Jäätmeseaduse, liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

Lisa

**Kooskõlastamisel laekunud märkustega arvestamine**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Esitaja | § või koht eelnõus | Ettepanek/arvamus | Kliimaministeeriumi arvamus ja uued sõnastused |
| JUM | JäätS § 263 lõige 3 | Üheselt ei ole selge, mida eelnõuga lisatava JäätS § 263 lõike 3 punktis 1 sätestatu sisuliselt tähendab. Seletuskirjas ei ole muudatust vajaliku põhjalikkusega selgitatud. Nii tõusetub mh järgmised küsimused: kas jäätmevaldajalt ei nõuta jäätmekäitluskulude osalist kandmist, kui esinevad kõnesoleva paragrahvi lõike 3 punktis 1 loetletud tingimused; kuidas tuvastatakse see, et romusõiduki osa puudub väärteo või kuriteo toimepanemise tagajärjel ja kuidas seda tõendatakse – kas jäätmekäitleja peab hakkama jäätmevaldajalt sellekohast tõendit küsima; kui jah, siis kuidas ja millisest asutusest jäätmevaldaja selle tõendi saab ning kas tõendil on kindlaksmääratud vorm või piisab jäätmevaldaja suulisest kinnitusest, et toime on pandud süütegu ning kuidas jäätmevaldaja või jäätmekäitleja oskab väärteo ja kuriteo sisulist erinevust kindlaks teha?  Palume eelnõu seletuskirja täpsustada ja esitatud küsimusi selgitada, vajadusel täiendada ka eelnõu. | Arvestatud, seletuskirja ja eelnõud muudetud. Tegemist on jäätmeseaduses kehtiva lõike taasesitamisega. Jäätmekäitleja ei tohi nõuda jäätmevaldajalt osalist jäätmekäitluskulude kandmist, kui olulised osad puuduvad väärteo või kuriteo tagajärjel. Uue sättena lisatakse, et osalist jäätmekäitluskulude kandmist ei tohi ka nõuda Keskkonnaametilt ja kohalikult omavalitsuselt või kohaliku omavalitsuse asutuselt. Sätte eesmärk on tagada, et osaliselt lammutatud romusõidukid saaks anda jäätmekäitlejale tasuta üle. Kui sõidukit ei ole lammutatud pahatahtlikult ja teadlikult, siis ei tohiks ka tasaarveldamist nõuda, kuna sellisel juhul ei pruugi sõidukid jäätmekäitlejale jõuda. Lisaks kohaldatakse mootorsõidukitele laiendatud tootjavastutust, mille kohaselt tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Tootjad maksavad jäätmekäitlejatele romusõidukite käitlemise eest, mistõttu tuleb mittekomplektne sõiduk tasuta vastu võtta. Jäätmekäitlejate sõnade kohaselt on romusõiduk positiivse väärtusega ning hetkel ei ole esinenud olukordi, kus jäätmevaldaja on pidanud tasuma osaliselt lammutatud sõiduki jäätmekäitluse eest. |
| JUM | JäätS § 263 lõige 13 ja § 263 lõige 3 punkti 1 | Eelnõu § 1 punkt 3 – olete seletuskirjas (lk-d 7 ja 10) kavandatava JäätS § 263 lõike 13 ja § 263 lõike 3 punkti 1 juures selgitanud, et kavandatavad JäätS sätted on seotud LS §-i 77 lisatava lõikega 61, mille „alusel on võimalik liiklusregistrist kustutada sõidukeid, kui need on teadmata kadunud ja neid ei ole võimalik nõuetekohase lammutustõendi alusel kustutada.“ Samuti selgitate seletuskirjas, et „Omanik, kes on oma sõiduki kustutanud liiklusregistrist, loobub sellise sõiduki kasutamisest ja sõiduki omamisest. Liiklusregistrist kustutatud sõidukid võivad olla kellegi hoovis, tänaval või varastatud, mistõttu sellised sõidukid võivad olla omanikuta.“  Justiitsministeeriumi hinnangul saab seletuskirjas kasutatud sõnastusest järeldada, et LS § 77 lõike 61 punkti 1 järgi esitab taotluse sõiduki omandiõiguse omaja kui omanik, kuid kavandatava sätte järgi saab taotluse esitada siiski sõiduki registrijärgne omanik. Leiame, et tuleb eristada sõiduki omandiõiguse omajat kui omanikku ning registrijärgset omanikku, kes ei pruugi olla sõiduki omandiõiguse omaja, sest liiklusregistri kanded ei ole selles osas õigusliku tähendusega (Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a määrus nr 75 „Liiklusregistri pidamise põhimäärus“ § 9). Seda, et liiklusregistri kanded ei tekita, muuda ega lõpeta omandiõigust sõidukile, on Riigikohus selgitanud näiteks lahendi 3-2-1-133-13 punktis 23 ja lahendi 3-3-1-94-09 punktis 12. Seega on liiklusregister informatiivne andmekogu ning sõiduki nagu ka muudegi vallasasjade omandi üleminekuks on vaja selle kohta kokkulepet ja valduse üleandmist, mitte liiklusregistri kannet (vt Riigikohtu lahend 3-2-1-133-13 punkt 24).  Eelnevast lähtuvalt palume seletuskirjast eemaldada või ära muuta kavandatava JäätS § 263  lõike 13 ja § 263 lõike 3 punkti 1, LS § 77 lõigete 61, 11 ja 12 jt sätete juures või seletuskirja muudes osades esinevad laused ja lauseosad, mis võimaldavad teha ebaõige järelduse, justkui oleks liiklusregistri kanne õigusliku tähendusega ja registrijärgne mootorsõiduki omanik oleks seega sõiduki omandiõiguse omaja. Samuti leiame, et seletuskirjas on õiguslikult ebaõiged lõigud, mis selgitavad, et sõiduki liiklusregistrist kustutamisega loobub omanik sõiduki omamisest, mistõttu palume vastavad kohad eemaldada või ära muuta. Sõiduki omandiõiguse kuuluvust tuleb jätkuvalt hinnata tsiviilõiguse reeglite järgi, mitte liiklusregistri kande järgi. | Arvestatud, seletuskirja ja eelnõud muudetud. |
| JUM | JäätS *„§ 1251* | Kõigepealt tõstatame küsimuse, mille aluseks on seletuskirjas esitatu: „Paragrahvis 120 sätestatu on liiga üldine ning isik ei saa aru, kas jäätmeks muutunud mootorsõiduki või selle osa hooldusnõuete rikkumise korral võib ta konkreetse teo eest karistada saada või mitte.“,  ja palume vastus esitada seletuskirjas: kas kehtiva õiguse kohaselt ei ole kontrollitud ja vastutusele võetud isikuid, kes rikuvad romusõidukite käitlusnõudeid, mis sisalduvad JäätS § 29 lõike 4 punkti 7 alusel kehtestatud määruses[[1]](#footnote-1)[1]?  Kui kehtiva õiguse alusel on romusõidukite käitlusnõuete rikkumise eest isikuid vastutusele võetud, siis tuleb seletuskirjas kindlasti põhjendada uue normi kehtestamise vajalikkust.  Seletuskirjas (lk 11) esitatud selgituste kohaselt rakendatakse kavandatavat § 1251 järgmiste JäätS-s sätestatud „kohustuste rikkumise korral: jäätmete tekke vältimise nõuded, mis on sätestatud JäätS-i §-des 21 ja 221 – jäätmetekke vältimise nõue ning kohustus juhinduda jäätmetekke vältimise ja jäätmehooldusmeetmete väljatöötamisel ning rakendamisel jäätmehierarhiast. Jäätmehooldusnõuded on JäätS-i 3. jao §-des 28 ja 29 (välja arvatud lõiked 41 ja 42 ), mis käsitlevad jäätmehoolduse üldnõudeid ning muid jäätmealaseid hoolsuskohustusi.“  Palume seletuskirjas täiendavalt selgitada jäätmete üleandmise kohustuse nõudeid ning viidata üleandmise nõudeid sätestatavatele normidele.  Seletuskirjas (lk 11) märgitakse järgmist: „Kuna jäätmekäitluse valdkond on üsna suur, hõlmates nii jäätmete kogumist, vedamist, taaskasutamist kui ka kõrvaldamist, sealhulgas vahendaja või edasimüüja tegevust, saab keskkonnale põhjustatud kahju olla väga suur. Rikkumiste korral, kus tegemist on otsese tahtluse või kavatsetusega toime pandud teoga, on rangelt karistamine põhjendatud ja sellel peaks olema ka üldpreventiivne iseloom.“Juhime tähelepanu, et KarS § 364 kohaselt on karistatav keskkonna saastamine, KarS § 365 näeb ette kriminaalvastutuse keskkonna saastamise eest ettevaatamatusest. Mõlemas sättes on ettenähtud erinev karistus tulenevalt sellest, kas jäätmete ebaseadusliku keskkonda viimisega on tekitatud oht, põhjustatud oluline või suur kahju vee, pinnase või välisõhu kvaliteedile, looma- või taimeliikide isenditele või nende osadele.  Seletuskirjas öeldakse (lk 11), et „Loata tegevus on üks keskkonnaohtlikumaid tegevusi.“Juhime tähelepanu, et KarS-s on vastutuse säte juba olemas. Nimelt näeb KarS § 372 (tegevusloata ja keelatud majandustegevus) ette vastutuse majandustegevuse eest valdkonnas, mille kohta kehtis erikeeld või MSÜS alusel kohaldatud majandustegevuse keeld, samuti tegevusloata tegutsemise eest valdkonnas, kus tegevusluba on nõutav.  Seletuskirjas (lk 12) väidetakse, et maksimaalne karistusmäär füüsilisele isikule JäätS § 1251 järgi on 300 trahviühikut ja juriidilisele isikule 200 000 eurot. Karistusmäärad on samad, mis on sätestatud JäätS §-s 120. See väide ei vasta tõele, sest JäätS § 120 karisusmäärad on füüsilisele isikule kuni 200 trahviühikut ning juriidilisele isikule kuni 100 000 eurot. Palume väidet korrigeerida.  Kokkuvõttes palume eelnõu seletuskirja täiendada uue karistusnormi loomise põhjendustega, et saaksime neid analüüsides normile hinnangu anda. Palume normi loomisel arvestada ka olemasoleva vastutuse sättega nii JäätS-s kui ka KarS-s. | Arvestatud, seletuskirja ja eelnõud muudetud. Eelnõust eemaldati paragrahv *1251*.  Seletuskirjas täiendatud üleandmise kohustuse nõudeid ning viidati üleandmise nõudeid sätestatavatele normidele. |
| Transpordi- amet | Paragrahv 25 lg 3 p 3 | Juhime tähelepanu, et § 25 lõike 3 punkti 3 väljapakutud sõnastuses on märgitud L2e kategooria, mis on kolmerattaline mopeed – palume üle kontrollida, kas nimetatud kategooria on õige ning sõnastus asjakohase direktiiviga kooskõlas. Võiks kaaluda L6e käsitlemist, mis on nn mopeedauto. | Ei arvestada, kuna ELV direktiiv kohaldub 70/156/EMÜ IIA lisas määratletud M1-või N1-kategooria sõidukitele ning direktiivi 92/61/EMÜ määratluse toodud kolmerattalistele mootorsõidukitele, välja arvatud kolmerattalised mootorrattad. L2e kategooria on kolmerattalised mopeedid. Direktiiv ei kohaldu L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria sõidukitele. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi | Paragrahv 128 lõike 4 punkt 1 | Ülaltoodud korra juurutamisel peab paragrahvi 128 lõike 4 punkt 1 toodud sõiduki valdajal jääma piisav aeg selle nõude vaidlustamiseks ja vajadusel ekpertiisi tellimiseks enne sõiduki üle andmist jäätmekäitlejale, sest tegu võib olla liiklusseaduse § 83 või 82 määratud sõiduki või selle olulise osaga | Ei arvestata. ELV direktiivi põhjenduspunkti nr 10 kohaselt ei ELV direktiiv reguleerimisalas nõuetekohaselt ja keskkonnasõbralikul viisil hoitavad vanasõidukid, mille puhul mõeldakse ajaloolisi, kollektsionääridele huvi pakkuvaid või muuseumidele mõeldud sõidukeid, olgu need siis kasutusvalmis või osadeks lahti võetud. Põhjenduspunkti nr 10 kohaselt ei kehti sellistele sõidukitele direktiivis 75/442/EMÜ sätestatud jäätmete määratlus. Liiklusseaduse paragrahv 82 sätestab sellise sõiduki mõiste, kuid paragrahv 83 läheb eesmärgist kaugemale ning ei ole kooskõlas ELV direktiivi põhjenduspunktiga nr 10.  Liiklusseaduse paragrahvis 83 toodud vanasõiduk ei kuulu jäätmeseaduse kohaldamisalasse.  Paragrahvis 128 ei ole vaja eraldi „piisavat aega“ kehtestada. Ettekirjutus koostatakse haldusmenetluse käigus. Enne ettekirjutuse andmist peab haldusorgan andma menetlusosalisele võimaluse esitada kirjalikus, suulises või muus sobivas vormis asja kohta oma arvamus ja vastuväited. Tähtaeg määratakse kokkuleppel.  Jäätmete määratlemisel on oluline eelkõige valdaja tegevus ja äraviskamise mõiste ning oluline on välja selgitada, kas valdaja kavatseb asja ära visata. Lisaks tuuakse välja, et äraviskamise kavatsusele võib viidata asjaolu, et asi ei ole valdajale vajalik või kujutab endast koormat, millest valdaja soovib vabaneda. Oluline on arvestada ka seda, mida valdaja vallasasjaga teeb, kui ka seda, mida ta kavatseb vallasasjaga teha. Sõiduki taastamise majanduslik otstarbekus sõltub alati konkreetsest olukorrast.  Eesti kohus on kohtuotsuses nr 4-17-3959 toonud välja, et äraviskamisega on tegemist ainult siis, kui asja kasutusele võtmine ei ole tehniliselt võimalik, majanduslikest või keskkonnakaitselistest asjaoludest tulenevalt mõistlik. Kohtuotsuse nr 4-17-3959 punktis 46 tuuakse välja, et romusõidukiks tuleb vähemalt pidada **selliseid sõidukeid, mis on sedavõrd kehvas olukorras, et nende taastamine ei ole majandlikult mõistlik**, kuna niisugused sõidukid võivad hakata endast kujutama suurt keskkonnaohtu juba iseenesest või seetõttu, et omanikul tekib kiusatus nad kuhugi vedelema jätta. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi | paragrahvi 25 lõike 3 punkt 3 | Muuta sõnastust: paragrahvi 25 lõike 3 punkt 3 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „3) mootorsõiduk – M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõiduk ja M1, N1 ja L2e mootorsõiduki osa, välja arvatud liiklusseaduse § 83 ja § 82 määratud sõiduk ja selle osad;“; | Ei saa arvestada, kuna liiklusseaduse § 82 määratud sõiduk (võistlussõiduk) ja selle osad ei ole romusõidukite direktiivi kohaldamisalast väljas.  Vajadusel saab hinna paragrahvis 82 määratud sõiduki mõiste muutmise võimalikkust.  Romusõidukite direktiiv 2000/53/EÜ kohaldub M1, N1 ja L2e kategooria sõidukitele. Romusõidukite direktiivi põhjenduspunktis nr 10 on toodud, et romusõidukite direktiiv ei kohaldu nõuetekohaselt ja keskkonnasõbralikul viisil hoitavate vanasõidukite kohta, mille puhul mõeldakse ajaloolisi, kollektsionääridele huvi pakkuvaid või muuseumidele mõeldud sõidukeid, olgu need siis kasutusvalmis või osadeks lahti võetud. |
| Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon |  | Eelnõus sätestatakse, et romusõiduk tuleb anda üle üksnes keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjaga või tootjate ühendusega. Probleem seisneb selles, et kuidas on võimalik jäätmevaldajal teada saada, millisel jäätmekäitlejal on eelpoolnimetatud leping sõlmitud. Eeldada tuleks, et romusõidukitega tegeleval jäätmekäitlejal on selline leping sõlmitud või sellise lepingu sõlmimine peaks olema lausa romusõidukite käitlemise keskkonnaloa tingimus. | Jäätmekäitlejad on toodud Transpordiameti koduleheküljel[[2]](#footnote-2) ning jäätmekäitlejal on Probleemtooteregistris.  Jäätmeseaduse kohaselt on probleemtoodete või probleemtoodetest eraldatud osade vastuvõtmine ja kokkuostmine jäätmetena on lubatud üksnes käesoleva seaduse § 261 lõike 2 alusel asutatud probleemtooteregistris registreeritud tootjal või tootjate ühendusel või keskkonnakaitseluba omaval isikul, kes täidab käesoleva seaduse § 251 ja käesoleva seaduse § 26 lõike 3 alusel kehtestatud kohustusi, sealhulgas käesoleva seaduse § 117 lõikes 21 sätestatud kohustust. |
| Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon |  | Eelnõus sätestatakse, et romusõiduk, mis on liiklusregistrist kustutatud, tuleb tasuta anda üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale. EVEA-le jääb arusaamatuks, miks jäätmekäitleja ei tohi tasuda jäätmevaldaja poolt üleantava jäätmematerjali eest. Ehk miks sõiduki valdajaga ei tohi sõlmida jäätmematerjali ostu-müügi lepingut ja tuleb sõlmida materjali tasuta üleandmise leping. Romusõiduki eest makstav tasu aitaks hüvitada neid kulutusi, mida on vaja teha romusõiduki toimetamiseks jäätmekäitleja juurde. Oluline on, et jäätmed saaksid koristatud. | Eelnõud ja seletuskirja täiendatud. Nõustume, et . romusõiduki eest makstav tasu aitab hüvitada neid kulutusi, mida on vaja teha romusõiduki toimetamiseks jäätmekäitleja juurde. Toome välja, et jäätmeseadusese eelnõus on toodud nõue, et mootorsõiduki tootja tagab vähemalt kord aastas tasuta romusõidukite kogumise ja kuludeta üleandmise jäätmekäitlejale. |
| Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon |  | Eelnõu järgi, kui jäätmekäitlejale antakse üle romusõiduk, millel puuduvad sõiduki põhilised osad, eelkõige mootor ja kere, või kui see sisaldab jäätmeid, mis on lisatud romusõidukisse, võib jäätmekäitleja nõuda jäätmevaldajalt jäätmekäitluskulude osalist kandmist, võttes arvesse asjaomase sõiduki puuduva osa materjali väärtust ja sõidukile lisatud jäätmete käitluskulusid. Kuna probleemtoodete laiendatud tootjavastutuse põhimõte tagab jäätmete käitlemise kulude hüvitamise, siis ei peaks jäätmevaldajal olema kohustust kanda jäätmekäitluskulusid. Kui aga koos sõidukiga antakse üle muid jäätmeid, siis on pooltel õigus kokku leppida sõidukile lisatud jäätmete käitlemise hinnas või lähtuda jäätmekäitleja hinnakirjast, võttes arvesse ka romusõiduki materjali väärtust. | Ei saa arvestada, kuna see läheks vastuollu romusõiduki direktiiviga. Selle sätte eesmärk on vähendada romusõidukite illegaalset käitlust ning selle negatiivseid tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.  Romusõidukite direktiivi 2000/53/EÜ artikkel 5 lõike 4 kohaselt võivad liikmesriigid ette näha, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukite edasitoimetamine ei toimu täielikult tasuta juhul, kui kõnealusel sõidukil puuduvad sõiduki põhilised osad, eelkõige mootor ja kere, või kui see sisaldab jäätmeid, mis on lisatud kasutuselt kõrvaldatud sõidukisse.  Jäätmekäitlejate sõnade kohaselt on võimalik teatud osade puudumisel siiski raha saada sõiduki üleandmisel. |
| Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon | *§ 263 lg 4* | Eelnõu kohaselt võib jäätmekäitleja lammutustõendi väljastamise õiguse lepinguga teatud tingimustel üle anda kogujale. Ei ole selge, kes on koguja ja kelle nimel ta lammutustõendi väljastab. Kehtiva õiguse kohaselt võib lammutustõendi esitada Maanteeametile ka tootja, kes on registreeritud jäätmeseaduse alusel asutatud probleemtooteregistris ning kes tagab, et romusõiduk viiakse ohtlike jäätmete käitluslitsentsi ja jäätmeluba omavasse käitluskohta. Tootja esitab käitluskohaga sõlmitud lepingu koopia ja muud kokkulepet tõendavad dokumendid probleemtooteregistrile. | Arvestatud. Eelnõud ja seletuskirja täiendatud. Lammutustõend saadetakse elektrooniliselt jäätmekäitleja poolt Transpordiametile, mille alusel sõiduk kustutatakse liiklusregistrist. |
| Eesti Kaubandus-Tööstus-koda |  | Kui seletuskirjas viidatakse, et eelnõu ei lisa uut põhimõtet, siis palume seletuskirjas konkreetsemalt välja tuua, millises sättes või sätetes on see põhimõte kirjas kehtivas õiguses ja/või vastavas direktiivis.  *Eelnõu § 1 p 3 (jäätmeseaduse § 263 lg 4) juures on seletuskirjas (lk 10) välja toodud, et märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist ja jäätmete raamdirektiivist, mis on võetud üle jäätmeseaduse § 251 lõikega 1 ning jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määrusega nr 79. Seletuskirjas ei ole aga konkreetsemalt viidatud direktiivi artiklitele ega määrusele ning seetõttu on keeruline kontrollida, kas see põhimõte on ikkagi samal kujul kirjas siseriiklikus õiguses või mitte. Sama kommentaar käib ka näiteks eelnõu § 1 p 5 kohta.* | Arvestatud. Täiendame seletuskirja ning toome välja millises sättes või sätetes on põhimõtted toodud. |
| Eesti Kaubandus-Tööstus-koda | §-ga 1251 | Seletuskirja (lk 11-12) kohaselt liigituks nimetatud väärteokoosseis sisu poolest jäätmeseaduse § 120 koosseisu ning karistusmäärad on samad, mis on sätestatud §-s 120. Juhime tähelepanu, et jäätmeseaduse § 120 kohaselt on rahatrahv eraisikule kuni 200 trahviühikut ja juriidilisele isikule kuni 100 000 eurot ehk väiksemad kui eelnõu § 1 p-s 4. Seetõttu teeme ettepaneku vähendada viidatud sättes karistusmäärasid, et need oleksid võrdsed jäätmeseaduse §-s 120 sätestatuga.  *Kaubanduskoja ettepanek:*  *Vähendada eelnõu § 1 p-s 4 sätestatud karistusmäärasid ning sõnastada säte järgmiselt:*  *„§ 1251 Romusõidukite jäätmehoolduse nõuete rikkumine*  *(1) Romusõidukite jäätmehoolduse nõuete, sealhulgas jäätmete üleandmise kohustuse või üleandmise nõuete rikkumise eest –*  *karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut.*  *(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, –*  *karistatakse rahatrahviga kuni 100 000 eurot.“* | Paragrahv 1251 eemaldatud jäätmeseaduse eelnõust. |
| Eesti Linnade ja Valdade Liit |  | Romusõiduki termini määratlus  Probleem: Jäätmeseaduses ja ka eelnõus puudub termini „romusõiduk“ määratlus. Tavakäibes nimetatakse romusõidukiks nii lõhutud, mittekompleksset mootorsõidukit kui ka pikemalt seisvaid, tehnoülevaatuseta ja liikluskindlustuseta mootorsõidukeid.  Romusõiduki määratluse puudumine seaduses on sundinud kohalike omavalitsusi kehtestama termini määratluse oma aktides (näiteks Tallinna Linnavolikogu 28. mai 2020 määruse nr 6 „Heakorraeeskiri“ § 2 punkti 10 kohaselt on romusõiduk - mittekomplektne liiklusvahend, mis välimusega rikub ümbruskonna esteetilist väljanägemist ja võib olla keskkonnaohtlik), mida ei saa pidada õigeks. Kuna eelnõuga täiendatakse jäätmeseaduses romusõidukite regulatsiooni, sh sätestatakse väärteokoosseis romusõidukite jäätmehoolduse nõuete rikkumise eest, on õigusselguse huvides oluline, et termini määratlus oleks esitatud seaduses. Ettepanek: Määratleda jäätmeseaduses termin „romusõiduk“. | Arvestatud, romusõiduki mõiste lisatud jäätmeseaduse eelnõusse. |
| Eesti Linnade ja Valdade Liit | JäätS § 263 | Romusõiduki üleandmise kohustus  Probleem: Eelnõu § 1 punktis 3 muudetakse JäätS § 263 ning sätestatakse, et romusõiduk tuleb üle anda üksnes keskkonnakaitseluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping mootorsõiduki tootja või mootorsõidukite tootjate ühendusega.  Jäätmeseaduses ei ole aga sõnaselgelt sätestatud romusõiduki üleandmise kohustust ja kohustatud isikut.  Seletuskirjas on viidatud JäätS §-le 28, mille kohaselt peab jäätmevaldaja käitlema tema valduses olevaid jäätmeid nõuetekohaselt ning andma jäätmed käitlemiseks üle selleks õigust omavale isikule.  JäätS § 9 kohaselt on jäätmevaldaja jäätmetekitaja või muu isik või riigi või kohaliku omavalitsuse asutus, kelle valduses on jäätmed.  Nimetatud sätete kohaldamine romusõiduki üleandmise kohustuse ja ka kohustatud isiku suhtes jääb liiga üldsõnaliseks ega ole üheselt mõistetav.  Kuna mootorsõiduk on registreeritud liiklusregistris, kuhu on kantud ka omanik ja vastutav kasutaja, siis tuleks kohustatud isiku määratlemisel lähtuda liiklusregistri andmetest. Seejuures vajaks täpsustamist, kes on kohustatud isikuks siis, kui registrijärgne omanik on surnud (füüsiline isik) või likvideeritud (juriidiline isik) või kui registrisse kantud omanik on teatanud mootorsõiduki või selle haagise võõrandamisest, kuid omandaja ei ole ettenähtud aja jooksul esitanud taotlust registriandmete muutmiseks (LS § 77 lg 8 p 1) Ettepanek: sätestada jäätmeseaduses sõnaselgelt romusõiduki üleandmise kohustus ja kohustatud isik(ud). | Osaliselt arvestatud, seletuskirja täiendatud. Jäätmeseaduse paragrahv 28 lõike 1 kohaselt on jäätmevaldaja kohustatud käitlema tema valduses olevaid jäätmeid vastavalt kehtestatud nõuetele või andma need käitlemiseks üle selleks õigust omavale isikule. Ehk mittekomplektne romusõiduk tuleb anda üle jäätmekäitlejale, kellele on väljastatud keskkonnaluba ja kes tagab romusõidukite nõuetekohase töötlemise. Kehtiva jäätmeseaduse § 26 lõike 11-  kohaselt peab isik, kes omab õigust romusõidukite käitlemiseks täitma käesoleva seaduse § 251 sätteid ja § 26 lõike 3 alusel kehtestatud kohustusi. Ehk romusõidukeid vastu võttev ja kokku ostev jäätmekäitleja peab tagama, et jäätmed on nõuetekohaselt käideldud ning § 26 lõike 3 alusel kehtestatud määruses toodud sihtarvud on saavutatud, sh ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtarvud. |
| Eesti Linnade ja Valdade Liit | JäätS § 128 lg 41 | Kohaliku omavalitsuse õigus anda romusõiduk üle jäätmekäitlejale  Säte: Eelnõu § 1 punktis 5 täiendatakse JäätS § 128 lõikega 41 : järgmises sõnastuses:  „(41 ) Kui käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud jäätmed või saastuse tekitaja on romusõiduk, on maa omanik kohustatud Keskkonnaameti või kohaliku omavalitsuse üksuse või asutuse ettekirjutuse alusel üle andma romusõiduki käesoleva seaduse § 263 lõikes 11 märgitud jäätmekäitlejale, kes väljastab üleandjale lammutustõendi."  Eelnõu seletuskirja (lk 13) kohaselt on kohalikele omavalitsustele probleemiks tänavatel parkimisruumi hõivavad, keskkonnaohtu põhjustavad ning liiklustöid ja koristustöid takistavad romusõidukid. Romusõidukid võivad pika seismise ja mittenõuetekohase lammutamise tulemusena kahjustada keskkonda ja inimeste tervist. See säte võimaldab kohalikul omavalitsusel ettekirjutuse alusel kõrvaldada keskkonnariski põhjustavad romusõidukid. Tänavatel parkimisruumi hõivavad sõidukid, s.o tehnoülevaatuseta ja liikluskindlustuseta sõidukid ning ka lõhutud, mittekomplekssed sõidukid, on tõesti probleemiks ja et need sõidukid võivad põhjustada keskkonnaohtu ning enamasti takistavad liiklustöid ja koristustöid.  Probleem: Eelnõus jääb ebaselgeks, millised nendest sõidukitest ikkagi on romusõidukid, mille suhtes saab ettekirjutust teha. Samuti jääb ebaselgeks, kuidas see säte (JäätS § 128 lg 41 ) võimaldab kohalikul omavalitsusel ettekirjutuse alusel kõrvaldada keskkonnariski põhjustavad romusõidukid, kui tänavamaa omanikuks on kohalik omavalitsus ise.  Kohalik omavalitsus kui maa omanik ei saa olla kohaliku omavalitsuse ettekirjutuse adressaadiks, st teha endale ettekirjutust. Ettekirjutuse adressaadiks peaks olema sõiduki omanik või vastutav kasutaja.  Samas tuleks sätestada kohaliku omavalitsuse kui maa omaniku õigus anda romusõiduk jäätmekäitlejale üle siis, kui sõiduki omanikku ei ole võimalik kindlaks teha (välismaa numbrimärgiga sõiduk, ilma numbrimärgi ja VIN-koodita sõiduk, surnud või likvideeritud omanik jms).  Ettepanek: sätestada jäätmeseaduses kohaliku omavalitsuse õigus anda romusõiduk jäätmekäitlejale üle siis, kui romusõiduk asub kohaliku omavalitsuse maal ja selle omanikku ei ole võimalik kindlaks teha. | Osaliselt arvestatud, seletuskirja täiendatud. Ettekirjutuse adressaadiks ongi sõiduki omanik või vastutav kasutaja või valdaja, mitte KOV.  Kohalikul omavalitsusel kui maa omanikul on õigus anda romusõiduk jäätmekäitlejale üle, kui sõiduki omanikku ei ole võimalik kindlaks teha. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | Jäätmeseadus | Kas romusõidukeid saab vastu võtta ja registrist kustutada keskkonnaluba omav ettevõte, kellel on tootjatega leping? Mis saab teistest keskkonnaluba omavatest käitlejatest? Mitmeid suurtegijaid, kellel on Eestis suur turuosa, kuuluvad suurtersse korporatsioonidesse ja käive on miljonites. Ma ei taha uskuda, et nad niisama lepivad sellega, et nemad ei tohi/ ei saa enam romusõidukeid vastu võtta. ELV ja Kuusakoski arutavad täna TVO loomist ja tootjad ka selles osas nõusse saada. Kui turule tuleb teine TVO- kes on suutnud katsepurustamise teha näiteks Lätis või Leedus ja ütleb, et kõik nõuded on täidetud ja hakkab tootjatega samuti lepinguid sõlmima ja seda näiteks odavama hinna eest. Kuidas saab välistada sellise olukorra tekke? | Lepingu kohustus on seetõttu toodud sisse, kuna mootorsõidukitele kehtib laiendatud tootjavastutus. Tootja peab tagama tema poolt turule lastud sõidukite käitluse. Teatavate romusõidukite vastuvõtmine ja töötlemine vastavalt nõuetele võib tuua kaasa kulusid jäätmekäitlejale, mistõttu on vaja sätestada, et keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja peab omama lepingut mootorsõiduki tootjaga või tootjate ühendusega. Leping tagab romusõidukite käitluskulude katmise kehtiva laiendatud tootjavastutuse kaudu.  Kehtiva jäätmeseaduse § 26 lõige 11-  kohustab isikut, kes võtab jäätmevaldajalt vastu probleemtootest tekkinud jäätmeid täitma käesoleva seaduse § 251 sätteid ja § 26 lõike 3 alusel kehtestatud kohustusi. Ehk probleemtooteid vastu võttev ja kokku ostev jäätmekäitleja peab tagama, et jäätmed on nõuetekohaselt käideldud ning § 26 lõike 3 alusel kehtestatud määruses toodud sihtarvud on saavutatud, sh ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtarvud. Kui jäätmekäitleja tõendab sihtarvude saavutamist Lätis või Leedus asuva katsepurustaja poolt väljastatud tõenditega, siis ei ole õigust keelata lepingu sõlmimist. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | § 263 lg 1 | Kas peab olema margipõhine, miks mitte sõidukipõhine? Eeldab TVO olemasolu. | Paragrahv 263 lõige 1 on pärit kehtivast jäätmeseadusest. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | § 263 lg 1-1 | Kes ei ole ELV liige või ei ole TVO-ga lepingut, ei saa ühtegi romusõidukit vastu võtta? Mis saab teistest metallikokkuostjatest? Kas tekib oht, et turule tekib mitu TVO-d, kes konkureerivad turu pärast? | Seletuskirja täiendatud.  Mootorsõidukid kuuluvad laiendatud tootjavastutuse alla ning romusõidukile on kehtestatud taaskasutamise ja ringlussevõtu sihtarvud.  Kehtiva jäätmeseaduse § 26 lõige 11-  kohustab isikut, kes võtab jäätmevaldajalt vastu probleemtootest tekkinud jäätmeid täitma käesoleva seaduse § 251 sätteid ja § 26 lõike 3 alusel kehtestatud kohustusi. Ehk probleemtooteid vastu võttev ja kokku ostev jäätmekäitleja peab tagama, et jäätmed on nõuetekohaselt käideldud ning § 26 lõike 3 alusel kehtestatud määruses toodud sihtarvud on saavutatud, sh ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtarvud. Kehtiva jäätmeseaduse § 117 lõike 21 kohaselt on isik, kes võtab jäätmevaldajalt vastu probleemtootest tekkinud jäätmeid ning kes taaskasutab või kõrvaldab neid, kohustatud esitama probleemtooteregistrile andmed probleemtoodetest tekkinud jäätmete käitlemise kohta. Kõik romusõidukite käitlejad peavad tagama sihtarvude täitmise.  Jäätmeseadus ei keela mitme TVO olemasolu. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | „§ 263 lg 1-9 | Kuidas saab olla puudu kere? Peamine koht, kust tuvastada vin-kood ning veenduda, mis sõidukiga on tegemist. Hetkel jääb mulje, et kui tuuakse kaks ust ja peatoed, siis tuleb registrist sõiduk kustutada.  Illegaalsed lammutajad täna eelmaldavad müüdavad varuosad ja kered viivad koos dokumentitega vanametalli kokkuost, kus sõiduk kustutakse registrist. Ei tohiks nii olla, just kui legaalne viis registrist maha saada ning vanametalli kokkuost ei hakka päris kindlasti neilt raha nõuda selle eest, vaid pigem maksavad juurde.  Lammutused on täna nõus tasuta vastu võtma, lihtsalt keegi ei ole nõus tasuta andma. | See säte on võetud üle romusõidukite direktiiviga ülevõtmisel. Romusõidukite direktiivi 2000/53/EÜ artikkel 5 lõike 4 kohaselt võivad liikmesriigid ette näha, et kasutuselt kõrvaldatud sõidukite edasitoimetamine ei toimu täielikult tasuta juhul, kui kõnealusel sõidukil puuduvad sõiduki põhilised osad, eelkõige mootor ja kere, või kui see sisaldab jäätmeid, mis on lisatud kasutuselt kõrvaldatud sõidukisse. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | „§ 263 lg 1-11 | Peavad kampaania tegema, mille koordineerimiseks ja kulude katmiseks on vaja TVO-d. | **Jäätmeseaduse** § 268 lõike 4 alusel kehtestatud määruse „Probleemtoote kasutajale kättesaadavaks tehtava teabe loetelu ning teabe esitamise viisid ja kord1„ paragrahv **5 kohaselt on m**ootorsõiduki ja mootorsõiduki osa tootja juba praegu kohustatud tegema mootorsõidukite või nende osade kasutajale teabekampaaniat. Teabekampaania kaudu tuleb teha kättesaadavaks vähemalt järgmine teave:   1) mootorsõidukites ja nende osades sisalduvate ohtlike ainete ja valmististe võimalik mõju keskkonnale ja inimese tervisele;   2) keeld kõrvaldada kasutatud osi sortimata olmejäätmetena;   3) romusõidukite või kasutatud osade tagastamiskohad;   4) mootorsõidukite ja nende osade kasutajate võimalused kaasa aidata romusõidukite või kasutatud osade taaskasutamisele ja ringlussevõtule. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | „§ 263 lg 6 | Töökoda toob oma prügi autolammutusele tasuta? Autolammutusele on tulu pool varuosa müük. Vanametall on raha väärt, muude materjalide utiliseerimise eest peab autolammutus täna raha maksma, kes seda neile hüvitab, kui teiste jäätmeid tasuta vastu võtavad? | Seletuskirja täiendatud. See nõue on sees kehtivas jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79.  Lepingu kohustus on seetõttu toodud sisse, kuna mootorsõidukitele kehtib laiendatud tootjavastutus. Tootja peab tagama tema poolt turule lastud sõidukite käitluse. Teatavate romusõidukite vastuvõtmine ja töötlemine vastavalt nõuetele võib tuua kaasa kulusid jäätmekäitlejale, mistõttu on vaja sätestada, et keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja peab omama lepingut mootorsõiduki tootjaga või tootjate ühendusega. Leping tagab romusõidukite käitluskulude katmise kehtiva laiendatud tootjavastutuse kaudu. Need kulud kannab tootja.  Jäätmeseaduses on kehtiv säte, mis võimaldab kulude jagamist, mootorsõiduki tootja kannab romusõidukite vastuvõtmise ja nende käitlemise kulud proportsionaalselt liiklusregistris eelmisel kalendriaastal esmaselt registreeritud mootorsõidukite margipõhise turuosaga. |
| Ettevõtluse ja Inno-vatsiooni Sihtasutus | § 263 lg 13 | Jäätmeseadus (edaspidi JäätS) § 263 lg 13 sõnastus „(13) Romusõiduk, mis on liiklusregistrist kustutatud, tuleb tasuta üle anda üksnes käesoleva paragrahvi lõikes 11 märgitud jäätmekäitlejale.“ on arvamuse esitaja arvates probleemne. Kehtiva liiklusseaduse § 77 lg 6 p 2 alusel kustutatakse mootorsõiduk või selle haagis registrist nõuetekohase lammutustõendi alusel. Ainsana saab sellist lammutustõendit väljastada keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja, kellel on kirjalik leping mootorsõiduki tootja või mootorsõidukite tootjate ühendusega (edaspidi romula). Seega on lause ülesehitus vastupidine sellele, mis moodi kehtiv regulatsioon nõuab tegutsemist.  Korrektne sõnastus oleks „(13) Romusõiduk tuleb tasuta üle anda paragrahvi lõikes 11 märgitud jäätmekäitlejale, kes väljastab liiklusregistrist kustutamise aluseks oleva tõendi.“ vmt. Lause praeguses sõnastuses viitab, et enne kui viin sõiduki romulasse, peaks see juba olema liiklusregistrist kustutatud, mis on võimatu eeldus, sest ainsaks kustutamise aluseks on lammutustõend. | Osaliselt arvestatud, eelnõud ja seletuskirja muudetud.  Romusõidukite direktiivi 2000/53/EÜ artikkel 5 lõike 3 kohaselt võivad liikmesriigid anda tootjatele, müüjatele ja kogujatele loa väljastada tegevusloaga töötlemiskoja nimel lammutustõendeid, kui nad tagavad, et kasutuselt kõrvaldatud sõiduk viiakse tegevusloaga töötlemiskotta, ning tingimusel, et nad on ametlikult registrisse kantud. |
| Ettevõtluse ja Inno-vatsiooni Sihtasutus |  | Teine probleem selle sama muudatusettepanekuga on lauses kasutatud sõna „tasuta“. Nimelt võib siin olla vastuolu Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ, kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (edaspidi direktiiv), mis ei nõua, et romusõiduki üleandja peab sõiduki justnimelt tasuta üle andma. Direktiivi artikkel 5 nõuab hoopiski, et romula ei või romusõiduki vastu võtmise eest tasu nõuda, kuid tasu maksmist romusõiduki toojale direktiiv kuidagi ei keela. Ilmselt on ka üsna tavaline praktika, et romusõiduki romulasse viimise eest maksab vastuvõtja toojale saadud materjalide ja/või veel kasutuskõlbulike teise ringi osade eest mõistlikku hüvitist, mida nüüd millegipärast ilma põhjenduseta ära soovitakse keelata. | Osaliselt arvestatud, eelnõud ja seletuskirja muudetud.  Romusõidukite direktiivi 2000/53 ei nõua tasu maksmist. Direktiivi põhjenduspunkt 7 kohaselt peavad liikmesriigid tagama sõiduki viimasele valdajale ja/või omanikule võimaluse toimetada kasutuselt kõrvaldatud sõiduk tegevusloaga töötlemiskotta tasuta.  Valdaja ei ole sõiduki omanik, mistõttu ei ole tal õigust raha saada. Sellised sõidukid saab valdaja anda üle romukampaaniate käigus, kui jäätmekäitleja tuleb ise tasuta sõidukile järele.  Lammutuskodadele on oluline, et isik tõendaks lammutuskojale, kuidas tema on saanud romu valdajaks ning et tegemist pole varastatud sõidukiga. Oluline on tagada romusõidukite vastuvõtjatele, et neile ei esitataks tagantjärgi pretensioone vastu võetud sõidukite juriidiliste omanike poolt ning välistada olukord, kus käitleja võtab varastatud sõiduki vastu. |
| Ettevõtluse ja Inno-vatsiooni Sihtasutus |  | Liiklusseaduse muutmise ettepanek § 77 lg 61 sõnastus on otseses vastuolus direktiiviga, mille art 5 p 3 kohaselt on ainsaks romusõiduki registrist kustutamise alusena ette nähtud lammutustõend. | Romusõidukite direktiivi 2000/53 artikkel 5 lõike 3 kohaselt saab lammutustõendi valdaja ja/või omanik kasutuselt kõrvaldatud sõiduki viimisel töötlemiskotta.  Sõidukite registrist kustutamine lammutustõendita on siis võimalik, kui sõidukit ei ole olemas. Selles osas tegime augustis 2023 ka Euroopa Komisjonile päringu ning saime vastuseks, et võime sellistes tingimustes sõiduki registrist kustutada. Toome välja, et sarnast lähenemist kasutavad ka Saksamaa ja Poola. |

Liiklusseadus

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| JUM | LS § 77 lõikega 10 | Eelnõu § 2 punkt 7 – seoses kavandatava LS § 77 lõikega 10 märgime, et eelnõu seletuskirjas (lk 14) on selgitatud, et võlanõude maksimaalne aegumistähtaeg on kümme aastat.  Märgime, et TsÜS § 158 jj sätete kohaselt on võimalik nõuete aegumise katkemine ja peatumine ning seetõttu ei ole Eesti õiguses üldiselt aegumise absoluutseid maksimumtähtaegasid, mis tähendab, et nõue võib aegumistähtaja katkemise või peatumise tõttu aeguda seaduses sätestatud ajast oluliselt hiljem[[3]](#footnote-3)[2]. Seega palume teil hinnata, kas kavandatav säte vajab märkusest tulenevalt muutmist. Seletuskirja tuleb täpsustada, et ei tekiks ekslikku arusaama võlanõude maksimaalse aegumistähtajaga seoses. | Arvestatud, seletuskirja täiendatud. |
| JUM | LS § 77 lõikega 11 ja sellega seonduva LS § 77 lõike 61 punktiga 1 | Kavandatav LS § 77 lõige 11 sätestab, et kui tuvastatakse sõiduk, mis on registrist kustutatud kõnesoleva paragrahvi lõike 61 alusel, võib sõiduki valdaja või kinnistu omanik, millel sõiduk asub, anda sõiduki registrijärgse omaniku nõusolekuta nõuetekohaseks lammutamiseks üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale. Sättes viidatakse kavandatavale LS § 77 lõike 61 punktile 1, mis sätestab, et mootorsõiduk loetakse kadunud sõidukiks ja kustutatakse registrist registrijärgse omaniku taotluse alusel, kui kõnesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduk on võõrandatud, see ei ole tema valduses, võõrandamislepingut ei ole säilinud ning omandaja ei ole ettenähtud aja jooksul esitanud taotlust registriandmete muutmiseks.  Leiame, et ei ole selgelt arusaadav, mida tähendab sätte kohaldamise eeldusena „võõrandamislepingut ei ole säilinud“. Nimelt võib VÕS § 11 lõike 1 järgi lepingu sõlmida suuliselt, kirjalikult või mis tahes muus vormis, kui seaduses ei ole sätestatud lepingu kohustuslikku vormi ja seega võib sõiduki võõrandamine toimuda ka suulise lepingu alusel. Seetõttu tekib küsimus, mida tähendab kavandatava sätte mõttes see, et suulist võõrandamislepingut ei ole säilinud. Vormivabadus kaitseb muu hulgas suulise lepingu sõlminud pooli, võimaldades kokkuleppele tugineda ka siis, kui lepingu sõlmimist saab tõendada muude kui kirjalike tõenditega (nt täitmisega, nagu raha ülekandmine, asja vastuvõtmine, tunnistajate ütlused jms)[[4]](#footnote-4)[3].  Palume hinnata, kas säte võtab arvesse seda, et lepingu võib sõlmida ka suuliselt. Juhul kui seda arvestatud ei ole, palume sätet vastavalt muuta ja eelnõu täiendada regulatsiooniga, mis võimaldab suulise lepingu olemust arvesse võtta. Samuti palume täiendada või muuta vastavalt ka seletuskirja.  Seletuskirjas (lk 5) on märgitud, et eelnõu on kooskõlas Eesti Vabariigi põhiseadusega. Palume teil seletuskirjas hinnata, kas võib esineda oht, et kavandatava LS § 77 lõike 61 punktiga 1 ja LS § 77 lõikega 11 võib kaasneda sõiduki omandiõiguse omaja omandipõhiõiguse rikkumine või riive PS § 32 järgi. Nagu eelnevalt selgitatud, ei muuda liiklusregistri kanne sõiduki omaniku kohta sõiduki omandiõigust. Leiame, et kui sõiduki omandiõiguse on saanud uus isik, võib kavandatav LS  § 77 lõike 61 punkt 1 tekitada olukorra, kus registrijärgne omanik (nt isik, kes ei ole tegelik sõiduki omanik), saab esitada taotluse mootorsõiduki kadunuks lugemiseks ja registrist kustutamiseks. Sellisel juhul kohalduks omakorda LS § 77 lõige 11, mis võimaldaks sellise sõiduki lammutamist sõiduki omandiõigust omava isiku ehk omaniku teadmiseta. Justiitsministeeriumi hinnangul saab nendest sätetest järeldada, et sätete mõjualasse jääksid kõik mootorsõidukid, mistõttu võib sõiduki omandiõiguse omaja omandipõhiõiguse rikkumine või riive olla tõenäoline.  Eelnevast tulenevalt palume teil hinnata, kas kavandatavad LS § 77 lõike 61 punkt 1 ja LS § 77 lõige 11 võivad rikkuda või riivata sõiduki omandiõiguse omaja ehk omaniku õigusi ning kas kavandatavaid sätteid ja seletuskirja tuleb sel põhjusel muuta. Juhul kui leiate, et sõiduki omandiõiguse omaja ehk omaniku põhiõiguse riive on olemas, kuid riive on põhjendatud ja sätted muutmist ei vaja, palume seletuskirja vastavate põhjendustega täiendada. Juhul kui leiate, et riive on olemas, kuid ei ole põhjendatud, siis tuleb kõnealuseid norme muuta ning sellest tulenevalt ka seletuskirja muuta. Lisaks on ka siin relevantne meie eespool esitatud palve ära muuta laused ja lauseosad, mis võimaldavad teha ebaõige järelduse, justkui oleks liiklusregistri kanne õigusliku tähendusega ja registrijärgne mootorsõiduki omanik oleks seega sõiduki omandiõiguse omaja. Kordame, et liiklusregistri kanded ei tekita, muuda ega lõpeta omandiõigust sõidukile. | Arvestatud, seletuskirja täiendatud. |
| JUM | LS-i §-ga 26111 | Eelnõuga kavandatavas JäätS §-s 26411 viidatud § 264 lõike 28 asukoht on LS üleminekusätetes. Juhime tähelepanu, et tegu, mille eest järgneb vastutus, peab olema sobivas kohas LS põhiosas. Vajadusel on võimalik sellele põhiteksti normile ette näha üleminekusäte, aga toonitame, et tegu, mille eest on ette nähtud vastutus, ei kuulu üleminekusätetesse. Seda, mis ajast on mingi tegevuse eest ette nähtud vastutus, on võimalik eristada näiteks erinevate jõustumisaegade sätestamisega. Erinev jõustumisaeg on eelnõu § 4 kohaselt ka kavandatud ehk keelatud tegevust ei hakata kontrollima enne 1. juulit 2026. a, tegelikult aga alles 1. novembrist 2026. a (kavandatav JäätS § 264 lg 28).  Seletuskirjas (lk 3) tuuakse välja registrist automaatse kustutamise põhjendus: „Et vähendada TRAMi administratiivset koormust sõidukite kustutamise taotluste menetlusel (tuleb arvestada, et kõik isikud ei saa kasutada e-lahendusi ning tekiks koormus TRAMi büroodes, mis muu hulgas mõjutab ka teiste TRAMi teenuste tarbimist), kustutatakse 01. novembrist 2026 registrist automaatselt sõidukid, mille registrikanne on 01. juuli 2026. a seisuga peatatud olnud kauem kui seitse aastat (kui sõiduk on olemas, peab omanik selle kustutamise vältimiseks tegema teatud toimingud). Analoogset lahendust kasutatakse ka Saksamaal. Samal ajal lisatakse ka vastutussäte juhuks, kui sõiduk kuulub automaatsele kustutamisele, kuid see on alles ja selle asukoht on omanikule teada, kuid ta ei tee vajalikke toiminguid, et kustutamist vältida.“  Kui lahenduse eeskujuks on võetud Saksamaa, siis palume seletuskirja täiendada ning selgitada, kuidas on Saksamaal vastutus ette nähtud. Kas analoogselt nagu eelnõus kavandatakse?  Riigikogu menetluses olnud karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu 554SE[[5]](#footnote-5)[4] (jõustus 01.01.2015. a) seletuskirja kohaselt oli eelnõu 554SE põhieesmärk kuriteo- ja väärteokoosseisude võimaliku kattuvuse ja piiritlemise käsitlemine, väärteovastutuse ja haldussunni mõistliku vahekorra kontrollimine ning ülemäärase karistatavuse kõrvaldamine. Sellest tulenevalt palume uue väärteokoosseisu kavandamisel seletuskirjas esitada põhjendused selle kohta, miks uue koosseisu loomine on tingimata vajalik ja möödapääsmatu ning normi adressaadi poolt kohustuste täitmise tagamine ei ole võimalik haldussunni (ettekirjutus ja sunniraha) abil. Soovitame viidatud eelnõu seletuskirjaga tutvuda, kuna seal käsitletakse haldussunniga seonduvat eraldi peatükis väga põhjalikult.  Kokkuvõttes palume eelnõu muuta ja eelnõuga kavandatavale § 26 lõikele 28 näha ette sobiv asukoht JäätS põhiosas. | Arvestatud. Säte, mille rikkumise eest nähakse ette vastutus on tõstetud eelnõu põhiossa § 77 lõikeks 85.  Haldussunni osas seletuskirja täiendatud. |
| Transpordi- amet | § 77 lg 61 | Teeme ettepaneku täiendada § 77 lg-t 61 punktiga 3 järgmises sõnastuses:  „3) Transpordiameti poolt, kui sõiduki füüsilisest isikust omaniku surmast on möödunud vähemalt seitse aastat või juriidilisest isikust omanik on olnud äriregistrist kustutatud vähemalt üks aasta.“  Selgitus: see on vajalik selleks, et surnud või lõpetatud registrijärgsete omanikega sõidukid ei jääks liiklusregistrisse. Kui sõiduki füüsilisest isikust omanik on olnud seitse aastat surnud ning vastavalt planeeritud muudatustele sõiduk juba kuus aastat ajutiselt kustutatud (vt liiklusseadus § 77 lg 8 punkt 3 ja 4), on vähetõenäoline, et sõidukiga tegeletakse ja registriandmeid muudetakse, seega võiks lugeda sõiduki teadmata kadunud sõidukiks. Juriidilise isiku puhul ei toimu pärimismenetlust ning eelnevalt ettevõtte juhatuse liikmeteks olnud isikutel ei ole esindusõigust, kuivõrd ettevõtet enam ei eksisteeri ja see on kustutatud äriregistrist. Transpordiameti poolt tehtav kustutamise toiming § 77 lg 61 punkti 3 alusel on riigilõivu vaba | Arvestatud, eelnõu vastavalt muudetud. |
| Transpordi- amet | § 77 lg 8 p 4 | Teeme ettepaneku sõnastada § 77 lõige 8 punkt 4 järgmiselt:  „4) kui selle juriidilisest isikust omanik on olnud äriregistrist kustutatud vähemalt üks kuu.“.  Selgitus: Lähtuvalt § 77 lg 61 punktist 3 toimub juriidilisest isikust omaniku sõiduki kustutamine 1 aasta möödudes peale juriidilise isiku kustutamist äriregistrist. Ajutine kustutamine peaks toimuma vahetult peale isiku äriregistrist kustutamist, kuivõrd ei ole enam isikuid ega esindajaid, kes saaksid selle sõiduki eest vastutada. | Arvestatud, eelnõu vastavalt muudetud. |
| Transpordi- amet | § 77 lg 10 | Juhime tähelepanu, et eelnõus väljapakutud § 77 lg 10 sõnastus jätab küsitavaks olukorra, kus sõidukile on seatud mitmeid käsutuspiiranguid, st kas tuleb arvestada viimase seatud käsutuspiiranguga või esimesega. Kui tuleb arvestada esimesega, siis väljapakutud sõnastus sobib. Kui tuleb arvestada viimase ehk kõige hiljutisemaga, teeme ettepaneku muuta eelnõus väljapakutud § 77 lg 10 sõnastust järgmiselt:  „(10) Käsutuspiiranguga koormatud mootorsõiduki registrist kustutamisel käesoleva seaduse § 264 lõikes 27 nimetatud juhul ei pea küsima piirangu kehtestaja nõusolekut, kui sõiduki viimasest seatud käsutuspiirangust on möödunud rohkem kui kümme aastat.“  Selgitus: sõidukitel võib olla mitmeid käsutuspiiranguid ning peab olema selge, kas kümmet aastat peab arvestama esimesest või viimasest seatud käsutuspiirangust. Hea oleks arvestada esimest, sest kui sõidukil on olnud käsutuspiirang üle kümne aasta, on kaheldav, et sõidukiga tegeletakse, andmeid muudetakse või et see üldse enam eksisteerib. | Arvestatud, eelnõu vastavalt muudetud. |
| Transpordi- amet | § 77 lg 11 | Teeme ettepaneku sõnastada § 77 lg 11 järgmiselt:  „(11) Kui tuvastatakse sõiduk, mis on registrist kustutatud käesoleva paragrahvi lõike 61 või § 264 lg 27 või lg 29 alusel, võib sõiduki valdaja või kinnistu omanik, millel sõiduk asub, anda sõiduki registrijärgse omaniku nõusolekuta nõuetekohaseks lammutamiseks üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale.“  Selgitus: see võimaldab ka selliste sõidukite jäätmekäitlejatele üleandmist, mis on kustutatud TRAMi poolt automaatselt kui sõiduki registrikanne on olnud peatatud kauem kui 7 aastat. | Arvestatud, eelnõu vastavalt muudetud. |
| Transpordi- amet |  | Jõustumise ajad tuleb muuta järgmiselt:  (1) Käesolev seadus jõustub 2024. aasta 1. oktoobril.  Selgitus: Arvestades infotehnoloogiliste lahenduste arendusmahtu (4 kuud) ei ole 01. juuli 2024 enam teostatav, arendustöödega saab alustada kui on teada, milline saab olema lõplik seaduse sõnastus ja mis Riigikogus vastu võetakse.  (2) Käesoleva seaduse § 2 punktis 2 väljatoodud § 77 lg 61 punkt 3 ja § 2 punktid 3, 8 ja 16 ning § 3 punktid 1 ja 2 jõustuvad 2025. aasta 1. märtsil.  Selgitus: Arvestades infotehnoloogiliste lahenduste arendusmahtu, peab jääma rohkem ajalist varu. | Arvestatud. Seaduse jõustumistähtaegasid muudetud hilisemaks kui pakutud, arvestades peale ettepaneku tegemist ilmnenud täiendavate infotehnoloogiliste lahenduste arendusmahtu. |
| Eesti Liiklus-kindlustuse Fond MTÜ |  | Teeme ettepaneku laiendada üleminekuaegset regulatsiooni peatatud registrikandega sõidukitelt ka ajutiselt kustutatud sõidukitele ja registris olevatele. Nimelt jõuavad sõidukid peatatud registrikandega sõiduki staatusesse tihti peale kaheaastast ajutist kustutamist. Sõidukit ajutiselt kustutama sunnib kindlustusvõtjaid täna ennekõike kehtiv automaatse liikluskindlustuse regulatsioon. Automaatse liikluskindlustuse menetlusi on LKF-il üle 70 tuhande aastas, millest pea 50% lõpevad sõiduki ajutise kustutamisega. Neist sõidukitest suure osa registrikanne peatub kahe aasta möödumisel, sest neil ei ole olnud ei kehtivat liikluskindlustust ega ka tehnoülevaatust. Meie praktika kohaselt tuleb piisavalt palju ette ka olukordasid, kus sõiduk on sisuliselt kadunud, kuid sundkindlustuse vältimiseks sõlmitakse kindlustusleping üheks päevaks.  Seetõttu oleks otstarbekas laiendada väljapakutud püsiva kustutamise regulatsiooni üleminekuperioodil sõltumata sõiduki olekust liiklusregistris, et vältida olukorda, kus sõidukit enam füüsiliselt ei ole, kuid seda ei saa ka püsivalt registrist kustutada, sest regulatsioon seda ei luba. Lisaks on ajutiselt kustutatud sõidukite staatuses liiklusregistris ka registris näiteks varastatud vms. sõidukid. | Mitte arvestatud. Kadunud sõidukina sõiduki registrist kustutamine peab olema erandlik ja piiratud, et mitte soodustada ebaseaduslikku lammutamist. Tagaotsitavad sõidukid kustutatakse kehtiva regulatsiooni korral ajutiselt registrist. Eelnõu täienduste kohaselt kustutab Transpordiamet tagaotsimise lõpetamise teate, milles märgitakse, et sõidukit ei leitud, alusel sõiduki registrist. |
| Eesti Liiklus-kindlustuse Fond MTÜ |  | Teiseks on mõistlik oluliselt lühendada või üldse ära kaotada peatatud registrikandega sõidukite automaatse kustutamise 7-aastane periood. Nii näeb eelnõu ette, et 01. novembril 2026 kustutatakse automaatselt sõidukid, mille registrikanne on 01. juuli 2026 seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat. Osundame, et seitsmeaastasele perioodile on vaja juurde arvutada veel vähemalt kaks aastat, mille jooksul ei ole sõiduki olnud kehtivat liikluskindlustust ja tehnoülevaatust ning on olnud enamasti enne registrikande peatamist olnud registrist ajutiselt kustutatud.  Eelnevast tulenevalt teeme ettepaneku asendada kõnealune seitsmeaastane periood kahe aastaga või üldse ära kaotada. Kui neid sõidukeid enam 1. juulist 2024 juurde ei saa tekkida ja on nad olnud vähemalt kaks aastat ilma tehnoülevaatuse ja liikluskindlustuseta, pole põhjust eeldada, et selline sõiduk enam füüsiliselt olemas oleks. Seetõttu oleks Transpordiameti halduskoormuse ja fantoomsõidukite ehk tühjade registrikirjete omanike ajakulu vähendamiseks asjakohane kõik need sõidukid automaatselt registrist kustutada, jättes väheste füüsiliselt olemasolevate sõidukite omanikele võimaluse sõiduki ettenäitamisel registrikanne taastada. | Mitte arvestatud. Lühemal perioodil peatatud registrikandega sõidukite puhul on suurem tõenäosus, et need on olemas. |
| Eesti Liiklus-kindlustuse Fond MTÜ |  | Kolmandaks peame otstarbekaks näha regulatsiooniga ette Transpordiameti kohustuse teavitada kirjalikult või elektrooniliselt kõiki registrijärgseid ajutiselt kustutatud ja peatatud registrikandega sõidukite omanikke eesootavast regulatsioonide muutusest ja tagajärgedest, mis leiab aset siis, kui nad seadusega ettenähtud võimalusi sõidukite kustutamiseks ei kasuta. | Selleks ei ole vaja õigusakti täiendada, Transpordiamet edastab vastavad teavitused ilma õigussunnita. |
| Liisingliit | Lõige 2) paragrahvi 77 täiendatakse lõikega 61 : | Seaduseelnõus plaanitud sõnastuse järgi tuleks registrijärgsel omanikul toimingu elluviimiseks tõendada ikkagi võõrandamise fakti ja valdajaks mitteolemist. Kui võõrandamisleping ei olegi säilinud, siis on võimatu omanikuks mitteolemist tõendada, ammugi valdajaks mitteolemist. Punkti 2 sõnastuse järgi tuleks omanikul tõendada, et sõiduk on hävinenud.  Kui lõiget 61 on vaja seletuskirjas kirjeldatud probleemi lahendamiseks, siis kas tingimata on nende teatud tingimuste (on võõrandatud, ei ole valduses ja lepingut pole säilinud, on hävinenud ja ei saa lammutada) lisamine vajalik? Juhul kui on mõeldud, et piisab vaid omaniku vastavast kinnitusest taotlusel toodud asjaolu kohta, siis peaks see sätte enda sõnastusest sõnaselgelt välja loetav olema. Romusõidukite registri probleem ongi ju tekkinud valdavalt tõsiasjast, et eelpool nimetatud tõendamismaterjali ei ole enam sõidukiomaniku käsutuses. | Viidatud lõige ei näe ette tõendamiskohustust, vaid taotleja kinnitust, mis asjaoludel tuleks sõiduk kadunuks lugeda. Kui sõiduk on omaniku valduses, siis sõidukit taotluse alusel kustutada ei ole lubatud, sest sel juhul on tegemis haldusorganile valeandmete esitamisega. |
| Liisingliit | Lõige 3) Paragrahvi 77 täiendatakse  lõikega71 järgmises sõnastuses: | „(71 ) Kui mootorsõiduki omanik soovib ajutiselt registrist kustutada sõidukit, millel puudub kehtiv tehnoülevaatus või millega ei ole viimase kahe aasta jooksul käinud käesoleva seaduse § 73 lõike 6 kohases tehnonõuetele vastavuse kontrollis,   …… . “  Eelmises lõigus asendada sõna „käinud“ sõnaga „käidud“, sest sõidukiga võib tehnoülevaatusel käia ka omanikuks mitteolev isik. | Arvestatud. |
| Liisingliit | Lõige 4) paragrahvi 77 lõiget 8 täiendatakse punktidega 3 ja 4 järgmises sõnastuses: | 3) kui selle füüsilisest isikust omaniku surmast on möödunud vähemalt üks aasta;  4) kui selle juriidilisest isikust omanik on olnud äriregistrist kustutatud vähemalt üks aasta.“;  LS § 77 lg 8 punktide 3 ja 4 ees ei peaks olema sõna „kui“, sest LS 1.01.2025 kehtima hakkavas redaktsioonis on lõike 8 lause lõpus sõne „kui“ juba olemas. | Arvestatud. |
| Liisingliit |  | Lahendust on vaja politsei menetluses olevate ärandatud sõidukite osas.  Ärandatud sõidukid, mille suhtes politsei on menetluse lõpetanud sõidukit leidmata, ei lähe praeguse seaduse kohaselt automaatselt registrist kustutamisele. LS § 77 lg 8 p 2 kohaselt kustutatakse sõiduk ajutiselt registrist kuni politsei on menetluse lõpetanud. MKM ministri määrus nr 19 „ Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord1“ § 9 lg 5 kohaselt on juhul, kui sõidukit ei leitud, Transpordiametil sõiduki omaniku taotluse alusel või omal algatusel õigus sõiduk registrist kustutada. Kuna konkreetset ajamäärust, millal tuleb sõiduk registrist kustutada ei ole, siis praktikas on määruse selle punkti rakendamisega olnud liisinguandjatel probleeme ja toimingud on takerdunud, mistõttu näeme, et olukord tuleks ära lahendada menetluses oleva seaduseelnõuga Liiklusseaduses. Lahendusena teeme ettepaneku kaaluda võimalust, et kirjeldatud olukorras liigub vastav teave juba Politseiametilt otse Transpordiametisse, mis seejärel vastava teavituse ja kustutamiskande teeb. Omaniku veelkordse taotluse esitamine on siin asjakohatu bürokraatia. | Arvestatud, eelnõu on vastavalt täiendatud § 77 lõike 62 punktiga 2. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi | LS § 83 ja § 82 | Mitte kohaldada muudatustest tulevaid nõudeid liiklusseaduse § 83 ja § 82 määratud sõidukite suhtes. Vajadusel rakendada neile erikord | LS § 83 kohase vanasõiduki saab registrist kustutada lammutustõendita (§ 77 lg 6 p 4). Ajutise kustutamise regulatsioonis on erisus ajaloolise väärtusega sõidukile, võistlussõidukile erikorda kavandatud ei ole. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi |  | Fotorakendus liidestatakse TRAMi infosüsteemidega, tehtud fotod on võltsimiskindla asukoha/aja templiga ning see töötab ainult Eesti territooriumil, st kui sõiduk asub väljaspool Eesti Vabariigi piire, siis rakendus tuvastab selle ja seda ei ole võimalik soovitud tegevuste jaoks kasutada.”  Sätestada regulatsioon, kuidas väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi asuva sõiduki olemasolu tõendada ilma selle Transpordiametisse füüsilise kohale toomise nõudeta. Töötada välja regulatsioon kuidas toimub taastamiseks / remondiks koost lahti võetud sõidukite olemasolu tõendamine | Kui sõiduk on Eestist välja viidud, tuleb see liiklusregistris vormistada. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi |  | Kui tuvastatakse sõiduk, mis on registrist kustutatud käesoleva paragrahvi lõike 61 alusel, võib sõiduki valdaja või kinnistu omanik, millel sõiduk asub, anda sõiduki registrijärgse omaniku nõusolekuta nõuetekohaseks lammutamiseks üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale. Ettepanek ülatoodud korra juurutamisel peab liiklusregister teavitama sõiduki viimast teada olevat registri järgset omanikku ja vastutavat kasutajat elektrooniliselt rahvastikuregistris toodutud kontaktandmetel 14 päeva enne sõiduki üleandmist jäätmekäitlejale, selle praegusest asukohast ning plaanitavatest tegevustest antud sõiduki osas. See on vajalik, et välistada pärandavara, pankrotivara või liiklusseaduse § 83 ja § 82 määratud sõidukite hävitamist. | Kui sõiduk on kustutatud viidatud sätte alusel, siis registrijärgne omanik on ise taotlenud sõiduki kustutamist ja kinnitanud, et ta on sõiduki võõrandanud (ei ole enam tegelik omanik) või sõiduk on hävinenud. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi |  | “Et vähendada TRAMi administratiivset koormust sõidukite kustutamise taotluste menetlusel (tuleb arvestada, et kõik isikud ei saa kasutada e-lahendusi ning tekiks koormus TRAMi büroodes, mis muuhulgas mõjutab ka teiste TRAMi teenuste tarbimist), kustutatakse 01.11.2026 registrist automaatselt sõidukid, mille registrikanne on 01.07.2026 seisuga peatatud olnud kauem kui seitse aastat (kui sõiduk on olemas, peab omanik selle kustutamise vältimiseks tegema teatud toimingud). Analoogset lahendust kasutatakse ka Saksamaal. Samal ajal lisatakse ka vastutussäte juhuks, kui sõiduk kuulub automaatsele kustutamisele, kuid see on alles ja selle asukoht on omanikule teada, kuid ta ei tee vajalike toiminguid, et kustutamist vältida.”  Ettepanek Ülal toodud korra juurutamisel peab säilima võimalus sõiduki registrikande ennistamiseks (riigilõivu tasumisel) ja sõiduki füüsilise olemasolu tõendamise kinnitamisel | Kui sõiduk on automaatselt registrist kustutatud, kuid siiski reaalselt eksisteeriv, on seda võimalik hiljem registreerida, täites kõik nõuded, mis sõiduki Eestis esmaregistreerimisel kehtivad. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi |  | Paragrahvi 77 lõike 61 sõnastuse täiendus: Ettepanek Muuta sõnastust järgnevalt „(61) Mootorsõiduk loetakse kadunud sõidukiks ja kustutatakse registris  1) registrijärgse omaniku või pärija taotluse alusel, kui käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduk on võõrandatud, see ei ole tema valduses, võõrandamislepingut ei ole säilinud ning omandaja ei ole ettenähtud aja jooksul esitanud taotlust registriandmete muutmiseks; 2) omaniku või pärija taotluse alusel, kui käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduk on hävinenud ja seda ei saa nõuetekohaselt lammutada.“; 3) omaniku, pärija või sundkoormise seadnud asutuse taotluse alusel, Riigikaitseliste sundkoormiste seaduse alusel objektiks olev sundkoormatud mootorsõiduk hävib või jääb lahingtegevuse käigus kadunuks 4) omaniku, pärija või kohaliku omavalitsuse asutuse taotluse alusel kui tsiviilisikule kuuluv mootorsõiduk hävib või jääb lahingtegevuse käigus kadunuks. | Osaliselt arvestatud. Sättesse lisatud võimalus esitada taotlus ka pärijal ilma ennast omanikuks vormistamata. Pakutud punktide osas sätestatud juhtudel on võimalik kasutada LS § 77 lg 6 p 7 alusel. |
| MTÜ Eesti Land Rover’i klubi |  | Lisaks luuakse TRAMile registri korrastamise eesmärgil õigus registrist ajutiselt kustutada sõidukid, mille omaniku surmast on möödunud vähemalt aasta või juriidiline isik registrist vähemalt aasta kustutatud. Kuna ajutiselt kustutatud sõiduk loetakse registreerimata sõidukiks ja selle kasutamine liikluses ei ole lubatud, peaks see motiveerima sõiduki reaalseid kasutajaid/valdajaid vajalikke registritoiminguid tegema ja registrikandeid ajakohastama.” Küsimus Kas antud nõuet rakendatakse ka juhul, kui sõidukil on kehtiv tehnoülevaatus ja kindlustus ning sellele on määratud registris vastutav kasutaja, kuid pärimisprotsess kestab üle 1 kalendriaasta?. | Kehtiv ülevaatus ja kindlustus ei oma antud juhul tähtsust.. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | 1.3. Kadunud sõidukid – toetame üleminekuaja kehtestamist, mille jooksul on võimalik kõigil kadunud sõidukite omanikel sellised sõidukid liiklusregistrist kustutada. Palume selle süsteemi rakendamisel töötada välja ka selgitavad blanketid, et sõidukite omanikud teadmatusest või pahatahtlikult ei taotleks kadunud sõidukitena selliste sõidukite liiklusregistrist kustutamist, mis tegelikult on veel olemas. | Enne seaduse rakendamist tehakse erinevaid teavituskampaaniaid. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | 1.4 Üleminekuajale järgnev planeeritav 800 euro suurune riigilõiv kadunud sõiduki liiklusregistrist kustutamisel on tänaste hindade juures motiveeriv, et omaalgatuslikult sõidukit lammutavad isikud kaaluksid sellise tegevuse majanduslikku tasuvust. Kui aga sõidukist mingi osa siiski antakse jäätmekäitlejale üle, siis tuleks rakendada väiksemat riigilõivu, et motiveerida ka osaliselt lammutatud sõidukeid üle andma jäätmekäitlejale. Näiteks puuduv mootor, käigukast, jahutussüsteem, mittekomplektne interjöör igaüks võiks tuua kaasa riigilõivu 50 eurot, kuid mitte üle 50% kadunud sõiduki registrist kustutamise riigilõivust. Sellist riigilõivu (või keskkonnatasu) tuleb loomulikult kohaldada pärast mõistliku üleminekuaja möödumist ning toetame selleks pakutud tähtaega kuni 01.01.2027. Andmed osaliselt lammutatud sõiduki puuduvate detailide kohta saavad jäätmekäitlejad kanda lammutustõendile ja see on aluseks riigilõivu määramisel. | Mitte arvestatud. Riigilõivu diferentseerimist ette ei nähta. Jäätmekäitlejale saab anda üle ka mittekomplekse sõiduki ning kui see on sõidukina tuvastatav, väljastab ka lammutustõendi ning sõiduk kustutatakse registrist LS § 77 lg 6 p 2 alusel ehk puudub vajadus sõiduki kustutamiseks kadunud sõidukina. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | 1.5 Olemasolevate sõidukite säilitamine – tervitame põhimõtet, et sõidukit on võimalik säilitada tõendades selle olemasolu perioodiliselt liiklusregistris. Mõistlik on lähenemine, et kehtiva ülevaatusega ja kuni 2 aastat pärast ülevaatuse lõppemist või viimast ülevaatuspunkti külastamist ei ole vaja eraldi tõendada, et sõiduk on olemas. Mõistlik on ka põhimõte, et sõiduki olemasolu tuleb tõendada uuesti iga 2 aasta möödumisel, et vältida taaskord nn fantoomsõidukite probleemi tekkimist. Palume kehtestada pikem tõendamisperiood ajaloolistele sõidukitele ning põhjendame seda järgmiselt. Ajaloolise väärtusega sõidukeid ei ole palju ning nende tavapärane säilitamise aeg on pika-ajalisem kui uuemate igapäevakasutusest ajutiselt maha võetud sõidukite puhul. Eesti vanatehnikaliikumise ajaloos on hulgaliselt juhtumeid, kus aastakümneid seisnud ajalooline auto või mootorratas taastatakse taas sõidukorda. Selleks on meil oma ettepanekud. | Arvestatud. Ajaloolise väärtusega sõidukitele ja vanasõidukitele kehtestatakse pikem tõendamise kehtivuse periood. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | 2. Ajaloolise väärtusega sõidukite ajutiselt liiklusregistrist kustutamise pikema tähtaja määramiseks tuleb esmalt üldse defineerida ajaloolise väärtusega sõidukid, mis on nii direktiivi 2014/45 kui planeeritava romumääruse kohaselt eraldi regulatsioonile alluvad, st ei allu nende õigusaktide regulatsioonidele. Meie hinnangul võiksid ajalooliste sõidukite regulatsiooni alla liigituda: - vanasõidukid, - kõik üle 50 aasta vanused sõidukid ning - need üle 30 aasta vanused sõidukid, mis on tunnustatud ajaloolise väärtusega sõidukina.  Selle küsimusega tegelemine algab sellest, et liiklusregistrist tuleb kustutada need sõidukid, mida ei ole enam üldse olemas. Vanusepiirist 30 aastat vanemaid sõidukeid on liiklusregistris 31.12.2023 seisuga 178752, neist peatatud registrikandega 137604 ning kehtiva tehnoülevaatusega 20797. Kuigi 30+ vanuses sõiduautosid on 18% liiklusregistris olevatest sõidukitest, siis kehtiva tehnoülevaatusega sõidukitest on nende osakaal vaid 3%. Kui tegelikult hävinenud ja olemasolevad, kuid romusõiduki kriteeriumidele vastavad sõidukid on nendest eraldatud, siis tuleb tuvastada, millised olemasolevad sõidukid üldse vajavad säilitamist. Toetame seaduseelnõus planeeritud lahendust, et kõik sõidukid, mille registrikanne on olnud peatatud enam kui 7 aastat, loetakse kadunud sõidukiteks ning kustutatakse liiklusregistrist pärast üleminekuaja möödumist. Oleme aga seisukohal, et seda tähtaega ei tohi külmutada seisuga 01.07.2019, vaid sama põhimõtet tuleb rakendada ka nende sõidukite suhtes, mille liiklusregistri kanne on peatatud ka pärast 01.07.2019. Kuna LS § 77 lg 8.2 alusel enam rohkem registrikandeid ei peatata, siis pärast 01.07.2024 peatatud kandega sõidukeid juurde ei tule. Viie aasta jooksul (2019 – 2024) registrikande peatamiseni jõudnud sõiduki omanike poolt liiklusregistrist kustutamata sõidukid jääksid aga igavesti liiklusregistrit koormama ning moonutaksid ka edaspidi statistikat. Kui rakendada sama põhimõtet kõigile peatatud kandega sõidukitele, siis saaks seitsme aasta möödudes liiklusregistri andmed õigeks kõigi sõidukite osas. Seitse aastat peatatud registrikannet tähendab seda, et sõiduk ei ole reaalselt olnud kasutusel vähemalt 9 aastat, mis on piisav, et lugeda sõiduk kadunuks või hüljatuks | Mitte arvestatud. Kui sõiduk ei lähe automaatsele kustutamisele, on omanikul endal võimalik kustutamistaotlus teha ning arvestades, et mootorsõidukimaksuga planeeritakse hõlmata ka peatatud kandega sõidukid, peaks omanikul toimingute tegemiseks piisaval motivatsiooni olema.. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | Tarbimisväärtust mitteomavate ning varuosade hoidmise eesmärgil hoiustatavate vanemate (vanuses 30+) sõiduki liiklusregistrist ajutise kustutamise teostamiseks iga kahe aasta järel ettenäitamine ei ole mõistlik. Teeme ettepaneku täiendada liiklusseadust ajaloolise väärtusega sõiduki regulatsiooniga, mis on vajalik eristamaks lihtsalt vanemaid sõidukeid sellistest, mis vajavad kultuuriväärtuste ja museaalidena säilitamist. Seaduseelnõuga kehtestatav üleminekuaeg kuni 01.07.2026 võimaldab kõigi sõidukite omanikel tõendada, et sõiduk on alles ning otsustada, kuidas sõidukiga edasi toimida. Seda ka nende sõidukite omanikel, kes võiksid alluda ajaloolise sõiduki regulatsioonile. Ajaloolise väärtusega sõidukid jaotuvad kolme gruppi: Vanasõidukid, mis on tunnustatud liiklusseaduse § 83 alusel - loodetavasti ei ole vaja seda eraldi põhjendada, nende ülevaatusperiood on vähemalt 4 aastat ning need on kõrge 5 museaalse väärtusega sõidukid. Vanasõidukiks tunnustamise kehtivusaeg on nagunii 12 aastat, mille järel allub vanasõiduk tavasõiduk tavasõiduki regulatsioonile. Meie poolt välja pakutud automaatse vanusepiiri 50 aastat ületab 31.12.2023 seisuga liiklusregistris olevatest sõidukitest 12571 sõiduautot, millest 8691 on peatatud registrikandega ning vaid 1625 on kehtiva ülevaatusega. On ilmne, et sellest vanusepiirist vanemaid sõidukeid on võrreldes muude sõidukitega väga vähe ning kui sõiduk on tõepoolest endiselt alles (selleks on tõendamiskord eelnõus olemas), siis nii vanu sõidukeid hoitakse ja säilitatakse veel kaua. Ja neid peabki hoidma, kuna sellises vanuses sõiduki säilimine selle identifitseerimist võimaldavas komplektsuses on ajaloo säilitamise seisukohalt vajalik. 30 kuni 50 aasa vanuste sõidukite arv on oluliselt suurem, mistõttu tuleb selles vanusegrupis teha tugevamat selektsiooni, kuna selles vanusegrupis võib olla ka selliseid sõidukeid, mida kasutatakse oma elukaare lõpus tarbesõidukitena (nt pere mitmes sõiduk, eaka inimese sõiduk vmt) või ei oma nad enam ka mingit väärtust säilitamiseks. Võimaldamaks ajalooliste sõidukitega väiksema bürokraatiaga seotud liiklusregistri toiminguid (kergendamaks nii sõidukite omanike kui liiklusregistri koormust) on Eesti Vanatehnika Klubide Liidu asjatundjad sarnaselt vanasõidukite tunnustamisega valmis väljastama tõendi sõiduki olemasolu ja vastavuse kohta ajaloolisele sõidukile. Kui selline vanem sõiduk on reaalselt olemas, kuid sellele ei tehta tehnoülevaatust, siis teeme ettepaneku kehtestada sarnaselt vanasõidukitega ajaloolise väärtusega sõidukitele 12-aastane ajutise registrist kustutamise periood, mille möödudes tuleb taas tõendada sõiduki olemasolu. Aluseks on vanasõidukiks tunnustamise aktiga sarnane tõend, millega tuvastatakse sõiduki olemasolu ning vastavus ajaloolise sõiduki nõuetele (alusnõuded on direktiivis 2014/45) | Osaliselt arvestatud. Ajaloolise väärtusega sõidukitele ja vanasõidukitele kehtestatakse pikem ajutise kustutamise periood. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | Ajaloolise väärtusega sõidukina määratlemiseks vajaliku tõendi väljastamise aluseks saaksid olla järgmiste tingimuste täitmine: - Sõiduk on valmistatud vähemalt 30 aastat tagasi; - Sõiduk on säilinud komplektsena või on säilinud selle olulised osad, mis võimaldavad sõiduki identifitseerida; - Sõiduk ja selle olulised osad on säilinud originaalsena; - Sõiduki taastamine on mõistlik arvestades konkreetse sõiduki seisukorda, samaväärsete sõidukite ja varuosade kättesaadavust, samuti sõiduki omaniku tahet sõiduki säilitamiseks; - Sõidukit hoiustatakse tingimustes, mis võimaldavad sõiduki säilitada sarnases seisukorras järgneva 12 aasta jooksul. 2.4. Kui sõiduk sellistele ajaloolise väärtusega sõidukite nõuetele ei vasta, siis jääb omanikule siiski võimalus seda säilitada ja ajutiselt registrist kustutada tavapärases korras, st tõendades sõiduki olemasolu iga 2 aasta järel. 2.5. Lisaks olemasolevate sõidukite säilitamise tõendile oleme valmis väljastama ka tõendeid, mis võimaldaksid vähemalt 30 aastat tagasi valmistatud sõidukite lammutamist varuosade säilitamise eesmärgil. Väljastataval tõendil saame tuvastada, millised sõiduki olulised osad on sõidukilt eemaldatud, et lammutustõendi väljastamisel saaks lugeda need sõidukid jäätmekäitleja jaoks komplektseks. Ühtlasi saame kontrollida, et eemaldatud osad oleksid vähemalt tõendi väljastamise ajal hoiustatud keskkonnale ohutul viisil. 2.6. Oleme väga tänulikud ligi 20 aasta jooksul meile osaks saanud usalduse eest vanasõidukite tunnustamisel, see on aidanud edendada Eesti vanatehnikapärandi säilitamist. Kuna 30+ vanuses sõidukid rõhuvas enamuses ilmselgelt ei oma tarbimisväärtust ning oleme valmis ajaloolise väärtusega sõidukite hindamisel ka ise panustama sellesse, et neid ka hoitaks keskkonnale sõbralikul viisil, siis aitab see kaasa nii korduskasutusele kui romusõidukite utiliseerimisele. | Mitte arvestatud. Täiendava tõendamisnormi kehtestamine ei ole hetkel otstarbekas. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | Vanasõidukina tunnustamise korra täpsustamine 3.1. Kaasajastamist vajab ka vanasõiduki tunnustamise asjatundjate määramise kord. Selle korra loomisel oli Eestis palju vähem vanatehnikaklubisid ning Eesti Vanatehnika Klubide Liit ei olnud registreeritud mittetulundusühingute registris juriidilise isikuna (tegutseti seltsingulepingu alusel). Käesoleval ajal on Eesti Vanatehnika Klubide Liidul 13 liikmesorganisatsiooni enam kui 550 liikmega. 3.2. Tagamaks suuremat esindatust palume muuta vanasõiduki asjatundja määramise nõudeid selliselt, et asjatundja määramiseks on vajalik vähemalt kümne vanasõidukiklubi toetus, millest igaühel peab olema vähemalt 10 liiget ja mis on tegutsenud vähemalt 5 aastat. See võimaldab vältida olukorda, mis tekkis mõned aastad tagasi Leedus, kus ajaloolise sõidukina registreerimiseks vajaliku tõendi said väljastada sellised klubid, mis ei omanud selleks pädevust ning ei täitnud ka vajalikke põhimõtteid. Sarnaseid probleeme on täheldatud ka Soomes. Me ei pea vajalikuks läheneda küsimusele Läti viisil, kus ajaloolise sõiduki tunnustamisega tegeleb riik. Meie hinnangul on see riigile koormav ning puudub ka vajalik kompetents originaalsuse hindamiseks – Lätis tagatakse see läbi riigile kuuluva Riia Mootorimuuseumi töötajate kompetentsi, kuid Eestis sellist organisatsiooni ei ole. | Arvestatud, eelnõu vastavalt täiendatud. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | Romusõidukite vastu võitlemise täiendavad meetmed 4.1. Esitame ka ettepaneku, kuidas tugevamalt motiveerida tulevikus romusõidukite omanikke sõidukeid utiliseerima või võtma kasutusele meetmed nende hoidmiseks keskkonnale ohutul viisil. 4.2. Üldjuhul ei oma seisev mootorsõiduk keskkonnale sellist mõju nagu tema kasutamine teeliikluses. Seda aga tingimusel, et seisvat sõidukit hoitakse keskkonnale ohutul viisil ning avalikus ruumis ka teiste õiguseid arvestavalt. Kui mingeid asju hoitakse keskkonnale ohtlikult või takistatakse avaliku ruumi mõistlikku kasutamist, siis tuleb selleks luua selged ja toimivad õiguslikud meetmed. Meie ettepanekud on järgmised: - Avalikus ruumis asuvate „romude“ vähendamiseks tuleb kehtestada liiklusseaduses nõue, et tehnoülevaatust mitteläbinud, registreerimismärgita, registreerimata, ajutiselt liiklusregistrist kustutatud või peatatud registrikandega sõidukeid ei tohi parkida teeomaniku loata avalikult kasutatavatel teedel – seda nii riigile ja kohalikule omavalitsusele kuuluvatel kui ka erateedel. Käesoleval ajal kehtib liiklusseaduses nõue, et avalikuks kasutamiseks ettenähtud teedel liiklusseaduse § 1 mõttes võivad sõita vaid registreeritud (LS § 76 lg 1), tehnonõuetele vastavuse kontrolli läbinud (LS § 73 lg 2) ning liikluskindlustusega sõidukid (LKindls § 4 ja 6). Teeme ettepaneku võrdsustada liikluses osalemisega ka mootorsõiduki parkimine teeliikluses, et võimaldada avalikult kasutatavast teeliiklusest kõrvaldada ka sellised pargitud sõidukid, millega nagunii ei tohiks sõita. Kuigi tehnonõuetele vastavuse kontrolli mitteläbinud sõidukiga on erandolukorras lubatud lühikesi sõite teha, siis puudub vajadus lubada sellise sõiduki parkimise lubamiseks avalikel parkimiskohtadel (va teeomaniku loal, nt eratee korral). Selline keeld ei peaks rakenduma kohe, vaid näiteks 1 kuu või 6 kuu möödumisel sellise aluse tekkimisest. - Eelnevalt nimetatud sõidukite liikluseks eemaldamiseks tuleb täiendada LS § 92 vastava õigusliku alusega sõiduki hoiukohta toimetamiseks. Olukordadeks, kui sõiduki omanik ei tule sõidukile hoiukohta järele, tuleb täiendada täna puudulikult toimivat regulatsiooni, et tagada selliste hüljatud sõidukite utiliseerimine nende omaniku kulul. Ühtlasi on vajalik kehtestada täiendavad normid selliste sõidukitega edasiseks käitumiseks. See on sarnane ka muudel põhjustel liiklusest kõrvaldatud sõidukite puhul juhtudeks, kus sõiduki omanik ei tule oma sõidukile järele.  Reaalselt eksisteerivate, kuid maaomaniku loata väljaspool teeliikluseks kasutatavat teed hoitavate sõidukite jaoks tuleb kehtestada regulatsioon, mis võimaldab maaomanikul taotleda sellise sõiduki hoiukohta paigutamist omaniku kulul analoogselt teedel pargitud sõidukitega. Olemasolev liiklusseaduse § 92 lg 5.1 on selleks liiga kitsa 7 reguleerimisalaga. Tervitame seaduseelnõuga kehtestatavat muudatust, et liiklusregistrist kustutatud sõiduki või kinnistu valdaja üle anda jäätmekäitlejale, kuid vajalik on kehtestada ka õiguslikud alused, et maaomaniku loata tema kinnistule pargitud sõiduki saaks teisaldada ka olukorras, kus see on ajutiselt registrist kustutatud. Loomulikult tuleb kehtestada mõistlikud reageerimistähtajad ja teavitamise kord. - Teabesse kellegi eramaal hoitava või lammutatava keskkonnale ohtliku sõiduki osas tuleb tulevikus riigil suhtuda täie tõsidusega ja luua toimiv järelevalve mehhanism koos selgete nõuetega, kuidas on lubatud hoida sõidukeid, mida ei kasutata teeliikluses – näiteks nõuded keskkonnale ohtlike ainete lekkimise vältimiseks ja lekete kogumiseks jne. | Avalikus ruumis parkimise piiramise ettepanek tasub kaalumist, kuid sellise olulise muudatuse rakendamine vajab täiendavat mõjuanalüüsi. |
| EESTI VANA-TEHNIKA KLUBIDE LIIT |  | Liiklusseaduse sõnastuse ettepanekud Liiklusseaduse § 83 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: § 83. Ajaloolise väärtusega sõiduk (1) Ajaloolise väärtusega sõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt: 1) 50 aastat; 2) 35 aastat ja mis on tunnustatud vanasõidukina; 3) 30 aastat ja millele on väljastatud ajaloolise sõiduki tõend. (2) Käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 2 sätestatud vanasõidukina määratlemiseks peab sõiduk olema vanasõidukina tunnustatud. (3) Vanasõidukina tunnustamine on vanasõidukina registreeritava sõiduki tehnonõuetele ja originaalsusele kehtestatud nõuetele vastavuse kontrollimine. (4) Vanasõidukina tunnustamist teostavad vähemalt kümne mittetulundusühinguna tegutseva vanasõidukiklubi määratud ja Transpordiameti tunnustatud kaks asjatundjat, kes väljastavad vanasõidukina tunnustamise akti. Nimetatud mittetulundusühingul peab olema vähemalt kümme liiget ning ta peab olema tegutsenud vähemalt 5 aastat. Vanasõidukina tunnustamine, tunnustamise akti väljastamine ning selle juurde kuuluvad toimingud teostatakse sõiduki omaniku või vanasõidukina tunnustamise taotleja kulul. (5) Vanasõiduki tunnustamise, registreerimise ja tehnonõuetele vastavuse kontrollimise korra ning tehnonõuded vanasõidukile ja nõuded selle varustusele kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega. (6) Käesoleva paragrahvi lõike 1 punktides 1 ja 3 nimetatud ajaloolise väärtusega sõiduki nõuded ja tõendile kantavad andmed kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega. Tõendi väljastab käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud vanasõiduki tunnustamise asjatundja, kes teostab sõiduki ja selle hoiukoha vaatluse. Nimetatud toimingute teostamine toimub taotleja kulul Liiklusseaduse § 77 lg 5 teine lause muudetakse ja sõnastatakse. Mootorsõiduk ja selle haagis kustutatakse ajutiselt registrist 1–24 kuuks, ajaloolise väärtusega sõiduk kuni 12 aastaks, kuid mitte kauemaks kui vanasõidukina tunnustamise tähtaja või ajaloolise väärtusega sõidukiks väljastatud tõendi kehtivusaja lõppemiseni. | Osaliselt arvestatud. |
| Eesti Kaubandus-Tööstus-koda | §-i 77 lõikega 61 | Viidatud sättega täiendatakse liiklusseaduse §-i 77 lõikega 61 järgmises sõnastuses:  *„(61) Mootorsõiduk loetakse kadunud sõidukiks ja kustutatakse registrist:*  *1) registrijärgse omaniku taotluse alusel, kui käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduk on võõrandatud, see ei ole tema valduses, võõrandamislepingut ei ole säilinud ning omandaja ei ole ettenähtud aja jooksul esitanud taotlust registriandmete muutmiseks;*  *2) omaniku taotluse alusel, kui käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduk on hävinenud ja seda ei saa nõuetekohaselt lammutada.“*  Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ art 5 lg 3 kohaselt peavad liikmesriigid seadma sisse süsteemi, mille kohaselt kasutuselt kõrvaldatud sõiduk kustutatakse registrist lammutustõendi esitamisel. Eelnõu näeb ette erisuse sellest üldreeglist, sest eelnõu § 2 p 2 annab võimaluse kustutada sõiduk registrist ka ilma lammutustõendita. Hetkel ei selgu seletuskirjast, kas selline lahendus on kooskõlas eelnevalt viidatud direktiiviga.  Kaubanduskoja ettepanek:  Palume seletuskirjas välja tuua, kas ja kuidas on eelnõu § 2 p 2 kooskõlas ELi õigusega. | Seletuskirjas on märgitud, et eelnõu ei ole vastuolus EL õigusega. Kadunud sõidukite probleemi ei ole muul viisil võimalik lahendada, sest sõidukile, mida ei ole olemas, ei saa lammutustõendit väljastada. ELV direktiivi artikkel 5 lõike 3 kohaselt väljastatakse lammutustõend siis, kui sõiduk antakse üle töötlemiskojale. ELV direktiiv ei sätesta kustutamise keelamist registrist, kui sõidukit ei ole enam olemas. |
| Eesti Kaubandus-Tööstus-koda | §-i 77 lõikega 71 | Eelnõu § 2 p 3  Eelnõu § 2 punktiga 3 täiendatakse liiklusseaduse §-i 77 lõikega 71, milles sätestatakse, et kui soovitakse ajutiselt registrist kustutada sõidukit, millel ei ole kehtivat ülevaatust või mis ei ole viimase kahe aasta jooksul tehnoülevaatusel käinud, tuleb sõiduki olemasolu tõendada.  Kaubanduskojale jääb ebaselgeks, miks on viidatud sättes tehnoülevaatuse osas kahe aasta nõue ja miks seal ei ole pikemat tähtaega. Kui sõiduki olemasolu tõendamise kohustus tekiks siis, kui viimasest tehnoülevaatusest on möödas näiteks kolm või neli aastat, siis selline nõue vähendaks sõiduki omaniku koormust ja kulusid ning teisest küljest vähendaks ka Transpordiameti koormust ja kulusid võrreldes eelnõus sätestatud sõnastusega.  Kaubanduskoja ettepanek:  Palume kaaluda ettepanekut asendada eelnõu § 2 p-s 3 sõna „kahe“ näiteks sõnaga „kolm“. | Mitte arvestatud. Kaheaastane periood viimase tehnoülevaatuspunkti külastamisest arvates on piisav ning eelkõige kustutatakse registrist ajutiselt hooajalise ja hobisõidukeid, mis omavad tehnoülevaatust ning tõendamiskohustust neile ei rakendu. |
| Eesti Linnade ja Valdade Liit |  | Mootorsõiduki kadunuks lugemine ja registrist kustutamine Säte: Eelnõu § 2 punktis 2 täiendatakse LS § 77 lõikega 61 järgmises sõnastuses: „(61 ) Mootorsõiduk loetakse kadunud sõidukiks ja kustutatakse registrist: 1) registrijärgse omaniku taotluse alusel, kui käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud 1) registrijärgse omaniku taotluse alusel, kui käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduk on võõrandatud, see ei ole tema valduses, võõrandamislepingut ei ole säilinud ning omandaja ei ole ettenähtud aja jooksul esitanud taotlust registriandmete muutmiseks; 2) omaniku taotluse alusel, kui käesoleva paragrahvi lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduk on hävinenud ja seda ei saa nõuetekohaselt lammutada.“. Probleem: Kui pärijal puuduvad sõiduki kohta igasugused andmed (sh kas pärandaja on sõiduki võõrandanud või on sõiduk hävinenud) peale selle, et sõiduk on registreeritud liiklusregistris, siis peaks ka pärijal olema õigus taotleda registrist sõiduki kustutamist. Samuti vajab täpsustamist, kas vastava taotluse esitamiseks peab pärija end liiklusregistris omanikuks registreerima või võib taotluse esitada pärimistunnistuse alusel. Ettepanek: täiendada LS § 77 lõiget 61 õigusega esitada taotlus registrist kustutamiseks ka juhul, kui puuduvad andmed sõiduki olemasolu kohta | Arvestatud osaliselt. Eelnõusse lisatud pärija õigus esitada kustutamistaotlus. |
| Eesti Kaubandus-Tööstus-koda | VTK | Väljatöötamiskavatsuse koostamata jätmine  Seletuskirjas (lk 3) on toodud välja, et eelnõule ei eelnenud väljatöötamiskavatsust, sest seaduse rakendamisega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust ning hea õigusloome ja normitehnika eeskirja § 1 lg 2 p 5 alusel ei ole sellisel juhul väljatöötamiskavatsus nõutav.  Kaubanduskoja hinnangul ei ole eelnõus sisalduvad muudatused üksnes tehnilised, vaid mitmed muudatused on sisulised, mõjutades peatatud registrikandega sõidukite registrijärgsed omanikke, keda on ligi 180 000. Seetõttu leiame, et enne eelnõu koostamist oleks Kliimaministeerium pidanud koostama väljatöötamiskavatsuse, et kaaluda erinevaid lahendusi ja nende mõjusid nn fantoomsõidukite probleemi lahendamiseks või leevendamiseks ning romusõidukitega seotud regulatsiooni täpsustamiseks. | Muudatused omavad peatatud registrikandega sõidukite omanikele pigem positiivsed mõju, ka ei ole võimalik tänast peatatud kandega kadunud sõidukite probleemi muul viisil lahendada, VTK koostamine ei looks siin lisavõimalusi. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | § 77 lg 61 | Saab olla ainult tähtajaline lahendus. Mis on täna lammutustõendi mõte, kui taotlusega saab mured lahendatud ja päriselt lammutasin ise oma sõiduki ära ja tean, et see ei tule kindlasti kuskilt välja? | Viidatud sätte alusel saab registrist kustutamist taotleda ainult sõidukile, mis on peatatud registrikandega. |
| Auto-lammutuste Liit/MTÜ ELV | § 77 lg 12 | Korduvalt on juttu lammutustõendi edastamisest/esitamisest. Praktikas ei edasta seda täna mitte keegi. Jäätekäitleja logib Transpordiameti veebi sisse ja kinnitab, et on sõiduki vastu võtnud ja kustutab ära, märk jääb maha. Keegi ei prindi seda välja ega ei saada mitte kuskile. | Edastamiskohustus ei tähenda füüsilise tõendi esitamist, vaid see tähendab ka selle sisestamist või vastavate andmete edastamist, nagu küsimuses kirjeldatud, liiklusregistrisse. |

1. [1] <https://www.riigiteataja.ee/akt/120122019017> [↑](#footnote-ref-1)
2. [Sõiduki lammutamine | Transpordiamet](https://www.transpordiamet.ee/soiduki-lammutamine) [↑](#footnote-ref-2)
3. [2] Varul, P. jt (koost). Tsiviilseadustiku üldosa seadus. 10. ptk 5. jagu sissejuhatuse kommentaar punkt 1.a. Komm vlj. 2. väljaanne. Tallinn: Juura 2023. [↑](#footnote-ref-3)
4. [3] Varul, P. jt (koost). Võlaõigusseadus I. VÕS § 11 kommentaar punkt 4.1. Komm vlj. Tallinn: Juura 2016. [↑](#footnote-ref-4)
5. [4] <http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=78433b29-8b2f-4281-a582-0efb9631e2ad&> [↑](#footnote-ref-5)