

Jäätmeseaduse, liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega muudetakse jäätmeseadust (edaspidi ka *JäätS*), liiklusseadust (edaspidi ka *LS*) ja riigilõivuseadust (edaspidi ka *RLS*).

Eelnõu peamine eesmärk on vähendada sõidukite kadu ja suunata kõik kasutuselt kõrvaldatud sõidukid nõuetekohasesse töötlemisrajatisse.

EL-is läheb aastas kaduma 35% sõidukitest ehk ligikaudu neli miljonit sõidukit aastas¹. Eesti Liiklusregistris on 02.08.2023 seisuga peatatud kandega sõidukite registris 191 944 tõenäoliselt teadmata kadunud mootorsõidukit.

1.1.1. Jäätmeseaduse muutmise

Jäätmeseaduses täiendatakse ja täpsustatakse jäätmeks muutunud mootorsõiduki ja selle osade jäätmehooldusnõudeid. Eelnõu sisaldab esmajoones tehnilisi korrastavaid muudatusi, mis on tingitud seaduse rakendamisel ilmnenud probleemidest ja millega parandatakse jäätmeseaduse põhimõtete arusaadavust jäätmeks muutunud mootorsõiduki ja selle osade jäätmehooldusnõuetest. Muudatustel on õigusselgust tagav mõju ning need ei muuda kehtivaid põhimõtteid. Täpsustused on vajalikud, et vähendada teadmata asukohaga sõidukite hulka ning vältida olukorda, kus jäätmeks muutunud mootorsõiduk ja selle osad kahjustavad mittenõuetekohase lammutamise tulemusel keskkonda ja inimeste tervist.

Jäätmeseaduse muudatused toovad selgelt välja, et mootorsõiduki tootjaga lepingut omav jäätmekäitleja peab võtma vastu kõik sõidukid, sh sõiduki, millel puudub turuväärtus või millel on negatiivne turuväärtus, osaliselt lammutatud sõiduki ja liiklusregistrist kustutatud sõiduki. Selliste sõidukite vastuvõtmine võib tuua kaasa kulusid jäätmekäitlejale, mistõttu sätestatakse, et keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja peab omama lepingut mootorsõiduki tootjaga või tootjate ühendusega. Leping tagab romusõidukite käitluskulude katmise kehtiva laiendatud tootjavastutuse kaudu..

Liiklusseaduse muudatusega võimaldatakse liiklusregistrist kustutada sõidukeid, kui need on teadmata kadunud ja neid ei ole võimalik nõuetekohase lammutustõendi alusel kustutada. Seetõttu luuakse jäätmeseaduses mootorsõidukite valdajatele võimalus anda üle selliseid registrist kustutatud sõidukeid.

Kuna on esinenud probleeme lammutustõendi väljastamisel, tuuakse jäätmeseaduses selgelt välja, et lammutustõendi esitab keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja romusõiduki üleandjale tasuta. Selleks, et liiklusregistrist kustutatud sõiduki kohta saaks väljastada lammutustõendi, sätestatakse, et lammutustõend väljastatakse sellisele sõidukile miinimumnõuete alusel, s.o registreerimisdokumendita.

Jäätmeseaduse muudatuses tuuakse selgelt välja, et tootja peab tagama kogumissüsteemi ning tagama vähemalt üks kord aastas romusõiduki üleandjale võimaluse toimetada romusõiduk keskkonnalooga jäätmekäitleja juurde tasuta.

¹ eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0061&rid=9.

Õigusselguse eesmärgil sätestatakse, et Keskkonnaamet ja kohalik omavalitsus, tuvastades kasutuselt kõrvaldatud romusõiduki, mille jäätmete ja saastuse likvideerimisega ei ole võimalik keskkonnakaitselistel kaalutlustel viivitada, koostavad haldusmenetluse käigus ettekirjutuse, mille alusel romusõidukite valdaja on kohustatud romusõidukid andma keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale.

1.1.2. Liiklusseaduse muutmine

LS § 77 lõike 8¹ kohaselt on mootorsõiduki või selle haagise registrikande peatamine automaattoiming, millega Transpordiamet (edaspidi *TRAM*) kustutab sõiduki andmed liiklusregistrist kuni registrikande taastumiseni. Sõiduki registrikande peatatakse automaatselt, kui on möödunud kaks aastat tehnõulevaatuse kehtivusest ja viimase kindlustuspoliisi kehtivusest. Registrikande taastamiseks tuleb sõidukiga läbida tehnõulevaatus.

Eelnõu kohaselt kaotatakse alates 1. juulist 2024 registrikande peatamise regulatsioon ehk automaatselt enam sõiduk registri mitteaktiivsesse ossa ei satu ja sõiduki omanikul tekib motivatsioon sõidukiga tegeleda ka selle mittekasutamisel. Omanikul tuleb otsustada, kas sõiduk võõrandada, viia lammutuskotta või kui on soov sõiduk millalgi uuesti kasutusele võtta, siis see ajutiselt registrist kustutada. Et ajutisest kustutamisest ei kujuneks peatatud registrikande aseainet ja seda ei hakataks ära kasutama, kehtestatakse teatud juhtudel ajutise kustutamise pikendamise puhul kohustus tõendada sõiduki olemasolu. *TRAM* arendab praegu digiregistreerimise lahendust, mille üks osa on DriveX fotorakendus. Fotorakendus liidestatakse *TRAM*i 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. Sarnast rakendust kasutavad ka kindlustusseltsid. Digiregistreerimist hakatakse rakendada alates 01.01.2025 ning sama süsteemi edasiarendusena tekitatakse ka võimalus, et kui sõiduk ajutiselt registrist kustutada (saab teha kuni 24 kuuks), tuleb ajutise kustutamise pikendamiseks tõendada *TRAM*i tehnilise lahenduse kaudu või büroos kohapeal sõiduki olemasolu, kui viimase kahe aasta jooksul ei ole sõidukiga tehnõulevaatuspunktis käidud. Sellisel juhul tuleb ajutise kustutamise eest tasuta riigilõivu, mille eesmärk on katta rakenduse arenduskulu või *TRAM*i ametniku tööjõukulu, kui sõidukit tullakse kohapeale näitama. Sõiduki olemasolu tõendamise kohustus rakenduks lisaks juhtudel, kus peatatud registrikande soovitakse asendada ajutise kustutamisega.

Sõiduki ajutist kustutamist on võimalik endiselt taotleda ka riigilõivuvabalt ehk tõendamiskohustuseta, kui sõidukiga on viimase kahe aasta jooksul käidud tehnõulevaatuspunktis või kui sõidukil on kehtiv tehnõulevaatus.

Kuna on teada, et osa peatatud registrikandega sõidukitest on kas hävinenud või puudub omanikel teave sõidukite staatuse kohta (müügitehing on jäänud vormistamata ning dokumente selle kohta ei ole säilinud), siis loetakse sellised sõidukid kadunud sõidukiteks ja tekitatakse isikutele võimalus taotleda nende sõidukite registrist kustutamist, mille juures omanik kinnitab, et sõiduk on hävinenud või võõrandatud, kuid andmed ostja kohta puuduvad ning ostja ei ole tehingut registris vormistanud. Esialgu on selline võimalus riigilõivuvaba (01.07.2024 kuni 31.12.2025) ja 2026. aastal mõistlikus määras lõivuga, et motiveerida inimesi vastavaid toiminguid tegema enne n-ö viimast hetke ja mitte hoogustada nn fantoomsõidukite äri. Kuni 2027. aastani saab selliselt sõidukit registrist kustutada ainult juhul, kui selle registrikande on peatatud, et lõivuvabalt või väikese lõivuga kustutamisevõimalust ei kasutataks ebaseaduslikuks lammutamiseks. Sõiduki omaalgatuslik lammutamine ei ole lubatud, kuid juhul, kui isik on seda teinud või mingil muul põhjusel ei ole võimalik sõidukit nõuetekohaselt lammutada, siis

alates 2027. aastast saab sellise sõiduki registrist kustutada analoogselt peatatud registrikandega sõidukitega, kuid sellisel juhul tuleb tasuda riigilõivu 800 eurot (nn keskkonnalõiv).

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.

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.

1.1.3. Riigilõivuseaduse muutmine

Riigilõivuseadusesse lisatakse liikluseaduse muudatuste põhjal lõivud sõiduki ajutiselt liiklusregistrist kustutamise eest, kui sellega kaasneb sõiduki olemasolu tõendamise kohustus, ning lõivud sõiduki registrist kustutamise eest juhul, kui kustutamist taotletakse lammutustõendita. Riigilõivu kujunemise põhimõtteid on kirjeldatud LS sisukokkuvõtte juures.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu jäätmeseaduse osa on ette valmistanud Kliimaministeeriumi (edaspidi *KliM*) ringmajanduse osakonna nõunik Piret Otsason (piret.otsason@kliimaministeerium.ee) ning liikluseaduse ja riigilõivuseaduse osa teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld (margus.tahepold@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu jäätmeseaduse osa õigusekspertiisi on teinud õigusosakonna nõunik Käthlin Raudla (kathlin.raudla@kliimaministeerium.ee) ja liikluseaduse ja riigilõivu osa õigusekspertiisi sama osakonna nõunik Anna-Liisa Kotsjuba (anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee). Keeletoimetaja oli õigusosakonna peaspetsialist Aili Sandre (aili.sandre@kliimaministeerium.ee).

1.3. Märkused

Eelnõukohase seadusega muudetakse:

- 1) JäätSi redaktsiooni, mille terviktekst on avaldatud märkega RT I 17.03.2023, 37;
- 2) LSi redaktsiooni, mille terviktekst on avaldatud märkega RT I, 22.12.2023, 4;
- 3) RLSi redaktsiooni, mille terviktekst on avaldatud märkega RT I, 30.12.2023, 6.

Eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamuse (riigikogu kodu- ja töökorra seaduse § 78).

Enne seaduseelnõu ja seletuskirja koostamist ei koostatud eelnõu vajaduse kooskõlastamiseks ja õiguslike valikute selgitamiseks seaduseelnõu väljatöötamiskavatsust, arvestades Vabariigi Valitsuse 22. novembri 2011. aasta määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi HÕNTE) § 1 lõike 2 punkti 5. Eelnõukohase seaduse rakendamisega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust. Muudatused on vajalikud õigusnormide muudatuste tõttu (mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu 364 SE, algatatud 22.01.2024, Riigikogu menetlusse

võetud 23.01.2024) ning kasutuselt kõrvaldatud ja/või teadmata asukohaga sõidukite valdkonna selgemaks reguleerimiseks. Eeltoodud põhjendusi arvestades – kuna tegemist ei ole õiguskorras põhimõttelist tähendust omavate muudatustega – ei koostatud eelnõu ettevalmistamisel ka HÕNTE § 1 lõikes 3 nimetatud kontseptsiooni.

Eelnõu ei ole otseselt seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga ega mõne muu menetluses oleva eelnõuga. Eelnõul on kaudne seos mootorsõidukimaksu seaduse eelnõuga, kuid eelnõu kohaselt maksustatakse ka peatatud registrikandega sõidukid ning samas kehtiva regulatsiooni valguses ei ole teatud juhtudel võimalik maksukoormusest vabaneda, kuna maksuobjekti füüsiliselt ei pruugi eksisteerida või puudub omanikul teave selle asukohast ning seda ei ole võimalik registrist kustutada.

2. Seaduse eesmärk

Jäätmeseaduses tehakse muudatused praktikas tekkinud teadmata asukohaga sõidukite valdkonna probleemide lahendamiseks. Muudatuste peamine eesmärk on luua õigusnormidest parem arusaadavus ja üheselt mõistetavus. Parema õigusselguse aitab täita nii jäätmevaldajal kui ka jäätmekäitlejal jäätmeseadusest tulenevaid kohustusi, vähendada teadmata asukohaga sõidukite hulka ning suurendada romusõidukite tagastamist üksnes selleks luba omavatele isikutele.

Eurostati statistika kohaselt müüakse ELis igal aastal 6 miljonit kasutuselt kõrvaldatud sõidukit. Igal aastal ei võeta aga arvesse veel 3,4–4,7 miljoni registrist kustutatud sõiduki saatust. Olulist osa sellest käideldakse või eksporditakse tõenäoliselt ebaseaduslikult, mis võib põhjustada keskkonnakahju ja kahjustada kogu Euroopa majandust².

Teadmata asukohaga sõidukite loata käitlemise peatamiseks on vaja asjakohast õiguslikku raamistikku, et tõhusalt vältida sõidukite kadu ja suunata kõik kasutuselt kõrvaldatud sõidukid nõuetekohastesse töötlemisrajatisse.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseaduslik käitlus on peamiselt tingitud varuosade ja metallide müügist saadavast kasumist ning tõenäoliselt jäetakse tähelepanuta nõuetekohase reostuse kõrvaldamine, et vältida lisakulusid. See põhjustab märkimisväärset keskkonna- ja majanduslikku kahju. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite nõuetekohane puhastamine ja töötlemine on keskkonna jaoks väga oluline, sest kasutuselt kõrvaldatud sõidukid sisaldavad ohtlikke komponente, nagu õlijätmed, külmutusained ja raskmetallid. Ebaseaduslikult töödeldud romusõidukite puhul võib eeldada, et see on tähelepanuta jäetud³.

Liiklusseaduse muudatuste eesmärk on kaotada sõiduki registrikande peatamise regulatsioon, mis on toonud kaasa olukorra, kus meil on liiklusregistris peaaegu 300 000 peatatud registrikandega sõidukit, millest paljude korral ei ole teada, kas need sõidukid veel eksisteerivad. Seetõttu on alust arvata, et liiklusregistri andmed ei ole korrektsed. Lisaks on praegune peatatud kande regulatsioon tekitanud olukorra, kus omanikul sõidukiga justkui side puudub ja see ei too talle kaasa mingeid kohustusi, mistõttu tal puudub motivatsioon sõiduki kasutusest väljalangemisel teha asjakohaseid toiminguid. See aga soodustab illegaalset lammutamist.

Vabariigi Valitsuse 19.01.2024 Riigikogule esitatud mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu kohaselt rakendatakse mootorsõidukimaksu alates 2027. aastast ka peatatud registrikandega

² *Assessment of the implementation of the ELV Directive with emphasis on ELVs unknown whereabouts; Prepared by Oeko-Institut e.V., Institute for Applied Ecology; 2017.*

³ Sama.

sõidukitele. Kui sõiduki omanik ei plaani mingil ajal sõidukit kasutada, saab ta selle liiklusregistrist ajutiselt kustutada. Eelnõu rakendamine koosmõjus mootorsõidukimaksuga peaks vältima edaspidi kadunud sõidukite juurde teket ning ebaseaduslikku lammutamist.

Eelnõu kohaselt lubatakse sõiduk liiklusregistrist kustutada juhul, kui sõiduk ei ole enam kättesaadav omanikule või tema volitatud esindajale lammutustõendi esitamiseks.

Ehkki Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta õigusnormid on Eesti õigusaktidesse täielikult üle võetud, leidub jätkuvalt sõidukeid (üle kogu ELi), mille asukoht on teadmata. Tadmata asukohaga sõidukid on suures osas sõidukid, mille registrikanne on peatatud ja mille kohta ei ole ametiasutustele väljastatud nõuetekohast lammutustõendit või mille kohta puudub teave selle kohta, kas sõiduk lammutatud ametlikus käitluskohas või eksporditud. Samas ei kajastu need statistikas.

Seega tuleb parandada registriandmete ajakohasust, et saada täpsem ülevaade sõidukite asukohast. Pikka aega peatatud või ajutiselt kustutatud sõidukite staatust on keeruline kindlaks teha. Enamjaolt pole võimalik tõendada ka seda, kas need on müüdnud, lammutatud või eksporditud seaduslikult. Sõidukite praeguseid omanikke seab eriti raskesse olukorda neil lasuv tõendamiskoormis. On kaheldav, kas kaua aega tagasi peatatud või kustutatud sõidukite asukohta ja saatuse seaduslikkuse väljaselgitamiseks on praegu piisav avalik huvi. Avaliku huvi olemasolu on raske õigustada olukorras, kus väidetavalt õigusvastasele olukorrale pole varasemate aastate jooksul tähelepanu pööranud. Kuna ammuse sõiduki ebaseaduslikkuse staatuse tuvastamine võib olla keeruline ja koormav kõigile asjaosalistele ning pikka aega tagasi peatatud või ajutiselt kustutatud sõidukite puhul ei pruugi olla piisavat avalikku huvi nii koormavat menetlust rakendada. Kuivõrd sõidukid on sellisel kujul eksisteerinud juba pikemat aega, ei riku see tõenäoliselt ka kellegi õigusi.

Lisaks täpsustatakse sõiduki liiklusregistrist ajutise kustutamise regulatsiooni, lisatakse kohustus peatatud kandega sõiduki omanikule viia registriandmed tegelikkusega vastavusse ning luuakse sanktsioonimehhanism, kui isikud on jätnud automaatkustutamisele mineva peatatud registrikandega sõiduki olemasolust registrit teavitamata.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb viiest paragrahvist, millest esimesega muudetakse ja täiendatakse jäätmeseaduse kehtivaid sätteid, teise paragrahviga muudetakse ja täiendatakse liiklusseaduse kehtivaid sätteid, kolmanda paragrahviga muudetakse ja täiendatakse riigilõivuseaduse kehtivaid sätteid ning neljandas paragrahvis reguleeritakse seaduse jõustumise aeg.

Eelnõu on kooskõlas Eesti Vabariigi põhiseaduse, rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtete ja normide, Eesti Vabariigi suhtes jõustunud välislepingute ning Euroopa Liidu õigusega.

Paragrahv 1 sätestab jäätmeseaduses tehtavad muudatused ning see koosneb viiest punktist. Punktiga 1 täpsustatakse mootorsõiduki mõistet ning tuuakse selgelt välja, et mootorsõiduk on M1, N1 ja L2e kategooria sõiduk ning mootorsõiduki mõiste alla ei kuulu liiklusseaduse § 83 määratud vanasõiduk ja selle osad. Sätte muutmine tagab õigusselguse. Märgitud põhimõte ei ole uus. Laiendatud tootjavastutust on kohaldatud M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukitele ning välja on juba jäetud liiklusseaduses toodud vanasõidukid. 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, kollektsoonäridele huvi pakkuvaid või muuseumidele mõeldud sõidukeid, olgu need siis kasutusvalmis või osadeks lahti võetud.

Punktiga 2 tunnistatakse kehtetuks JäätSi § 26 lõige 4¹. Lõige taasesitatakse § 26³ lõikes 1⁹.

Punktiga 3 muudetakse ja sõnastatakse uuesti JäätSi § 26³. Kuna §-s 26³ tuleb teha arvukalt muudatusi, siis võetakse need muudatused kokku ühe muudatusena, sest vastasel juhul muutuks paragrahv raskesti jälgitavaks. Paragrahvi pealkirja muudetakse. Olemasolevate lõigete järjekorda ja põhimõtteid ei muudeta. Lisatakse lõiked, milles sätestatakse selged ja üheselt mõistetavad romusõidukite tagastamise tingimused, ning lõige, milles sätestatakse võimalus tagastada liiklusregistrist kustutatud sõidukid.

Paragrahvi pealkirja muudetakse sätte sisu järgi, lisades pealkirja sõna „üleandmine“ ning asendatakse sõna „tagastamisel“ sõnaga „vastuvõtmisel“.

Lõikega 1 esitatakse uuesti kehtiv lõige 1.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1¹. Uues lõikes sätestatakse selgelt, et romusõidukeid võib koguda ja vastu võtta üksnes keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja, kellel on kirjalik leping mootorsõiduki tootja või mootorsõiduki osade tootja või mootorsõiduki tootjate ühendusega. Selliste sõidukite vastuvõtmine võib tuua kaasa kulused jäätmekäitlejale, mistõttu sätestatakse, et keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja peab omama lepingut mootorsõiduki tootjaga või tootjate ühendusega. Leping tagab romusõidukite käitluskulude katmise kehtiva laiendatud tootjavastutuse kaudu. Kehtestatav nõue võimaldab efektiivsemat romusõidukite kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist, sh tagab pikalt seisnud romusõidukite ja osaliselt lammutatud romusõidukite vastuvõtmise. Praktikas on tekkinud olukordi, kus jäätmekäitleja on keeldunud vastu võtmast pikalt seisnud romusõiduki või osaliselt lammutatud romusõiduki, kuna selliste romusõidukite materjalide hind ei kompenseeri selliste sõidukite käitluskulusid. Edaspidi on jäätmekäitlejad kohustatud sellised sõidukid võtma vastu ning nende käitluskulud saab tasaarveldada tootjate või tootjate ühendusega.

Märgitud põhimõte ei ole uus. Jäätmeseadusega on võetud üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/851, millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid (ELT L 150, 14.6.2018, lk 109–140; edaspidi ka *jäätmete raamdirektiiv*), mis sätestab jäätmete mõiste ning kohustuse anda jäätmed üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale. Samuti tuleneb märgitud kohustus romusõidukitele Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34–43; edaspidi ka *ELV direktiiv*), mille põhjenduspunkt 18 rõhutab, et romusõidukite kogumine ja töötlemine peab olema lubatud ainult nendele ettevõtjatele, kes on saanud tegevusloa. ELV direktiivi artikli 5 lõige 2 sätestab, et liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et kõik kasutuselt kõrvaldatud sõidukid viiakse tegevusloaga töötlemiskodadesse. ELV direktiiv on võetud üle riigisisisesse õigusesse jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 17.06.2010. a määrusega nr 79 „Mootorsõidukitest ja nende osadest tekkinud jäätmete kogumise, tootjale tagastamise ning taaskasutamise või kõrvaldamise nõuded ja kord ning sihtarvud ja sihtarvude saavutamise tähtajad“¹⁴ (edaspidi VV 17.06.2010 määrus nr 79) ja jäätmeseaduse § 29 lõike 4 punkti 7 alusel kehtestatud keskkonnaministri 01.07.2011. a määrusega nr 33 „Romusõidukite käitlusnõuded“¹⁴. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõtte lõikes 1¹.

Romusõiduki keskkonnaohutuks muutmine on esimene samm inimeste tervise-, keskkonna- ja tööohutusriskide ennetamise suunas. Selle sättega tagatakse romusõidukite käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda. Jäätmekäitlejad, kellele on väljastatud keskkonnaluba ning kellel on kirjalik leping mootorsõiduki tootjate või mootorsõiduki tootjate

ühendusega, suudavad tagada, et kõik romusõidukid, nende tarvikud, osad ja materjalid ning sõidukite remondi käigus tekkinud jäätmed võetakse vastu ja neid töödeldakse kehtestatud nõuete kohaselt, ning kehtestatud sihtarvude täitmise.

Eestis kohaldatakse laiendatud tootjavastutust mootorsõidukitele, mis on M1, N1 ja L2e¹ kategooria sõidukid, ja nende kategooria sõidukite osadele. Laiendatud tootjavastutuse põhimõtte kohaselt vastutab tootja turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise eest. Laiendatud tootjavastutuse süsteemid tagavad kasutuselt kõrvaldatud sõiduki efektiivsema kogumise ning nõuetekohase töötamise kooskõlas jäätmeid käsitlevate ELi õigusaktide ja rahvusvaheliste lepingutega. Mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade tootjad täidavad praegu tootjavastutuse kohustusi individuaalselt ning on sõlminud romusõidukite käitlemise lepingud jäätmekäitlejatega. Romusõiduk ehk kasutuselt kõrvaldatud mootorsõiduk on jäätmena käsitatav sõiduk, mille valdaja kasutuselt kõrvaldab, kavatses kasutuselt kõrvaldada või on kohustatud kasutuselt kõrvaldama, sh ka ese või toode, mille kasutamine on seadusega keelatud, või toode, mille valdaja ei leia edasist kasutamist. Romusõiduk põhjustab või võib põhjustada tervise- või keskkonnaohtu, keskkonnahäiringuid või keskkonna ülemäärast risustamist. Keskkonnarisk kasvab sõiduki vanuse, õnnetuste või muude asjaolude tõttu, mille tagajärjel ei saa tagada ohutut seisundit. Romusõiduk on ohtlik jääde, kuna sisaldab ohtlikke vedelikke ja muid ohtlikke aineid. Ohtlikud vedelikud ja ained toovad kaasa märkimisväärse reostusohu. Romusõiduki kliimaseadmed ja külmutusseadmed sisaldavad osoonikihti kahandavaid aineid, mis tuleb eemaldada spetsiaalsete seadmetega, et need ei satuks keskkonda. Mittenõuetekohase lammutamise tulemusel võivad ohtlikud vedelikud või muud ohtlikud ained lekkida keskkonda, põhjustada tulekahju ning lisaks keskkonnakahjule põhjustada ka inimestele tervisekahjustusi. Romusõidukeid tuleb töödelda nõuetekohaselt. Nõuetekohane töötlemine vähendab romusõidukite mõju keskkonnale, tagab keskkonna säilimise ja kvaliteedi. Romusõidukite käitlus on lubatud keskkonnakaitseloo alusel.

Lisaks on mootorsõidukite tootjale kehtestatud taaskasutamise ja ringlussevõtu sihtarvud. Mootorsõidukite tootja ja romusõidukite käitlejad peavad tagama taaskasutamise ja ringlussevõtu sihtarvude täitmise, alates 1. jaanuarist 2015. a tuleb romusõidukitest taaskasutada vähemalt 95% romusõidukite aastasest keskmisest massist ning korduskasutusse ja ringlusse võetavate komponentide, materjalide ja ainete kogus peab olema vähemalt 85% romusõidukite aastasest keskmisest massist. Sihtarve võetakse arvesse juhul, kui romusõidukite taaskasutamise ja ringlussevõtu arvutamise jaoks on tehtud romusõidukite katsepurustamisi.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1². Uues lõikes sätestatakse selgelt, et romusõiduk tuleb anda üle üksnes keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjaga või tootjate ühendusega. Märgitud põhimõtte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist (vt ka seletuskirjas § 26³ lõike 1¹ selgitust), mis on riigisisese õigusesse võetud üle jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määrusega nr 79 ja jäätmeseaduse § 29 lõike 4 punkti 7 alusel kehtestatud keskkonnaministri 01.07.2011. a määrusega nr 33 „Romusõidukite käitlusnõuded¹⁴“. Praktikas on ilmnenu, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad üleandmise kohustust erinevalt. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõtte selgelt jäätmeseaduses.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1³. Uues lõikes sätestatakse, et romusõiduk, mis on liiklusregistrist kustutatud, tuleb tasuta anda üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjaga või tootjate ühendusega. Märgitud põhimõtte on uus, see on seotud eelnõus käsitletud liikluseaduse muudatustega, mille kohaselt LSi § 77 lisatava lõike 6¹ alusel on võimalik liiklusregistrist kustutada sõidukeid, kui need on teadmata kadunud ja neid ei ole võimalik nõuetekohase lammutustõendi alusel kustutada. Omanik, kes on oma sõiduki kustutanud liiklusregistrist, loobub sellise sõiduki kasutamisest ja sõiduki omamisest.

Liiklusregistrist kustutatud sõidukid võivad olla kellegi hoovis, linna tänaval või varastatud, mistõttu sellised sõidukid võivad olla omanikuta. Selleks, et hoida ära kustutatud sõidukite kogumist ärilisel eesmärgil, keelatakse selliste sõidukite eest tasu maksmine. Keskkonnaluba omav jäätmekäitleja ei tohi maksta sellise sõiduki eest, mis on liiklusregistrist kustutatud.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1⁴. Lõikega täpsustatakse õigusselguse eesmärgil, et romusõiduk, mis ei ole komplektne, tuleb anda üle üksnes keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjaga või tootjate ühendusega. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist, mis on riigisisesse õigusesse üle võetud jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruises nr 79. Praktikast on ilmnenud, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad üleandmise kohustust erinevalt. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõtte selgelt jäätmeseaduses. Jäätmeseaduse § 28 kohaselt peab jäätmevaldaja käitlema tema valduses olevaid jäätmeid nõuetekohaselt ning andma jäätmed käitlemiseks üle selleks õigust omavale isikule. Sõidukiomanikud peavad olema teadlikud sellest, et nad võivad tasuta anda üle mittekomplektse romusõiduki jäätmekäitlejale. Selle sätte eesmärk on vähendada romusõidukite hoiustamist keskkonnas ning suurendada romusõidukite kogumist ja töötlemist ning julgustada omanikke selliseid sõidukeid jäätmekäitlejale viima. Selle sättega tagatakse romusõidukite käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Tootjad maksavad jäätmekäitlejatele romusõidukite käitlemise eest, mistõttu tuleb mittekomplektne sõiduk tasuta vastu võtta. Mittekomplektne romusõiduk tuleb anda üle jäätmekäitlejale, kellele on väljastatud keskkonnaluba ja kes tagab romusõidukite nõuetekohase töötlemise.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1⁵. Lõikes sätestatakse õigusselguse eesmärgil, et romusõiduki üleandmisel keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale väljastatakse tasuta lammutustõend. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist (*artikli 5 lõike 3 kohaselt ei anna lammutustõendi väljaandmine tegevusloaga töötlemiskoja nimel töötlejatele, müüjatele ega kogujatele õigust nõuda kulude mis tahes rahalist hüvitamist*) ja jäätmeseaduse § 25¹ lõikest 1. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi ja tootjavastutuse põhimõtte lõikes 1⁵. Sõidukiomanikud peavad olema teadlikud sellest, et nad ei pea maksma lammutustõendi väljastamise eest. Selle sätte eesmärk on vähendada romusõidukite ebaseaduslikku kogumist ja töötlemist, mis põhjustab negatiivseid tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1⁶. Lõikes sätestatakse õigusselguse eesmärgil, et lammutustõendi väljastamise õigus on keskkonnakaitseluba omaval jäätmekäitlejal, kellel on leping tootjate või tootjate ühendusega ning kes tagab romusõiduki nõuetekohase töötlemise. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivi artikli 5 lõikest 3, mille kohaselt tegevusloa saanud töötlemiskodadel on lammutustõendi väljastamise õigus. See kohustus on võetud üle riigisisesse õigusesse jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruises nr 79.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1⁷. Kuna praktikast on ilmnenud, et kogujad annavad enda nimel lammutustõendi välja nõuetekohast töötlust tagamata, siis täpsustatakse koguja õigust väljastada lammutustõendit ja sätestatakse selgelt, et keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja, kellel on leping tootjate või tootjate ühendusega, võib anda kogujale lepinguga üle õiguse väljastada lammutustõend, kui on täidetud kõnealuse paragrahvi lõikes 1⁶ sätestatud nõuded. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivi artikli 5 lõikest 3, mille kohaselt liikmesriigid võivad anda kogujatele loa väljastada tegevusloaga töötlemiskoja nimel lammutustõendeid, kui nad tagavad, et kasutuselt kõrvaldatud sõiduk viiakse

tegevusloaga töötlemiskotta. See kohustus on võetud riigisisesele õigusesse üle jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1⁸. Õigusselguse eesmärgil sätestatakse, et lammutustõend peab sisaldama vähemalt Euroopa Komisjoni otsuses kirjeldatud teavet. Sätte eesmärk on tagada, et liiklusregistrist kustutatud sõiduki üleandmisel jäätmekäitlejale väljastatakse sellisele sõidukile lammutustõend miinimumnõuete kohaselt. Kehtiva korra järgi ei saa valdaja anda üle sõidukit, kui see ei kuulu talle ning kui tal puudub registrikaart. Uue sättega tagatakse, et valdaja saab anda üle liiklusregistrist kustutatud sõidukit ilma registreerimisdokumentidega ning sellise sõiduki kohta väljastatakse lammutustõend. Märgitud põhimõtte ei ole uus. ELV direktiivi kohaselt väljaantava lammutustõendi miinimumnõuded on kehtestatud komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsusega nr [2002/151/EÜ](#), Euroopa Parlamendi ja nõukogu kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (ELT L 50, 21.2.2002, lk 94–95).

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1⁹. Lõikesse esitatakse uuesti JäätSi § 26 lõige 4¹. Lõikes sätestatakse, et kui keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjate või tootjate ühendusega, antakse üle romusõiduk, millel puuduvad sõiduki põhilised osad, eelkõige mootor ja kere, või kui see sisaldab jäätmeid, mis on lisatud romusõidukisse, siis võib jäätmekäitleja nõuda jäätmevaldajalt osalist jäätmekäitluskulude kandmist. Jäätmekäitleja peab võtma arvesse puuduvate osade materjalide väärtust tagastatavas sõidukis ja sõidukile lisatud jäätmete käitluskulusid.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1¹⁰. Õigusselguse eesmärgil sätestatakse, et kui keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjate või tootjate ühendusega, antakse üle komplektne romusõiduk, millel puudub turuväärtus või selle turuväärtus on negatiivne, ei või keskkonnaluba omav jäätmekäitleja nõuda jäätmevaldajalt mistahes kulude kandmist. Märgitud põhimõtte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist (artikli 5 lõige 4) ja jäätmeseaduse § 25¹ lõikest 1. Praktikast on ilmnenu, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad tasu küsimise kohustust erinevalt. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõtte selgelt jäätmeseaduses. Sõidukiomanikud peavad olema teadlikud sellest, et nad saavad jäätmekäitlejale tasuta ära anda komplektse romusõiduki, millel puudub turuväärus või millel on negatiivne turuväärtus. Selle sätte eesmärk on suurendada romusõidukite kogumist ja töötlemist ning julgustada omanikke selliseid sõidukeid jäätmekäitlejale üle andma. Selle sättega tagatakse romusõidukite käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda. Jäätmekäitlejad, kellele on väljastatud keskkonnaluba ning kellel on kirjalik leping tootja või tootjate ühendusega, saavad jäätmekäitluskulud nõuda tootjalt. Laiendatud tootjavastutuse põhimõtte järgi vastutab tootja turule suunatud mootorsõidukite ja nende osade jäätmekäitluskohustuste täitmise eest. Kui jäätmekäitlejal on leping tootjaga või tootjate ühendusega, saab romusõidukite käitluskulud tasaarveldada tootjate või tootjate ühendusega.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 1¹¹. Õigusselguse eesmärgil sätestatakse, et tootja peab tagama romusõiduki üleandjale vähemalt üks kord aastas romusõiduki viimise sama paragrahvi lõikes 1¹ märgitud jäätmekäitleja juurde tasuta. Tagasivõtmine hõlmab kogu riigi territooriumi. Selle sätte eesmärk on toetada romusõidukite kogumist ja töötlemist ning julgustada omanikke seisvaid sõidukeid jäätmekäitlejale üle andma. Romukampaania korraldamise käigus on selgunud, et omanikud ei julge seisvale romusõidukile transporti tellida, kuna kardavad, et peavad sellise teenuse eest peale maksma. Jäätmekäitlejad, kellele on väljastatud keskkonnaluba ning kellel on kirjalik leping tootja või tootjate ühendusega, saavad jäätmekäitluskulud nõuda tootjalt. Laiendatud tootjavastutuse põhimõtte järgi vastutab tootja turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise

eest. See põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist ja jäätmeseaduse § 25¹ lõikest 1 ning jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79. Praktikas on ilmnenu, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad transpordi tagamise kohustust erinevalt. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõte selgelt jäätmeseaduses.

Varem on Keskkonnaministeerium koostöös romusõidukite käitlejatega korraldanud kord aastas romude kogumiseks kampaania. Romukampaania raames kogusid AS Kuusakoski ja Eesti Autolammutuste Liit 2018. a 250 romusõidukit, 2019 – 430, 2020 – 256 ja 2021. a kampaania käigus koguti 104 romusõidukit. Tasuta kogumise võimaldamine motiveerib omanikku ja valdajat sõidukit keskkonnalooga jäätmekäitlejale üle andma.

Lõikega 2 esitatakse uuesti kehtiv lõige 2. Kuna lõikes 1⁹ taasesitatakse § 26 lõige 4¹, siis ajakohastatakse ka lõike 2 viidet – viide § 26 lõikele 4¹ asendatakse viitega lõikele 1⁹.

Lõikega 3 esitatakse kehtiv lõige 3. Lõike 3 ülesehitust muudetakse ja selle tekst jaotatakse punktideks. Lõike 3 punktiga 1 esitatakse uuesti kehtiv lõige 3. Lõikesse 3 lisatakse punkt 2, mis on seotud eelnõus käsitletud liiklusseaduse muudatustega, mille kohaselt LSi § 77 lisatava lõike 6¹ alusel on võimalik liiklusregistrist kustutada sõidukeid, kui need on teadmata kadunud ja neid ei ole võimalik nõuetekohase lammutustõendi alusel kustutada. 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.

Selle sätte eesmärk on tagada, et valdaja ja KeA/KOV saaks osaliselt lammutatud romusõidukid üle anda tasuta. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Tootjad maksavad jäätmekäitlejatele romusõidukite käitlemise eest, mistõttu tuleb mittekomplektne sõiduk tasuta vastu võtta. Mittekomplektne romusõiduk tuleb anda üle jäätmekäitlejale, kellele on väljastatud keskkonnaluba ja kes tagab romusõidukite nõuetekohase töötlemise. Kui jäätmekäitlejal on leping tootjate või tootjate ühendusega, siis romusõidukite käitluskulud saab tasaarveldada tootjate või tootjate ühendusega, kes omakorda tasaarveldab tootjatega.

Selle sätte eesmärk on ka vähendada romusõidukite hoiustamist keskkonnas ning suurendada romusõidukite kogumist ja töötlemist ning julgustada valdajaid selliseid sõidukeid jäätmekäitlejale üle andma. Selle sättega tagatakse romusõidukite käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda.

Lõikes 4 sätestatakse rakendamise raskuste kõrvaldamiseks, et tootjad või mootorsõiduki tootjate ühendus loovad kogumissüsteemid, sealhulgas kogumiskohad, või osalevad nende loomises kõigi selliste romusõidukite jaoks, mis kuuluvad nendesse sõidukikategooriatesse, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud.

See põhimõte ei ole uus. 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.

Lõikes 5 sätestatakse, et tootjad või mootorsõiduki tootjate ühendus tagavad, et kogumissüsteem hõlmab kogu riigi territooriumi, on elanikkonnale piisavalt kättesaadav, sh võtab arvesse elanikkonna suurust ja tihedust. Märgitud põhimõte ei ole uus. Kohustus tuleneb ELV direktiivist ja jäätmeseaduse § 25¹ lõikest 1. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Kehtiva VV 17.06.2010 määruse nr 79 kohaselt on tootjal kohustus korraldada romusõidukite kogumine, sh tagada romusõidukite kogumine

selliselt, et romusõiduki omanikule oleks romusõidukist loobumine võimalikult mugav ning romusõiduki kogumiskohta üleandmine peab olema võimaldatud maakonna piires.

Lõikega 6 esitatakse kehtiv lõige 4. Lõikesse 4 lisatakse, et ka keskkonnaluba omav jäätmekäitleja, kellel on leping tootjate või tootjate ühendusega, on kohustatud võtma vastu mootorsõidukite hooldamisel ja remondi käigus tekkinud kasutatud osad turustajalt, mootorsõidukite hooldustöökojalt, kohalikul omavalitsusel ning kohaliku omavalitsuse jäätmejaama lepingu alusel haldavalt jäätmekäitlejalt. Märgitud põhimõtte ei ole uus. Kohustus tuleneb ELV direktiivist ja jäätmeseaduse § 25¹ lõikest 1. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Tootjad maksavad jäätmekäitlejatele romusõidukite käitlemise eest. Jäätmekäitlejad, kellele on väljastatud keskkonnaluba ning kellel on kirjalik leping tootja või tootjate ühendusega, saavad jäätmekäitluskulud nõuda tootjalt. Laiendatud tootjavastutuse põhimõtte kohaselt vastutab tootja turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise eest.

Punktiga 4 täiendatakse seadust §-ga 125¹, milles sätestatakse väärtekoosseis jäätteks muutunud mootorsõiduki ja selle osade jäätmehooldusnõuete rikkumise eest. Põhimõtte ei ole uus. Nimetatud väärtekoosseis liigituks sisu poolest seaduse § 120 koosseisu, samas on see käsitlus vastuolus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2018/851, millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid (ELT L 150, 14.6.2018, lk 109–140), tuleneva kohustusega liikmesriikidele – kehtestada karistused, mida kohaldatakse nende direktiivide alusel vastu võetud riigisiseste õigusnormide rikkumise korral. Paragrahvis 120 sätestatu on liiga üldine ning isik ei saa aru, kas jäätteks muutunud mootorsõiduki või selle osa hooldusnõuete rikkumise korral võib ta konkreetse teo eest karistada saada või mitte. Sätet rakendatakse järgmiste JäätS-i 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.

Mootorsõiduki ja nende osadest tekkinud jäätmete käitlemine on keskkonnalooga tegevus, seega suure keskkonnaohuga toiming. Romusõiduk on ohtlik jääde, sest sisaldab ohtlikke vedelikke ja muid ohtlikke aineid. Romusõiduki keskkonnaohutuks muutmine on esimene samm inimeste tervise-, keskkonna- ja tööohutusriskide ennetamise suunas. Seetõttu on oluline, et enne edasist töötlemist tehtaks romusõidukil vajalikud keskkonnaohutuks muutmise toimingud niipea kui võimalik pärast selle viimist tegevuslooga lammutuskotta. Selles etapis tuleks vanaõli koguda ja ladustada muudest voolavatest ainetest ja vedelikest eraldi ning selle edasine töötlemine peaks olema kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ. Lisaks sellele tuleks romusõidukilt eemaldada pliid, kaadmiumi, elavhõbedat ja kuuevalentset kroomi sisaldavad tarvikud, osad ja materjalid, et vältida kahjulikku mõju inimestele või keskkonnale.

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 kavatsusega toime pandud teoga, on rangelt karistamine põhjendatud ja sellel peaks olema ka üldpreventiivne iseloom. Loata tegevus on üks keskkonnaohtlikumaid tegevusi. Seega peaks võimalik karistus olema selline, mis suunab isikuid jäätteks muutunud mootorsõidukeid ja nende osi käitlema jäätmehooldusnõuete kohaselt. Jäätme loata isikutel enamasti puudub nõuetekohane käitluskoht, tehnilised vahendid, teadmised ja oskused ning

seetõttu on oht, et jäätmed satuvad looduskeskkonda, neid põletatakse või jäetakse nõuetekohaselt käitlemata, ladestades suurtes kogustes kohas, kus ladestamine on keelatud. Rikkumistega selles valdkonnas (veendumise kohustuse täitmata jätmisega) soodustatakse ebavõrdset konkurentsi õiguskuulekalt käituvate isikute ees. JäätSi kohaselt on kõik isikud kohustatud veenduma, kellele nad jäätmeid üle annavad. Sama nõue kehtib ka juriidilistele isikutele, eriti kui nad annavad üle jäätmeid, mis on tekkinud nende majandustegevuse käigus. Seega ei ole oluline, kas juriidiline isik oli teadlik, et tegu on keelatud, peab ta tegema kõik, et tema valduses olevad jäätmed oleksid üle antud seadusega ettenähtud korras ning nõuetekohaselt käideldud. Vastasel juhul soodustab selline tegevus ebaseaduslikku äri jäätmevaldkonnas.

Seega on võimalus nõudeid rikkuva tegevusega tekitada kahju nii keskkonnale kui ka saavutada ebaaus konkurentsieelis teiste, õiguskuulekate jäätmekäitlejate ees.

ELis läheb aastas kaduma 35% sõidukitest ehk ligikaudu neli miljonit sõidukit aastas. Eesti Liiklusregistris on 02.08.2023 seisuga peatatud kandega sõidukite registris 191 944 nn kadunud mootorsõidukit (M1, N1, L1), millest 118 000 mootorsõidukit on olnud seitse aastat tehnõulevaatuseeta ning liikluskindlustuseeta.

Maksimaalne karistumäär füüsilisele isikule § 125¹ järgi on 300 trahviühikut ja juriidilisele isikule 200 000 eurot. Karistumäärad on samad, mis on sätestatud isikule §-s 120.

Punktiga 5 täiendatakse seaduse § 128 lõikega 4¹.

Õigusselguse eesmärgil sätestatakse, et Keskkonnaamet ja kohalik omavalitsus, tuvastades kasutuselt kõrvaldatud romusõiduki, mille jäätmete ja saastuse likvideerimisega ei ole võimalik keskkonnakaitselistel kaalutlustel viivitada, koostavad haldusmenetluse käigus ettekirjutuse, mille alusel romusõidukite valdaja on kohustatud romusõidukid andma keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on leping tootja või toojate ühendusega.

Keskkonnaametil ja kohaliku omavalitsuse üksusel on jäätmeseaduse § 128 lõike 4 alusel õigus korraldada jäätmete käitlemine ja saastuse likvideerimine, kui jäätmete ja saastuse likvideerimisega ei ole keskkonnakaitselistel kaalutlustel võimalik viivitada. Jäätmete käitlemisse suunamiseks ja saastuse likvideerimiseks koostatakse ettekirjutus maa omanikule, kellele kuuluval maal jäätmed või saastus on.

Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud õigus on sätestatud jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79. Rakendamise lihtsustamiseks taasesitatakse põhimõte seaduses.

Kasutuselt kõrvaldatud mootorsõiduk ehk romusõiduk põhjustab või võib põhjustada tervise- või keskkonnaohtu, keskkonnahäiringuid või keskkonna ülemäärast risustamist. Keskkonnarisk kasvab sõiduki vanuse, õnnetuste või muude asjaolude tõttu, mille tagajärjel ei saa tagada sõiduki ohutut seisundit. Romusõiduk on ohtlik jääde, kuna sisaldab ohtlikke vedelikke ja muid ohtlikke aineid. Ohtlikud vedelikud ja ained toovad kaasa märkimisväärse reostusohu. Romusõidukid võivad pika seismise ja mittenõuetekohase lammutamise tulemusena kahjustada keskkonda ja inimeste tervist. Romusõiduki kliimaseadmed ja külmutusseadmed sisaldavad osoonikihti kahandavaid aineid, mis tuleb eemaldada spetsiaalsete seadmetega, et need ei satuks keskkonda. Mittenõuetekohase lammutamise tulemusel võivad ohtlikud vedelikud või muud ohtlikud ained lekkida keskkonda, põhjustada tulekahju ning lisaks keskkonnakahjule põhjustada ka inimestele tervisekahjustusi. Romusõidukeid tuleb töödelda nõuetekohaselt. Nõuetekohane töötlemine vähendab romusõidukite mõju keskkonnale, tagab keskkonna säilimise ja kvaliteedi. Nõuetekohane töötlus tagab tõhusa ringlussevõtu. Keskkonnaluba omavad jäätmekäitlejad peavad tagama taaskasutamise ja ringlussevõtu sihtarvude täitmise. Praegu on Eestis umbes 150 ametlikku lammutuskoda, millele on väljastatud

keskkonnakaitseluba. Romusõidukite lammutamine on lubatud ainult vedelikukindlal kattel ning käitluskoht peab olema varustatud õlipüüdurite ja sademevee kogumiseseadmetega. Akud, filtrid ja ohtlikke aineid sisaldavaid kondensaatoreid hoiustatakse konteinerites. Lisaks tuleb plahvatusohtlikud osad eemaldada ja neutraliseerida ning tuleohtlikud osad ladustada eraldatud alal. Käitluskoht peab olema ümbritsetud taraga ning varustatud valveseadmetega.

Igal aastal tuvastatakse mitu asjaomase keskkonnaloata tegutsevat romusõidukite töötlemiskohta ehk jäätmekäitluskohta, kus on või võib tekkida oluline keskkonnahäiring. Illegaalsetes jäätmekäitluskohtades käideldakse jäätmeid keskkonnanõudeid eirates, mis kujutab endast suurt keskkonnahäiringut, seades ohtu põhjavee ja ohutuse (tulekahjud jms). Näiteks 06.07.2019. aastal toimus Tallinnas Volta territooriumil illegaalses romusõiduki käitluskohas tulekahju. Tulekahjule reageeris 15 autot – kuus pääste põhiautost, kaks paakautot, lisaks vabatahtlikud päästjad, kiirabi ja politsei ressursid ning keskkonnajärelevalve. Kokku reageeris sellele sündmusele umbes 40 inimest. Tulekahjus hävis vähemalt 4–6 sõidukit ning läheduses olevad elektrijuhtmed, rehvid, propaaniballoonid jms. Illegaalsed romusõidukite käitluskohad tekitavad lisatööd avalikule sektorile ning põhjustavad ohtu keskkonnale (õhk, vesi) ja inimese tervisele, eriti kui õnnetused juhtuvad asustatud kohas. Seetõttu on oluline suurendada sõidukiomaniku motivatsiooni viia kasutuselt kõrvaldatud sõiduk ametlikku käitluskohta.

Kohalikele omavalitsustele on 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.

Eelnõu §-ga 2 muudetakse liiklusseadust. Liiklusseaduse muudatus koosneb 16 punktist.

Punktiga 1 jäetakse § 77 lõikest 5 välja tekstiosa, mis puudutab sõiduki registrikande peatamist, kuna registrikande peatamine kui selline kaotatakse ning kogu seda puudutav osa viiakse eraldi paragrahvina rakendussätete peatükki.

Punktiga 2 täiendatakse § 77 lõikega 6¹, mille kohaselt saab teatud tingimustel lugeda sõiduki kadunud sõidukiks ja selle registrist kustutada. Praegune olukord, kus liiklusregister on peatatud kandega sõidukeid täis, on tegelikult ELi astumise järgne „kasvuraskus“ ning senini ei ole suudetud leida sellele mõistlikku lahendust. Puudus piisav teadlikkus, et ise ei tohi lammutada, st võtta sõiduk varuosadeks ja viia kere hiljem metallikokkuostu, lisaks sõidukite müügid, kus inimesed ei pööranud tähelepanu omanikuvahetuse vormistamisele, kuna sõidukiga seotud kohustusi ei olnud ning 50 aastat oli inimesed harjunud autosid ise ehitama ja parandama, st olema leidlikud. Peatatud kandega sõidukite hulgas on teadaolevalt ka sõidukeid, mis on küll jõudnud litsentseeritud lammutuskodadesse, aga väidetavalt on unustanud sõiduk arvelt kustutada ja praeguseks on tõendid kadunud ning inimesel ei ole neid tõendeid enam kusagilt võtta jms. Ei ole mõistlik isikuid praegu selle eest karistada, et kehtestada selliste sõidukite kustutamise eest keskkonnatasuna kohe suur riigilõiv, vaid enne tuleb vana viga korrigeerida, milleks nähakse ette, et alguses on kustutamine lõivuvaba (st esimesed 18 kuud 01.07.2024–31.12.2025, peatatud kandega sõidukitel), alates 01.01.2026 riigilõiv 15 eurot ja 01.01.2027 keskkonnalõivuna 800 eurot.

Punktiga 3 täiendatakse § 77 lõikega 7¹, milles sätestatakse, et kui soovitakse ajutiselt registrist kustutada sõidukit, millel ei ole kehtivat ülevaatuset või mis ei ole viimase kahe aasta jooksul tehnõlevaatusel käinud, tuleb sõiduki olemasolu tõendada. Selle nõude eesmärk on piirata nn fantoomsõidukite tekkimist ehk kui omanik on sõiduki ebaseaduslikult lammutanud, siis selle

varjamiseks ta kustutab sõiduki ajutiselt registrist ja pikendab seda lõputult. Tõendamiskohustus tagab, et sõiduk, mida ajutiselt registrist kustutatakse, ka reaalselt eksisteerib. Sõiduki olemasolu saab tõendada kas TRAMi loodud fotorakenduse vahendusel või TRAM büroos sõidukit ette näidates. Sellise toiminguga eest tuleb tasuda ka riigilõivu.

Punktiga 4 täiendatakse § 77 lõiget 8 punktidega 3 ja 4, mille kohaselt kustutab TRAM ajutiselt registrist sõidukid, mille füüsilisest isikust omaniku surmast on möödunud vähemalt üks aasta või juriidilisest isikust omanik on olnud äriregistrist kustutatud samuti vähemalt üks aasta. Praegusel juhul jäävad sellised sõidukid registri aktiivsesse ossa või liiguvad hiljemalt kaks aastat peale tehnoulevaatusel ja liikluskindlustuse lõppemist peatatud kandesse. Ajutiselt ei kustutata sõidukit kohe, kui registrijärgne omanik on surnud või äriregistrist kustutatud, vaid aasta pärast sündmuse asetleidmist, et pärijatel või juriidilise isiku likvideerijatel/õigusjärglastel oleks piisav aeg vajalike toimingute tegemiseks, kuid lõpptulemina on oluline, et registrikanded oleks ajakohased. Kehtiva korra kohaselt võib tekkida olukord, kus surnud või likvideeritud omaniku nimel olev sõiduk osaleb liikluses, kuna selle valdaja sõlmib nõutud liikluskindlustuse ja käib sõidukiga ka tehnoulevaatusel, kuid kuna omaniku kohta ei ole registris ajakohaseid andmeid, siis sõidukiga toime pandud rikkumiste puhul ei ole võimalik sõidukiomaniku vastutust realiseerida. Ajutiselt registrist kustutatud sõiduk loetakse registreerimata sõidukiks (LSi § 77 lõige 8⁴) ja selle kasutamine liikluses on keelatud ehk siis sõiduki ajutine kustutamine motiveeriks pärijaid ja õigusjärglasi sõiduki omanikumuutust vormistama.

Punktiga 5 tunnistatakse kehtetuks § 77 lõiked 8¹–8³, mis käsitlevad registrikande peatamist, kuna registrikande peatamine sellisena kaotatakse ja vajaminevad sätted lisatakse rakendussätete peatükki §-na 264⁴.

Punktiga 6 muudetakse § 77 lõiget 8⁴ registrikande peatamise regulatsiooni muudatuse tõttu ehk lõikest jäetakse välja viide peatatud registrikandele.

Punktiga 7 täiendatakse § 77 lõigetega 10, 11 ja 12.

Lõikes 10 sätestatakse, et käsutuspiiranguga sõidukite registrist kustutamise puhul (sõidukid, mille registrikanne on 01.07.2026 seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat) ei pea küsima piirangu kehtestaja nõusolekut, kui sõiduk on olnud koormatud käsutuspiiranguga rohkem kui kümme aastat, et oleks võimalik registri puhastamise eesmärgil kustutada ka selliseid sõidukeid. Võlanõude maksimaalne aegumistähtaeg on kümme aastat ning tõenäoliselt on selle ajaga sõiduki väärtus ajas sedavõrd kahanenud, et see enam ei tagaks ka piirangu alusel olevat nõuet.

Lõigete 11 ja 12 kohaselt võib sõiduki ilma selle registrijärgse omaniku nõusolekuta jäätmekäitlejale üle anda, kui sõiduk on registrist kustutatud selle registrijärgse omaniku taotlusel ehk omanik on sisuliselt selle taotlusega omandist loobumist kinnitanud. Kui sõidukil puuduvad registreerimismärgid, tuvastatakse sõiduk identifitseerimisnumbri (VIN-kood vms) alusel. Kui tavaliselt nõuab jäätmekäitleja sõiduki vastuvõtmisel sõiduki registreerimisdokumente ja omaniku nõusolekut, kui sõiduki üleandjaks ei ole omanik, siis kõnealusel juhul neid nõudma ei pea. Sõiduki lammutamisel tuleb edastada lammutustõend Transpordiametile, et saabuks lõplik selgus, mis asjaoludel sõiduk registrist kustutatud on, sest varem võib kustutamise aluseks olla registrijärgse omaniku kustutamise taotlus sõiduki võõrandamise korral (§ 77 lõike 6¹ punkt 1), kuid ei teata sõiduki edasist saatust.

Punktiga 8 täiendatakse § 77 lõikega 13, mis näeb ette, et sõiduki ajutiselt registrist kustutamise eest lõikes 7¹ nimetatud juhul (kui sõidukil puudub kehtiv ülevaatus või ei ole sellega viimase kahe aasta jooksul ülevaatusel käidud) tuleb tasuda riigilõivu. Riigilõivu võetakse sõiduki olemasolu tõendamise toiminguga kulu katteks.

Punktiga 9 muudetakse § 77 lõiget 13, millele lisatakse täiendus, et riigilõivu tuleb lisaks ajutise kustutamise taotluse eest tasuta ka niinimetatud kadunud sõiduki registrist kustutamise taotluse eest. See täiendus jõustub 2026. aastal, mis tähendab, et sinnani saab sõiduki registrijärgse omaniku taotlusel kustutada tasuta, et isik ei jäta sõiduki kustutamise taotlust viimasele hetkele.

Punktiga 10 täiendatakse seadust §-ga 261¹¹, milles sätestatakse vastutus toimingute tegemata jätmise eest, kui selle tagajärjeks on sõiduki liiklusregistrist kustutamine ehk siis sanktsioneeritakse andmete varjamist, kui omanik on lasknud sõiduki registrist automaatselt kustutada (01.07.2026 seisuga üle seitsme aasta peatatud registrikandega sõiduk), olles teadlik, et sõiduk tegelikult eksisteerib. Kui sõiduk on alles, peab omanik tegema valiku, mida sõidukiga edaspidi teha soovib, kas siis sõiduki kasutusele võtma, ajutiselt registrist kustutama või andma sõiduki üle keskkonnaluba omavale jäätmeäitajale. Toimingute tegemata jätmise eest võidakse karistada füüsilist isikut kuni 100 trahviühikuga ning juriidilist isikut kuni 32 000 euro suuruse rahatrahviga. Kui isik on esitanud TRAMile valeandmeid ehk taotlenud sõiduki kustutamist § 77 lõike 6¹ alusel, saab füüsilist isikut karistada karistusseadustiku § 280 alusel kuni 300 trahviühiku või arestiga.

Punktiga 11 täiendatakse § 263 lõikega 4², milles sätestatakse §-s 261¹¹ sätestatud väärteo (toimingute tegemata jätmise) kohtuväline menetleja. Kohtuväliseks menetlejaks võib olla nii Keskkonnaamet, PPA kui ka TRAM, vastavalt siis sellele, kes rikkumise avastab ehk menetlusökonoomika mõttes ei ole otstarbekas määrata ühte kindlat menetlejat, kuna rikkumise võivad avastada oma tavapärase järelevalvetöö käigus kõik eelnimetatud asutused, kes muul juhul peaksid rikkumisest teavitama teist järelevalveasutust.

Punktiga 12 tunnistatakse kehtetuks § 264 lõige 16, mis oli üleminekusäte registrikande peatamise kohta ja millel enam ei ole otstarvet.

Punktiga 13 täiendatakse § 264 lõigetega 26 ja 27. Lõikega 26 sätestatakse, et kuni 31. detsembrini 2026 saab lõike 6¹ alusel sõiduki registrist kustutamist taotleda ainult juhul, kui sõiduki registrikanne on peatatud. Ajaline ja peatatud kandega seotud piirang on vajalik, et registrist kustutamise võimalust ei kasutataks ebaseadusliku lammutamise eesmärgil. Alates 01.01.2027 võib registrijärgse omaniku taotlusel sõiduki registrist kustutada n-õ kadunud sõidukina (sõidukit ei ole võimalik nõuetekohaselt lammutada) ka juhul, kui sõiduki registrikanne ei ole peatatud, kuid sellisel juhul tuleb tasuta ka riigilõivu 800 eurot, mida võib käsitleda kui keskkonnalõivu. Lõikes 27 sätestatakse sõiduki automaatne registrist kustutamine, kui sõiduki registrikanne on 01.07.2026 seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat. Sellised sõidukid kustutab Transpordiamet registrist 01.11.2026, kui omanik ei ole sõidukiga vajalikke toiminguid teinud, et seda ära hoida. Puhver peatatud kande aja fikseerimise ja registrist kustutamise vahel on vajalik, et omanik, kui ta ei ole veel teadvustanud, et tema sõiduk langeb automaatse kustutamise parameetri alla, jõuaks teha vajalikud toimingud, kui sõiduk on tegelikult olemas ja omaniku valduses.

Punktiga 14 täiendatakse § 264 lõikega 28, milles sätestatakse sõiduki omaniku või vastutava kasutaja kohustus teha teatud toimingud, kui tema valduses on sõiduk, mis lõike 27 kohaselt läheks automaatsele kustutamisele. Ebaõige registrist kustutamise vältimiseks peab omanik kas sõiduki kasutusele võtma ehk läbima ülevaatuset ja sõiduki kindlustama, sõiduki ajutiselt registrist kustutama või kui sõidukit ei ole plaanis kasutama hakata (näiteks puudub sellel kasutusväärtus ehk tegemist on romusõidukiga), andma selle üle jäätmeäitajale nõuetekohaseks lammutamiseks. Säte jõustub 01.07.2026 ehk ajast, kui fikseeritakse üle seitsme aasta peatatud kande staatuses olevad sõidukid.

Punktiga 15 täiendatakse seadust §-ga 264⁴, milles sätestatakse osaliselt seni §-s 77 olnud peatatud registrikande regulatsioon, sest sellest saab n-ö minevikumeede, kuna alates 01.07.2024 enam peatatud registrikandega sõidukeid juurde ei teki ja seda peaks reguleerima ainult üleminekusätete valguses ehk rakendussätetes. Lõikes 1 taasesitatakse osaliselt § 77 lõike 8⁴ tekst, mis puudutab peatatud registrikandega sõidukeid, ning lõikes 2 senist § 77 lõiget 8³, mis sätestab, et registrikanne taastub, kui sõiduk läbib tehnoulevaatus.

Punktiga 16 täiendatakse § 264⁴ lõigetega 3–5. Lõikes 3 sätestatakse, et omanik võib taotleda peatatud registrikande asendamist ajutise kustutamisega ning lõike 4 järgi tuleb sel juhul töendada sõiduki olemasolu, et ajutiselt kustutatuks ei vormistataks nn fantoomsõidukit. Sõiduki olemasolu tõendamiseks võimaldatakse kasutada TRAMi arendatud fotorakendust, mis fikseerib pildi tegemise aja ja koha ning millel peab olema võimalik sõidukit tuvastada, või TRAMi büros. Lõike 5 kohaselt võetakse sellise toiminguga tegemise eest ka riigilõivu. Kuna TRAMi arendatud tehnilise lahenduse väljatöötamine ja elluviimine nõuab teatud aja, siis jõustub see punkt 01.01.2025.

Eelnõu §-ga 3 muudetakse riigilõivuseadust. Riigilõivuseaduse muudatus koosneb 4 punktist.

Punktiga 1 muudetakse § 142⁷⁴ pealkirja, registriandmete muutmisele lisatakse ka registrist kustutamine, kuna teatud juhtudel võetakse edaspidi ka sõiduki registrist kustutamise eest riigilõivu.

Punktiga 2 lisatakse § 142⁷⁴ lõige 5, mille kohaselt võetakse sõiduki ajutiselt kustutamise eest, kui sellega on kaasnenud sõiduki olemasolu tõendamise kohustus, riigilõivu 15 eurot. Transpordiameti hinnangul katab 15 eurot tehnilise lahenduse arendamise kulu.

Punktiga 3 lisatakse § 142⁷⁴ lõige 6, milles sätestatakse riigilõiv sõiduki registrist kustutamise eest juhul, kui seda tehakse omaniku taotluse alusel n-ö kadunud sõidukite puhul. Niinimetatud kadunud sõiduki registrist kustutamine on kuni 2025. aasta lõpuni lõivuvaba, et sõiduki registrijärgsetel omanikel oleks motivatsioon sõiduki kustutamise toiminguid ise algatada ja mitte võõrandada registrikannet „fantoomsõidukite“ kokkuostjatele. Alates 2026 kehtestatakse selle toiminguga lõivuks 15 eurot, mis motiveeriks isikuid, kes mingil põhjusel seni kustutamise taotlust ei ole esitanud, seda toimingut siiski tegema, arvestades, et alates 2027 tõuseb selle toiminguga lõiv 800 euro peale ning summa 15 eurot on arvestatud põhimõttega, et sel juhul eelduslikult tehakse toiming TRAMis ega võõrandata kannet jällegi kokkuostjatele. Kui registrijärgsel omanikul on peatatud registrikandega sõiduk alles, kuid sellel puudub kasutusväärtus ehk tegemist on romusõidukiga, saab sõiduki üle anda jäätmekäitlejale, kes selle eest tõenäoliselt ka mingit tasu maksab ning lammutustõendi väljastab, mille alusel sõidukiregistrist tasuta kustutatakse.

Punktiga 4 muudetakse § 142⁷⁴ lõiget 6, mille kohaselt on alates 01.01.2027 lõiv sellise sõiduki registrist kustutamise eest, mida ei saa nõuetekohaselt lammutada, 800 eurot. Kuna sõiduk tuleb lammutada keskkonnanõuete kohaselt ehk see tuleb anda üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, siis juhul, kui mingil põhjusel seda teha ei saa, tuleb selle eest tasuda keskkonnalõiv.

Eelnõu §-s 4 sätestatakse seaduse jõustumine.

Seadus jõustub 2024. aasta 1. juulil.

Osadel liikluseaduse ja riigilõivuseaduse sätetel on TRAM tehnilisest valmisolekust ja regulatsiooni erinevast rakendamisevajadusest tingituna erinevad jõustumisajad.

Lõike 2 kohaselt jõustuvad 1. jaanuaril 2025 LSi muudatuse punktid 3 (ajutiselt kustutamisel sõiduki olemasolu tõendamine), 8(riigilõivu võtmine ajutise kustutamise eest) ja 16 (peatatud registrikande asendamine ajutise kustutamisega) ning RLSi muudatuse punktid 1 ja 2 (lõiv ajutise kustutamise eest, kui sellega kaasneb sõiduki olemasolu tõendamine), kuna varem ei ole võimalik sätete rakendamiseks vajalikku tehnilist lahendust TRAMi süsteemis käivitada.

Lõike 3 kohaselt jõustuvad 01.01.2026 LSi muudatuste punkt 9 (lõivu küsimine kadunud sõiduki registrist kustutamise eest) ja RLSi muudatuste punkt 3 (LSi punktiga 9 seotud lõiv). Rakendamisaja põhjendus on antud RLSi muudatuste punkti 3 selgituse juures.

Lõike 4 kohaselt jõustuvad 01.07.2026 LSi muudatuste punktid 10 (vastutus toimingute tegemata jätmise eest), 11 (kohtuväliste menetlejate määramine punktiga 10 kehtestatud väärteo puhul) ja 14 (sõiduki omaniku või vastutava kasutaja kohustus teha teatud toimingud, kui nende valduses on sõiduk, mis läheks automaakustutamisele).

Lõike 5 kohaselt jõustub 01.01.2027 RLSi muudatuste punkt 4, millega kehtestatakse n-õ kadunud sõiduki kustutamise eest riigilõivuks 800 eurot.

Erisused jõustumises

Jõustumistähtaeg on valitud arvestusega, et seaduse vastuvõtmise ja jõustumise vahele jääks piisav ajavahemik, et võimaldada normi adreessatidel muudatustega tutvuda ja arvestada uute nõuetega.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõu ei sisalda vähetuntud sõnu ega võõrsõnalisi termineid. Eelnõus ei kasutata uusi termineid, mida õigusaktides varem kasutatud ei ole.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole vastuolus Euroopa Liidu õigusega. Eelnõu regulatsiooniesemel on puutumus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ, kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta.

6. Seaduse mõju

Eelnõukohase seadusega ei kavandata kehtiva õigusega võrreldes põhimõttelisi muudatusi. Seadus parandab õiguselgust ja rakendajasõbralikkust. Seadusega ei kaasne olulist sotsiaalset, sealhulgas demograafilist mõju, samuti mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Seaduse rakendamisega ei kaasne riske ega ulatuslikke mõjusid, kuna ei kavandata põhimõttelisi muudatusi õiguskorras.

Kavandatav muudatus 1: registrikande peatamise kaotamine ja peatatud registrikandega sõidukite kustutamine registrist lammutustõendita.

Sihtrühm 1: peatatud registrikandega sõidukite registrijärgsed omanikud.

Sihtrühma suurus: liiklusregistris on peatatud kandega 296 417 sõidukit, millel on 178 575 unikaalset omanikku.

Sihtrühm 2: sõidukite omanikud, kes planeerivad tulevikus sõiduki kasutusest välja jätta, kuid ei planeerinud selleks mingeid lisatoiminguid.

Sihtrühma suurus: sihtrühma suurst pole võimalik täpselt kindlaks määrata, kuna sellekohane statistika puudub.

Majanduslikud mõjud

Mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale: selleks, et motiveerida inimesi esimesel võimalusel vajalikke toiminguid tegema, on esialgu peatatud registrikandega sõidukite registrist kustutamine riigilõivuvaba (01.07.2024–31.12.2025) ja alates 2026. aastast riigilõivuga 15 eurot. Alates 2027. aastast saab aga kadunud sõiduki registrist kustutada oluliselt kõrgema, 800-eurose riigilõivu eest. Seega on nimetatud riigilõivudel mõju eelnimetatud sihtrühmade kulude suurenemisele seda enam, mida hiljem nad vastavaid toiminguid tegema lähevad.

Mõju elanike halduskoormusele: seadusesse lisatakse kohustus sihtrühmale viia registriandmed tegelikkusega vastavusse ning luuakse sanktsioonimehhanism, kui isikud on jätnud automaatkustutamisele mineva peatatud registrikandega sõiduki olemasolust registrit teavitamata. Lisaks tekib ajutise kustutamise pikendamiseks kohustus tõendada TRAMile sõiduki olemasolu, kui viimase kahe aasta jooksul ei ole sõidukiga tehnõulevaatuspunktis käidud.

Mõju olulisus sihtrühmadele

Mõju ulatus: mõju ulatus sihtrühmade majanduslikule olukorrale ja halduskoormusele on keskmine, kuivõrd sihtrühma käitumises kaasnevad loodetavasti muudatused, kuid nendega ei kaasne eeldatavalt kohanemiskulusi. Muudatuse tulemusel tekib sihtrühmal motivatsioon registriandmed tegelikkusega vastavusse viia ja vajaduse korral sõiduk nõuetekohaselt lammutada lasta.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus on väike, kuivõrd sihtrühmad puutuvad muudatuse tulemusel kokku eeldatavasti üks kord, kui viivad registriandmed tegelikkusega vastavusse.

Mõjutatud sihtrühma suurus: Liiklusregistris on 24.01.2024 seisuga registreeritud kokku 1 295 831 sõidukit, millel on 552 787 erinevat omanikku. Liiklusregistris olevatest sõidukitest on registrikanne peatatud 296 486 sõidukil ning selliste sõidukite omanikke on 178 592. Seega moodustab sihtrühm ehk peatatud registrikandega sõiduki omanike arv kogu sõidukiomanikest ligikaudu 32%, seega on sihtrühma suurus keskmine.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: võimalikuks ebasoovitavaks mõjuks on näiteks olukord, kus reeglid on küll muudetud, kuid muudatuse sisu ei jõua adreessatideni.

Järeldus mõju olulisuse kohta: kuivõrd mõju ulatus ja sihtrühma suurus on keskmine, kvalifitseerub mõju mõjude hindamise metoodika⁴ kohaselt pigem oluliseks. Samas on muutunud reeglite sisu olemuselt selline, et nende järgimine on lihtne ning ei tohiks kaasa tuua kohanemiskasutusi. Seetõttu ei näe me vajadust mõjude järeelhindamiseks.

Kavandatav muudatus 3: peatatud registrikanega sõidukite kustutamine ning ajutisel registrist kustutamisel sõiduki olemasolu kinnitamine.

Sihtrühm: Transpordiamet.

Mõju riigiasutuste korraldusele: muudatuste tulemusel võib Transpordiametile tekkida töökoormust juurde, kui peatatud kanega sõidukiomanikud soovivad esitada sõiduki kustutamistaotlusi ning sõiduki ajutisel kustutamisel tõendada sõiduki olemasolu büroos kohapeal, mitte e-teeninduses. Isikute hulka, kes e-teeninduse asemel eelistava kohale tulla, ei ole võimalik prognoosida, seega see koormus jaotub suures osas eelduslikult 1,5 aasta peale, kui peatatud registrikanega sõiduki kustutamine on lõivuvaba.

Mõju ulatus: TRAM peab muudatusega kohanemiseks tegema mõningaid töökorralduslikke muudatusi, et teenindada isikuid, kes ei saa kasutada e-lahendusi ning soovivad büroosse kohapeale tulla. Teoreetiliselt võib see mõjutada ka teiste TRAMi teenuste pakkumise kiirust, kuid eeldatavasti ei teki muudatusest siiski hüppelist töökoormuse kasvu, mis vajaks olulist tööjõu juurde palkamist. Seda põhjusel, et esiteks jaotub see töökoormus eelduslikult 1,5 aasta peale ning teiseks soovivad tõenäoliselt enamik inimesi sõiduki olemasolu tõendada vastava rakenduse kaudu e-teeninduses. Võimaliku töökoormuse riski vähendamiseks tehakse ka muudatus, millega kustutatakse 01.11.2026. a registrist automaatselt sõidukid, mille registrikanne on 01.07.2026. a seisuga peatatud olnud kauem kui seitse aastat. Seetõttu võib arvata, et TRAMi tegevuses võivad esineda mõningad vähesed muudatused, kuid nendega ei kaasne mingeid kohanemiskasutusi, mistõttu on mõju keskmine.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus on väike, sest eeldatavasti on neid inimesi, kes sõiduki olemasolu büroos kohapeale tõestama tulevad, pigem vähe ja nende teenindamine jaotub 1,5 aasta peale. Seega on alust arvata, et TRAMi kokkupuude muudatusega on ebaregulaarne ja pigem harv.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: teoreetiline risk on pikemad järjekorrad teiste teenuste pakkumisel, kuid eespool kirjeldatu alusel on põhjust arvata, et see risk ei realiseeru. Mõju sihtrühma suurus on väike, kuna puudutab ainult TRAMi.

Järeldus mõju olulisuse kohta: kuna muudatus puudutab ainult TRAMi töökorraldust ja lisakoormus jaotub eelduslikult pikemale perioodile, siis mõju saab lugeda väheoluliseks.

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

Seaduse rakendamine ei ole seotud oluliste riigi kulutustega. Vastutussätte lisamise tõttu ei ole tulusid ja kulusid võimalik tõsikindlalt prognoosida. Eraldi vastutussätte ei too vältimatult kaasa rohkem väärtekaristusi, lisaks võib selge vastutussätte pigem motiveerida isikuid väärtegusid vähem toime panema.

⁴ [Mõjude hindamise metoodika](#). Tallinn: Justiitsministeerium.

Seaduse rakendamisel tekib Transpordiametile lisakulu ligikaudu 60 000 eurot liiklusregistri arendamisega – fotorakenduse DriveX (või analoogse) kasutuselevõtmisega teatud juhtudel sõiduki olemasolu tõendamiseks registrist ajutisel kustutamisel ning seoses peatatud kandega sõidukite kustutamiseks vajalike täiendustega. Viidatud lisakulu kaetakse Transpordiameti vahenditest.

8. Seaduse jõustumine

Seadus on kavandatud jõustuma 2024. aasta 1 juulil.

8.1. Erisused jõustumises:

Seaduse § 1 jõustub 2025. aasta 1. jaanuaril.

Jõustumisaeg on valitud arvestusega, et seaduse vastuvõtmise ja jõustumise vahele jääks piisav aeg, et normi adressaadid saaksid muudatustega tutvuda ja arvestada uute nõuetega.

Paragrahvi 2 osa sätteid ja § 3 jõustuvad üldisest jõustumisajast erinevalt, sõltudes TRAMi tehnilisest valmisolekust ja regulatsiooni erinevast rakendamisvajadusest vastavalt 01.01.2025, 01.01. 2026, 01.07.2026 ning 01.01.2027.

Jõustumisaeg on valitud arvestusega, et seaduse vastuvõtmise ja jõustumise vahele jääks piisav aeg, et normi adressaadid saaksid muudatustega tutvuda ja arvestada uute nõuetega.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi EIS kaudu Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Siseministeeriumile, Justiitsministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Transpordiametile, Eesti Vanatehnika Klubide Liidule, Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Eesti Ringmajandusettevõtete Liidule, Eesti Kaupmeeste Liidule, Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Jäätmeäitajate Liidule, Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioonile, E-Kaubanduse Liidule.

Eelnõu saadetakse arvamuse avaldamiseks järgmistele mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade maaletoojatele: Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liit, Autoettevõtete Liit, ADBD OÜ, Osühing TRADILO, AS RENEST, PrimeExport OÜ, Mechatronic OÜ, OÜ Carcom, Auto-Bon Baltic OÜ, OÜ Pabela Auto, ASC Motors OÜ, Skaut24 OÜ, Nordic Auto OÜ, OÜ Crossar, OÜ AD Consult, Car Exchange OÜ, Osühing Merisaare Autod, Euest OÜ, USA Cars OÜ, AS Carring, OÜ Atlante, OÜ Docs Nordic, OÜ Hektor, A1 Autokeskus OÜ, Bros OÜ, TT-Mobile OÜ, JossCar OÜ, Rosma OÜ, OÜ Rodrigo, OÜ Dalinger Auto, Raidsaare OÜ, AGR Autokeskus OÜ, Oolmar autos OÜ, AutoHalle OÜ, Nissan Nordic Europe Oy Eesti filiaal, Marpatex OÜ, OÜ Nordauto Grupp, Auto Forte Tallinn OÜ, Autowelt Baltic OÜ, OÜ Import Auto, OÜ Daamele, OÜ Tika Auto, Autospirit Tartu OÜ, OÜ KIndle, OÜ AL Mare Auto, OÜ Merton Grupp, OÜ PKW Auto, Sports Car Center Eesti OÜ, M-Trade OÜ, Carport OÜ, BUmmel OÜ, OÜ Autolink, OÜ Moneklar, CarProf OÜ, PPC Gamma OÜ, Suncar OÜ, Eleport OÜ, ASMO OÜ, Toyota Baltic AS, Valli Sõiduk OÜ, AS Viking Motors, Automark OÜ, OÜ Welg Varuosad, OÜ Apriory, 007 Autohaus OÜ, Auto Group OÜ, Aaria Auto OÜ, Ropka Automobile OÜ, Erram OÜ, ABC Motors AS, OÜ Juno, OÜ Mootorvedu, Ameerika Autoteeninduse OÜ, Road Car OÜ, OÜ Meilestar, Osühing Hansaauto, OÜ Ksauto, GS-Automobile OÜ, AS Tauf-Auto, Crank Auto OÜ, Hansen Auto OÜ, OÜ Hindren, Tehase Auto OÜ, NCG Import Baltics OÜ, Võru Autopood OÜ, OÜ Auteks, OÜ Villu Auto, AS United Motors, Northstar Motors OÜ, Autoland OÜ, Hyprfox OÜ, Provide OÜ, Carpartner OÜ,

Sponge Racing OÜ, Sampo Ank OÜ, Baltfish Trade OÜ, OÜ RNR, Oliver Invest OÜ, Nemm Autokeskus OÜ, Moller Auto Pärnu OÜ, AS Aasta Auto Pluss, OÜ Tiffer Auto, A-Ameerika OÜ, Atfan OÜ, OÜ Wiseman, SkyCar OÜ, OÜ Ideal Auto, PÜ Tarmoren, AS Topauto, Autoholding OÜ, Cars.ee OÜ, OÜ Siksol, KIA Auto AS, Berg Auto OÜ, Mobile24 OÜ, OÜ JPCars, OÜ Landolett, Volvax Baltic OÜ, American Beauty OÜ, Americandream OÜ, OÜ Delfi Grupp, OÜ Motoplanet, OÜ Rommy Autoaed, City Motors AS, Inseneri- ja tehnikäühistu Rebella, OÜ Üksteist, Veho Baltics OÜ, Etamo OÜ, Moller Auto Viru OÜ, KM Trading OÜ, OÜ Balti Autogrupp, A&D Wagen Grupp OÜ, OÜ Autoagentuur, Net Motors OÜ, OÜ Beanda, Selgelt OÜ, AS Auto 100, OÜ Intertrade.

Eelnõu saadetakse arvamuse avaldamiseks järgmistele romusõidukite käitlejatele: AS Kuusakoski, Mittetulundusühing ELV – Autolammutuste Liit, 7detaili OÜ, A. Veskimets OÜ, AlfaPath OÜ, Alvabore OÜ, Ardesia OÜ, Aves Service OÜ, CarWay OÜ, Cronimet Nordic OÜ, Demetgrupp OÜ, Demontering OÜ, DIDI OÜ, Ebavere ST OÜ, Eco Group OÜ, Europe Recycling Systems OÜ, FendeNet OÜ, Formet Grupp OÜ, Gefi OÜ, Hansfer Recycling OÜ, Iisaku Autolammutus OÜ, Inseneri Auto OÜ, Isoptera Grupp OÜ, Ivazo Paljassaare OÜ, Kalle Grube FIE, Kapra Vanametall OÜ, Kiuma Põld OÜ, Kuressaare Autolammutus OÜ, Lammutus OÜ, M.P. Varuosad OÜ, Maardu Lammutus OÜ, Maredo OÜ, Marico Metall OÜ, Martvar Auto OÜ, MB Service OÜ, Melmar OÜ, Metanex OÜ, Mertuna OÜ, Mintrol OÜ, Mutter ja Polt OÜ, Nõlvak & Ko OÜ, Oksila OÜ, Osäühing Autostop, Osäühing Feralmet, Osäühing Lesven, Rauaspets OÜ, Refeus OÜ, Remoreks OÜ, Romuekspert OÜ, Semako Romulad OÜ, Sikassaare Vanametall OÜ, Sikrem Auto Osäühing, STIK Autolammutus OÜ, Svenai OÜ, Tehnomarket Recycling OÜ, Timar Auto OÜ, Tolmet OÜ, Tomesko OÜ, Trassi OÜ, TRuckParts Eesti OÜ, Umbsaare Auto OÜ, V8 Import OÜ, Valeroon OÜ, Welg Varuosad OÜ, VP Autolammutus OÜ.

Algatab Vabariigi Valitsus „.....“ 2024

allkirjastatud digitaalselt