaldab andmevaldajal tutvuda kehtivate nõuetega ning mõista neid põhjalikumalt. Andmevaldajal tuleb lisada ka teabevaravas ettenähtud andmekirjelduse vorm (metaandmete kirjeldus). Pärast eespool nimetatud toimingute tegemist tehakse andmed koos metaandmestiku kirjeldustega teabevaravas kättesaadavaks.

Pädeva asutusena teeb TRAM järgmisi toiminguid:

- vastavushindamist teabevaravas pärast andmete avalikustamist. Kui andmevaldaja andmed, sh metaandmestik, ei vasta ITS direktiivis ja nende alusel Euroopa Komisjoni kehtestatud spetsifikatsioonidele, teavitab TRAM sellest andmevaldajat paranduste tegemiseks. Kui andmevaldaja ei tee parandusi mõistliku aja jooksul, on TRAMil õigus nõuda andmestiku tegemist teabevaravas mitteavalikuks. Vastavushindamise

⁴ [JRC Scientific and Policy reports Measuring Road Congestion.](#)

⁵ [COM 885/2013.](#)

teostamisega tagatakse ITS direktiivi nõuetekohane täitmine, et esitatud andmed oleksid autentsed ja terviklikud. Samuti on TRAM kõnealuste nõuete täitmisel kohustatud juriidiline isik ning peab tagama, et ITS direktiivi nõuded oleksid täidetud. TRAM teeb järelevalvet oma sisekontrollimeetmetega;

- selgitab riikliku juurdepääsupunkti teabevärava arendusvajadusi ning annab RIAle arendustellimusi, et teenus vastaks ITS direktiivi nõuetele ja riiklikule vajadusele;
- koostöös RIAGA koostab ja ajakohastab ITS direktiivi ja nende alusel Euroopa Komisjoni kehtestatud spetsifikatsioonide põhjal andmevaldajatele juhendeid;
- koordineerib andmete jagamist riiklikus juurdepääsupunktis ning pakub andmekasutajatele kui ka -valdajatele sellekohast kasutajatuge.

Arvestades asjaolu, et TRAM teeb järelevalvet oma sisekontrollimeetmega, tuleb tagada kohustuste lahusus, mis tähendab, et iseenda töö üle ei saa teha järelevalvet. Järelevalveülesande sõltumatus ja lahusus kontrollitava tegevusest tagatakse asutuse juhtimisstruktuuriga, kus järelevalvetegevuse alluvus ja aruandeliin erineb kontrollitava tegevuse vastutava täitja alluvusest ja aruandeliinist.

6.3. Mõju kohaliku omavalitsuse töökorraldusele

ITS direktiivis sätestatud andmete kättesaadavaks tegemine toob Tallinnale ja Tartule kaasa ajutise töökoormuse kasvu ning ühekordse töö, mille käigus tuleb nõutavad andmeliigid teha masinloetaval kujul kättesaadavaks. Samas ei ole tegemist täiesti uue kohustusega, enamik ITS direktiiviga nõutud andmeliikidest tuleb kohalikel omavalitsustel juba praegu esitada vastavalt majandus- ja taristuministri 5. jaanuari 2015. a määrusele nr 1 „Liikluspiirangute avalikustamise ja liikluskeelu alasse loa taotlemise ja loa väljastamise kord“. Seetõttu piirdub mõju peamiselt andmete vormistamise ja avaldamise viisi kohandamisega, mitte uute andmekogumite loomisega.

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

Seaduse rakendamine ITS direktiivi ja selle alusel Euroopa Komisjoni kehtestatud spetsifikatsioonide kohaselt seab kohustused nii riigile kui ka kohalikele omavalitsustele. Peamiselt puudutavad need kohustused andmete kogumist, haldamist, kättesaadavaks tegemist ja masinloetavuse nõuete täitmist. Kohalikud omavalitsused, kes on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2024/1679⁶ (TEN-T määrus) alusel määratud Eesti linnatranspordisõlmedeks (Tallinn ja Tartu) või kelle haldusalasse kuuluvad üleeuroopalised transpordivõrgud (edaspidi *TEN-T põhi- ja üldvõrgumaanteed*), on kohustatud tegema liikuvuse ja transpordiga seotud andmed kättesaadavaks riikliku juurdepääsupunkti kaudu. ITS direktiivi lisa III ja IV määratlevad tähtjad ja geograafilise kohaldamisala, mis ajaks tuleb andmeliigid või teenused teha kättesaadavaks. Lisa III tabelis on määratud veergudes kaks erinevat tähtaega tulenevalt sellest, et kas andmeliigid on masinloetaval kujul olemas või mitte. Juhul, kui andmed on olemas masinloetaval kujul, siis tuleb need andmeliigid teha kättesaadavaks ITS direktiivi artikli 6a lõikes 1 teises lõigus osutatud kuupäevaks. Kui andmeid ei ole masinloetaval kujul, siis tuleb need kättesaadavaks teha ITS direktiivi artikli 6a lõike 1 kolmandas lõigus osutatud kuupäevaks.

Andmed tuleb kättesaadavaks teha teabeväravas RIA andmevahetuse abikeskuses⁷ väljatoodud juhiste kohaselt. RIA vastutab juurdepääsupunkti loomise ja haldamise eest ning teeb selleks

⁶ [COM 2024/1679](#).

⁷ [RIA andmevahetuse abikeskus](#).

koostööd TRAMiga. Riikliku juurdepääsupunkti funktsioon tuleb teabeväravas luua hiljemalt 21. detsembriks 2025, kui tuleb üle võtta uuendatud direktiiv 2010/40/EL.

Kohalike omavalitsuste kulud seaduse rakendamisel sõltuvad sellest, kas andmed on digitaliseeritud ning masinloetaval kujul kättesaadavad. Kui andmed on juba digitaliseeritud ja vastavad masinloetavuse nõuetele (sh andmestandardina kasutuses DATEX II), on lisakulud väikesed ning tulevad peamiselt andmete kättesaadavaks tegemiseks vajalike süsteemide liidestamist riikliku juurdepääsupunktiga teabeväravas. Kui aga andmeid ei ole digiteeritud või need ei vasta standarditele, võib seaduse rakendamine nõuda neilt investeringuid, et arendada ITS-süsteeme, korrastada andmeid ja koolitada töötajaid. Kohalikel omavalitsustel tuleb koostööd teha riiklike ametitega (TRAM ja RIA), kes vastutavad juurdepääsupunkti haldamise ja andmevahetuse korraldamise eest, et tagada andmete ühtne esitus ja vastavus Euroopa Komisjoni kehtestatud spetsifikatsioonidele.

Seaduse rakendamine toob kaasa kulusid kohalike omavalitsuste ja riigi tasandil. Samas on pikaajaline kasu märkimisväärne, arvestades et see aitab kaasatranspordisüsteemide tõhusamale toimimisele, suuremale liiklusohutusele ja keskkonnasäästlikkusele. Seetõttu on oluline tagada tihe koostöö kõigi osaliste vahel, et seaduse rakendamine oleks sujuv ja tõhus.

Andmevaldajate kulud andmete kättesaadavaks tegemiseks riiklikus juurdepääsupunktis sõltuvad nende digiteerituse tasemest ning andmete masinloetaval kujul jagamise võimalikkusest. Seaduse rakendamine toob kaasa kulusid nii kohalikele omavalitsustele, kes on TEN-T määruse mõistes määratud linnatranspordisõlmeks (Tallinn ja Tartu), kui ka teeomanikele, kelle haldusalasse jäävad üleeuroopalised põhi- ja üldvõrgumaanteed (sh TRAM ja kohalikud omavalitsused). Nendel on kohustus tagada, et ITS direktiivis ning Euroopa Komisjoni spetsifikatsioonides nimetatud andmeliigid oleksid kättesaadavaks tehtud.

Kohalikud omavalitsused, kelle haldusalasse jäävad üleeuroopalised üldvõrgumaanteed, saavad oma andmed kättesaadavaks teha TarkTee.ee veebilehe sisestusmooduli kaudu. Andmete edastus nimetatud sisestusmooduli kaudu ei too kohalikele omavalitsustele kaasa töökoormuse ega kulude kasvu. Enamikku kohustuslikest andmeliikidest peaksid kohalikud omavalitsused juba praegu esitama majandus- ja taristuministri 5. jaanuari 2015. a määruse nr 1 „Liikluspiirangute avalikustamise ja liikluskeelu alasse loa taotlemise ja loa väljastamise kord“ kohaselt.

ITS direktiivi nõuete täitmisel tekivad andmete kättesaadavaks tegemisega suurimad kulud linnatranspordisõlmedel (Tallinn ja Tartu) ning samuti jääb Tallinna haldusalasse üleeuroopaline põhivõrgumaantee. Konkreetsed kulud sõltuvad digiteerituse tasemest ning andmete olemasolust ja kättesaadavust. Need tegurid määravad, kas andmeid saab riikliku juurdepääsupunkti kaudu masinloetaval kujul kättesaadavaks teha ning millised kulud sellega kaasnevad.

Lisaks eespool nimetatud linnatranspordisõlmegadele tuleb TRAMil kättesaadavaks teha rohkem andmeliike ning täita pädeva asutuse rolli ITS direktiivi nõuete täitmiseks. Seaduse rakendamisel kasvab TRAMis pädeva asutuse ülesannete täitmisega töökoormus hinnanguliselt 0,5 FTE (täistööajaga töötaja ekvivalent), millega kaasneb iga aastastelt täiendav kulu 24 000€. Seoses sellega on TRAMil alates 2026. aastast vaja lisatööjõudu ja -rahastust. Vastavad vahendid planeeritakse 2026. aasta eelarvesse.

Muudatuste rakendamine ei too otseselt tulusid riigieelarvesse, kuid tuleb rõhutada, et andmevaldajal on õigus otsustada, kas andmed tehakse kättesaadavaks tasuta või tasu eest.

Otsuse tegemisel tuleks lähtuda ITS direktiivi põhimõttest, mille kohaselt tuleks andmed võimaluse korral teha kättesaadavaks tasuta.

8. Rakendusaktid

Seaduse vastuvõtmisel ei ole vaja kehtestada uusi ega muuta rakendusakte.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 21. detsembril 2025, mis on direktiivi 2023/2661/EL ülevõtmise tähtaeg.

10. Eelnõu koostamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning Justiits- ja Digiministeeriumile. Eelnõu esitatakse arvamuse andmiseks Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Tallinna Linnavalitsusele, Tartu Linnavalitsusele, Transpordiametile, Riigi Infosüsteemide Ametile, Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liidule.