



TRANSPORDIAMET

Kristella Kukk  
Regionaal- ja  
Põllumajandusministeerium  
Kristella.Kukk@agri.ee

Teie 13.05.2025 nr 1.4-1/79

Meie 03.06.2025 nr 1.2-3/25/7922-2

**Vastus ühistranspordiseaduse muutmise  
seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuse  
kooskõlastamiseks esitamine**

Vastus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi 13.05.2025 kirjale nr 1.4-1/79 „Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuse kooskõlastamiseks esitamine“, mis esitati arvamuse andmiseks Transpordiametile.

**Transpordiamet peab oluliseks ka piletikontrolli teema käsitlemist kuigi VTK ei sisalda sõitjate pileтите ja pileтите kontrollimise regulatsioonide komplektset läbiarutamist.**

TRAM on kogunud andmeid kontrollimise tulemuste kohta, analüüsinud ja kaalunud kontrollimise otstarbekust ning saadud tulemuste alusel teinud ettepanekuid lõpetada TRAM poolne sõitjate sõiduõiguse kontrollimine. Riigiameti poolne ühissõidukis pileti kontrollimise vajadus puuduks, kui praeguse süsteemi kohaselt vedajatelt nõutaks maakonna- ja valla liinidel ühissõidukijuhtide poolset pileтите kontrollimist sõitjate ühissõidukisse sisenemisel.

Tegemist on riigile ressursimahuka tegevusega, mille korraldamise võimekuse tõstmiseks on vaja oluliselt rohkem finantsvahendeid. Seega on vajadus võtta piletikontrolli korraldamise osas kindel seisukoht.

TRAM tegeleb praegu piletikontrolliga vastavalt võimalusele väikses mahus ja on võtnud seisukoha, et laevadel ei teostata aktiivset piletikontrolli, sest piletikontrolli kohustus on läbi avaliku teenindamise lepingu vedaja kohustus ning mereohutuse seadus nõuab, et kapten peab teadma enne sadamast lahkumist, palju inimesi tal laeval on. Rongides ei teostata ka enam aktiivset kontrolli, sest ELRONi piletimüüjad kontrollivad seal ise pileteid ja topelt kontrollimise vajadus puudub. Maakonnaliini bussides ei toesta me samuti aktiivset kontrolli, sest maakonnaliinidel toimub bussidesse sisenemine enamikel juhtudel esiuksest ja avaliku teenindamise lepingus on piletimüümise kohustus vedajal ja vedajal on ka leppetrahvide tegemise võimalus. ÜTSi lisati 2025. aastal täiendavad sätted, mis andsid vedajatele lisaõigusi sõidusoodustuste kontrollimisel.

TRAM korraldas 2023. aasta lõpus Põhja-Eesti piirkonnas igapäevase tihendatud kontrolliperioodi, kontrolliti 578 bussi 8675 reisijaga, piletita sõitjaid oli 1%. Kontrollimise mõju kohta Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus andmeid ei väljastanud, aga tuvastatud rikkujate protsent võrreldes riigiametnike poolt kontrollimiseks ja menetlemiseks kulunud aja- ja finantskuluga on kaalutusotsuste tegemisel mõtlemapanev.

Täiendavat läbiarutamist vajavad ka kohalike omavalitsuste kehtestatud sõidusoodustuste kontrollimise ja kommertsvedajate sõidusoodustuse riigieelarvest hüvitamise taotluste andmete kontrollimise võimalused.

**Transpordiamet peab oluliseks ka taristu rajamise ja hooldamisega seotud regulatsioonide korrastamist, mida VTK hetkel ei käsitle. ÜTS peatusi puudutav probleemistik taustinfo.**

Oleks vaja üheselt kokku leppida, mida teeb TRAM ja mida teeb KOV. Praegu on *case by case* lahendatud, kes millistel juhtudel mida rajab ja **hooldab**. TRAM seni pole „niisama“ bussipeatuseid rajanud, v.a REK, ehituse, LOK või SÄLI meetme raames. ÜTSi käigus tuleks arutada ja läbi rääkida erinevad vastutused.

ÜTS § 13 lg 1 p 4 ja § 17<sup>1</sup> p 2 ütlevad praegu, et:

- KOV korraldab **“ühistranspordi taristu objektide planeerimist, rajamist, korrashoidu ja kasutamist ning rakendab meetmeid ühissõidukitele soodusliiklusolude loomiseks”** vs
- TRAM korraldab **“maakonnaliinide ja kaugliinide taristu objektide planeerimist ja haldamist ning võtab meetmeid ühissõidukitele soodusliiklusolude loomiseks.”**

Seni on olnud, et korrashoiu ja kasutamise eest vastutavad KOV-id. TRAM ei paigalda ka üldjuhul ootekodasid. KOVid soovivad tihti igale poole igaks juhaks ootekodade aluseid. Kuigi on teada, et sinna ootekodasid kunagi ei tule – kindlasti mitte mõlemale suunale. Meile on see kulu ja täiendava maade võõrandamise toimingud – tuleb ette vahest. Oleme seni üritanud veenda, aga eks me oleme rajanud ka, juhul kui ei suuda ära veenda/vaielda. Kehtib põhimõte: teise raha eest on hea nõuda asju.

Edasi on küsimus sõnas „planeerimine“, mida selle all mõtleme ja kuidas kokku lepime. Sh kas sisend asukohtadest tuleb REMist? St loogiline oleks, et vajadus ÜT teenuse vaatest tuleks teenuse korraldaja poolelt, mitte taristu ehitajalt ja haldajalt?

TRAM puhul oleks küll loogiline, kui räägiksime planeerimisest planeeringute ja projekteerimisega seoses riigiteede projektidega ja rajamisega. Lisaks kui meil valmib mudel ja on ka jalg- ja rattateede potentsiaali mudel, siis see tööriistana aitab taristu investeeringuid kavandada, samas ei taha ikka REM rolli täielikult enda kanda võtta.

Üheks võimalikuks sõnastuseks, et vastutusi täpsustada saaks olla, et TRAM:

- korraldab maakonnaliinide ja kaugliinide taristu objektide planeerimist riigitee ehitamisel või ümberehitamisel kui see on osa riigitee taristu rajamise projektist, kogudes ühistranspordi vajaduse REMist
- rajab sõidu-, jalg- ja rattateid, pargi ja reisi parklaid jm taristut kooskõlas Liiklusseaduse § 1<sup>1</sup>, tagamaks ühistranspordile ohutu ligipääsu ja soodustamaks säästlike liikumisviiside kasutust.“

### **Arvamus järelevalvet puudutavates sätetes**

Punkt 2.1.3.1, mis käsitleb järelevalvet kaug-, maakonna-, valla- ja linnaliiniveol sõlmitud avaliku teenindamise lepingute täitmise üle, kui avaliku teenindamise kohustuse eest makstakse sihtotstarbelist toetust riigieelarvest, pakub VTK lahendusena, et antakse REM-ile õigus volitada ülesande täitmine TRAM-le. TRAM eelistaks volitust otse seadusest nt § 17<sup>1</sup>, sarnaselt järelevalvega bussiliikluses regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi antud liiniloa nõuete täitmise üle.

Ministeerium peaks mõtlema võimalikult paljude dokumentide digitaalse platvormile viimise võimalust seda nii siseriiklikult kui ka rahvusvahelisel tasemel. Hetkel puudub hea ülevaade rahvusvahelistest liinidest ja selle osas tuleks luua Euroopa Liidu tasemel andmebaas, mida Eesti ei saa teha üksi, kuid võiks võtta oma eesmärgiks vedada nagu tehakse seda veoseveol eFTI süsteemi arendamisel. Probleem tõusetub väljaspool tööaega teostavate kontrollide puhul, kus ei ole võimalik saada ühendust ministeeriumi ametnikega, kes seda infot omavad. Hea näide on, et uues sõiduplaanide haldamise tarkvara eesmärk on kaotada paberil sõiduplaanid neilt liinidelt mida sinna siestatakse. Kuid selle juures on oluline, et neil sõiduplaanidel järelevalvele kuvatavad

andmed võimaldavad kontrollida seadusega sätestatud nõudeid veoliigi, vedaja, sõiduplaani ja muu info osas. Lisaks peaks kaaluma võimalust, et ka eriotstarbelised liinid kantaks sinna andmebaasi, mis võimaldaks ka need veod vabastada sõiduplaani paberil kaasa kandmise nõudest. Sõiduplaanide digitaalseks viimisel on oluline täpsemalt reguleerida, kas siis seaduse või määruse tasemel peatuste ja peatuskohtadega seonduvat ning sõitjatele peatustes sõiduinfo andmist.

AutoVS ja ÜTS ühildamisel tuleks tähelepanu pöörata ka TRAM-i hinnagul AutoVS olevale vastuolule juhi pädevuse küsimuses oma kulul veol. Nimelt AutoVS § 11 lg 5 p 2 sätestab, et **oma kulul** autovedu korraldab **ettevõtja on kohustatud tagama**, et tema juures töölepingu või võlaõigusliku lepingu alusel autovedu teostav autojuht on läbinud käesoleva seaduse § 36 lõikes 1 nimetatud autojuhi **ameti- ja täienduskoolituse. AutoVS § 36 lg 4 sätestab, et** autojuhi ameti- ja täienduskoolituse läbimise nõuet ei kohaldata juhi suhtes, kes juhib sõidukit mida kasutatakse mitteäriliseks sõitjate- ja veoseveoks. Saame aru, et § 36 sätestatu on erinorm § 11 reegli osas, kuid oma kulul vedu oma iseloomult sõitjateveol on mitteäriline tegevus. Samas ei näe, et miks ei peaks bussijuht, kes on huvikoolis tööl bussijuhina ja veab neid huvitegevusega seoses, teadma ametikoolitusega antavaid teadmisi sõitjate veo osas. Liikluses osalemise osas ei ole ju vahet, kas neid huvikooli õpilasi veab tellitud vedaja või huvikooli enda bussiga bussijuht. Ohutuse osas on, aga huvikooli õpilased palju halvemas seisus.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Karin Victoria Kuuskemaa-Ivanov  
õigusosakonna juhataja

Helen Härmson  
58531041, helen.harmson@transpordiamet.ee