



Riigikogu maaelukomisjoni istungi protokoll nr 168

Tallinn, Toompea

Teisipäev, 29. september 2026

Algus 14.00, lõpp 14.52

Juhataja: Urmas Kruuse (esimees)

Protokollija: Jaanika Lokk (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Anti Allas, Andrus Seeme

Komisjoni ametnikud: Marin Daniel (nõunik-sekretariaadijuhataja), Merle Kruusimägi (nõunik)

Puudusid: Siim Pohlak, Maido Ruusmann ja Kalev Stoicescu

Kutsutud: Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna juhataja Ain Tatter, Transpordiameti teehoiuteenistuse direktor Janno Sammul ja järelevalve osakonna juhataja Siim Jaksi (1. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Ülevaade liiklusväliste teabevahendite paigaldamise korrast ja elektri- ja optikavahendite juhtimisõigusest
2. Info ja muud küsimused

1. Ülevaade liiklusväliste teabevahendite paigaldamise korrast ja elektri- ja optikavahendite juhtimisõigusest

Urmas Kruuse juhatas sisse päevakorrapunkti arutelu. Ta märkis, et sel suvel tõusis päevakorda liiklusväliste teabevahendite ehk teeäärsete müügisiltide teema. Komisjon soovib saada ülevaadet liiklusväliste teabevahendite paigaldamise olukorrast ja kitsaskohtadest ning elektri- ja optikavahendite kasutamisega seonduvast. Ta andis sõna ministeeriumi esindajale.

Ain Tatter andis ülevaate liiklusväliste teabevahendite paigaldamisega seonduvast Kliimaministeeriumi vaatest. Ta märkis, et seaduse kohaselt on Transpordiameti ülesanne korraldada teehoidu ja liiklust ning tagada liiklusohutus. Liiklusvälise teabevahendi paigaldamine oli esialgu reguleeritud teeseaduses, kuid selle kehtetuks tunnistamisel viidi liiklusväliseid teabevahendeid puudutavad sätted üle liiklusseadusesse ja osaliselt ka ehitusseadustikku. Liiklusseaduse kohaselt võib liiklusvälise teabevahendi omavolilise paigaldamise eest karistada füüsilist isikut kuni 50 trahviühiku ja juriidilist isikut kuni 3200 euro suuruse rahatrahviga. Ehitusseadustiku kohaselt võib nõuetele mittevastava tegevuse eest ehitise kaitsevööndis, kui sellega kaasneb oht inimese elule, tervisele, varale või keskkonnale, karistada füüsilist isikut kuni 300 trahviühiku ja juriidilist isikut kuni 100 000 euro suuruse

rahatrahviga. Ministeeriumile teadaolevalt ei ole kedagi nimetatud sätete alusel karistatud. Liiklusseaduse muudatuste ettevalmistamisel on võrreldud lähiriikide praktikat. Ka seal kasutatakse põllumajandustoodangu müügikohtade nähtavamaks muutmiseks eelkõige ametlikke liiklusmärke ja viidasüsteeme. Ükski lähiriik ei ole seda küsimust lahendanud reklaamierandite kehtestamisega. Ministeerium on koos Transpordiametiga arutanud võimalusi, kuidas liiklusväliste teabevahendite kasutamist veelgi lihtsustada ning on leidnud, et selleks ei ole vaja muuta seadust. Esmalt tuleks keskenduda liiklusväliste teabevahendite menetluse lihtsustamisele. Ta märkis, et Transpordiameti esindajad annavad täpsema ülevaate süsteemi senisest toimimisest, probleemidest ja võimalikest lahendustest. Ministeerium on seisukohal, et täna on leitud tasakaal liiklusohutuse ning tootja huvi vahel. Põhimaanteedele on Euroopa Liidu (EL) õigusest tulenevalt kõrged ohutusnõuded, kuid kõrvalteedel oleks võimalik ilmselt liiklusväliste teabevahendite paigaldamisega seonduvat mõnevõrra lihtsustada. Ta nõustus, et liiklusväliste teabevahendite paigaldamisega seonduv võib olla väikeettevõtjatele koormav.

Janno Sammul andis ülevaate liiklusväliste teabevahendite paigaldamisel tekkinud küsimustest, hetkeolukorrast ning võimalikest leevendusettepanekutest. Ta märkis, et eristada tuleb kahte tegevust: müügikoha pidamist ja müügikohale suunavate teabevahendite kasutamist. Transpordiameti eesmärk ei ole karistada, vaid suunata inimesi seaduskuulekale käitumisele. Amet on huvitatud bürokraatia vähendamisest. Peamine eesmärk on tagada liiklusohutus ning hoida korras teekaitsevööndid. Amet on seaduse alusel kehtestanud liiklusväliste teabevahendite paigaldamise nõuded. Ta lisas, et viimase kolme aasta jooksul on liiklusväliste teabevahendite kasutamisega seonduvalt tehtud 13 ettekirjutust. Käesoleval aastal ei ole tehtud ühtegi ettekirjutust ning rahatrahve ei ole määratud ühelgi aastal. Ameti järelevalveosakond jälgib ja hindab teede ohutust. Kui tee ääres märgatakse nõutele mittevastavat müügisilti, viiakse see müügikohta, kus selgitatakse sildi omanikule, milliseid nõudeid tuleb sildi kasutamisel täita. Eristada tuleb kahte menetlust: müügikoha pidamise loa taotlemist ja liiklusvälise teabevahendi paigaldamise loa taotlemist. Müüjatel, kes müüvad oma toodangut igal aastal samas kohas, on vastavad load üldjuhul olemas. Taotlused on lahendatavad e-posti teel ü nädala jooksul. Ta nõustus, et menetlust on võimalik lihtsustada. Ettevõtjad võivad kasutusele võtta maaettevõtlust tähistavad märgid, mida saab paigaldada nii ajutiselt kui ka püsivalt.

Andrus Seeme küsis, millal võiksid kavandatud lihtsustused rakenduda.

Janno Sammul vastas, et teekaitsevööndis asuva müügikoha jaoks tuleb taotleda luba. Seda taotlust oleks võimalik menetleda koos teabevahendi paigaldamise loa taotlusega. Transpordiamet määrab ohutud kaugused ja sobivad alad, kuid ettevõtja valiks ise lubatud alal teabevahendi asukoha. Nii saaks ettevõtja ühe menetlusega kaks luba. See oleks esimene samm, mida saaks rakendada suhteliselt kiiresti. Rahandusministeeriumis on praegu väljatöötamisel taotluste elektroonilise menetlemise süsteem, mis kiirendaks menetlust veelgi. Ta avaldas arvamust, et kaks-ühes taotlussüsteem võiks käivituda järgmisel aastal.

Andrus Seeme pakkus välja, et Transpordiamet võiks tähistada tee ääres kohad, mida väiketootjad juba kasutavad oma toodangu müügiks. Nii saaksid ettevõtjad tegutseda ilma loataotlusi esitamata.

Janno Sammul vastas, et müügikoha kasutus sõltub eelkõige ettevõtte käekäigust. Amet on seisukohal, et asjakohatuid viitasid ei ole otstarbekas paigaldada. Püsimumüüjate jaoks on loa taotlemise menetlus lihtne ning sellega ei kaasne suurt bürokraatiat.

Ain Tatter küsis, kui palju maksab maaettevõtlust tähistav märk ja kuidas on võimalik seda tellida.

Janno Sammul vastas, et hind sõltub märgi suurusest ja materjalist. Tegemist on ü 100-eurose väljaminekuga, kuid selle kasutusega olenevalt materjalist on ü 20 aastat.

Urmas Kruuse tervitas taotluste ühildamise lahendust. Ettevõtjad on märkinud, et pärast taotluse esitamist saavad nad esmalt automaatvastuse, mille kohaselt vastatakse neile 30

päeva jooksul. Tegelikult saadakse vastus 14–15 päeva pärast. Kõneleja hinnangul on taotluse menetlusaeg liiga pikk. Ta nõustus, et üldjuhul teavad ettevõtjad, millal nende saak valmib, mistõttu nad saavad taotluse esitada varakult. Väikeettevõttel võib aga tekkida *ad hoc* olukord ehk ootamatu vajadus oma tooteid kiiresti müüa (nt kui mõni leping viimasel minutil üles öeldakse). Mõne toodangu realiseerimisaeg võib olla väga lühike. Ta märkis, et põhimaanteid (kiirteid) ja kõrvalteid saab käsitleda erinevalt. Kõneleja hinnangul ei tekita tee ääres olevad märgid üldjuhul liiklusohhtlikku olukorda. Ta küsis, millised peavad olema maaettevõtlust tähistava märgi mõõtmed.

Janno Sammul vastas, et märk on 600 mm lai ja 900 mm kõrge ning seda saab paigaldada ajutiselt. Transpordiamet vastutab liiklusruumi ohutuse eest. Üldjuhul ei tohi liiklusruumis olla ühtegi nõuetele mittevastavat liiklusmärki.

Urmas Kruuse märkis, et väike märk/silt ei pruugi paista silma, kui see asub teeservast liiga kaugel. Ta küsis, kui kaugelt teeservast tuleb märk/silt paigaldada.

Janno Sammul vastas, et maaettevõtlust tähistav liiklusmärk võib liiklusmärgi standardi järgi asuda teeservast 0,5–5 meetri kaugusel. Tavalised reklaamsildid, mis ei ole liikluskorraldusvahendid, peavad asuma teeservast 12 meetri kaugusel.

Urmas Kruuse märkis, et ettevõtja käsitleb omatehtud silti eelkõige reklaamina, mistõttu tuleks see paigaldada teeservast kaugemale.

Janno Sammul vastas, et reklaamsilt peab liiklusseaduse järgi asuma teeservast 12 meetri kaugusel.

Andrus Seeme küsis, kas tee äärde signaalposti külge paigaldatud maasikate müügisildid on sel juhul ebaseaduslikud.

Janno Sammul vastas jaatavalt.

Urmas Kruuse küsis, miks käsitletakse ettevõtja valmistatud silti teisiti kui ametlikku maaettevõtlust tähistavat märki.

Janno Sammul vastas, et ametlike liiklusmärkide paigaldamisel on amet veendunud nende ohutuses. Reklaame ei lubata paigaldada teele lähemale kui 12 meetrit. Üks võimalus on kehtestada erandid. Ameti kohustus on tagada liiklusruumi ohutus.

Ain Tatter lisas, et teeäärsele signaalpostile võivad soovida silti paigaldada ka teised, mitte ainult põllumajandustootjad. Sel juhul tuleb otsustada, kellele teha erand ja kellele mitte.

Urmas Kruuse märkis, et hooajalist talutoodangut võiks käsitleda erandina. Küsimus on pigem ajutises ja kiires müügis (*ad hoc* olukord) ning nn autolavkad selle erisuse alla ei läheks. Ta küsis, kas sildile saaks kehtestada kindlad standardnõuded.

Janno Sammul vastas, et Transpordiamet ei müü liiklusmärke, vaid sellega tegelevad eraettevõtjad. Märgid on standardiseeritud. Ta juhtis tähelepanu, et küsimus ei ole üksnes sildis, vaid ka müügikohas, s.t tee ääres toimivas tegevuses. Eelkõige tuleb veenduda selle ohutuses. Ka *ad hoc* olukorraks tuleb ette valmistuda. Ta lisas, et suviseks müügiperioodiks võib luba taotleda juba veebruaris. Kindlasti ei poolda amet lahendust, mille puhul ametit üksnes teavitatakse sildi paigaldamisest.

Urmas Kruuse märkis, et tavaliselt ei müüda oma toodangut kiirteede ääres.

Janno Sammul vastas, et on olnud juhtumeid, kus nt lapsed müüvad maasikaid tiheda liiklusega tee ääres. Müügikoht tuleks enne müügivajaduse tekkimist koos ametiga üle vaadata.

Anti Allas uuris, kas mõne müügikoha või -tegevusega on olnud probleeme.

Siim Jaksi vastas, et neile teadaolevalt ei ole müügikoha või -tegevusega seotud liiklusõnnetusi juhtunud. Küll aga on kirjeldatud olukordi, kus inimesed jooksevad üle tiheda liiklusega tee. Ameti eesmärk on selliseid olukordi ennetada.

Janno Sammul lisas, et ametile teadaolevalt ei ole selliseid liiklusõnnetusi juhtunud. Samas ei saa välistada, et on esinenud kindlustusjuhtumeid, nt äkilisest pidurdamisest tingitud otsasõite. Küll on amet tuvastanud olukordi, kus mitteametlikult paigaldatud teabevahendid varjavad nähtavust ristmikel.

Urmas Kruuse palus komisjoni teavitada, milliseid lahendusi kavatseb amet rakendada. Ta oli seisukohal, et maaettevõtlust tähistava märgi kasutamist tuleks rohkem tutvustada. Ta nõustus, et standardmärgi kasutamisel võib tootja eripära mõnevõrra kaduda. Tänavapildis on palju erinevaid märke, mistõttu ei ole põhjendatud väide, et väike müügisilt võib liiklejat ülemäära eksitada. Aktsepteerida ei saa aga sildi kinnitamist teeäärse posti külge viisil, mis varjab helkurriba.

Andrus Seeme nõustus, et standardmärgi kasutamine ei ole tootjate seas levinud. Ta küsis, kes võib märki paigaldada.

Janno Sammul vastas, et ajutise liiklusemärgi tellimisel määrab amet kindlaks ala, kuhu ettevõtja võib märgi paigaldada. Tegemist on tavapärase ajutise liikluskorraldusega. Ta lubas maaelukomisjoni teavitada kavandatavatest tegevustest. Plaan on koostada väiketootjatele vastav juhend. Maaettevõtlust tähistav märk on üks võimalik lahendus.

Urmas Kruuse andis ministeeriumi esindajale sõna, et tutvustada elektri-kaubikute kasutamisega seotud küsimusi. Ettevõtjad on juhtinud tähelepanu, et raskete akude tõttu saab elektri-kaubikusse laadida vähem kaupa, kuna sõiduk peab vastama kehtestatud täismassinõuetele.

Ain Tatter selgitas, et elektri-kaubikutega seonduvat reguleerib liikluseadus, millega on üle võetud juhilubade direktiiv, mille kohaselt annab B-kategooria juhtimisõigus õiguse juhtida kuni 3500-kilogrammiga täismassiga sõidukeid. Direktiiv võimaldab liikmesriigil pärast Euroopa Komisjoniga (EK) konsulteerimist lubada B-kategooria juhtimisõigust omaval isikul juhtida üksnes oma territooriumil alternatiivkütusel töötavat kuni 4250-kilogrammiga täismassiga kaubaveosõidukit. Tingimus on, et lisakaal tuleneb alternatiivkütuse jõuseadmest ja selle võrra saab vedada vähem kaupa. Sellise sõidukiga ei saa piiriüleselt liigelda. Eestis kerkis erandi vajadus esmalt esile alarmsõidukite puhul ning sellega seoses konsulteeriti EKga. Hiljem tõid vajaduse esile ka kaubavedajate katusorganisatsioonid ja komisjoniga peeti täiendavaid konsultatsioone. Eelmisel aastal jõustus uus juhilubade direktiiv, mis ajakohastab muu hulgas alternatiivkütusel töötavate sõidukite juhtimisõiguse norme. Nimetatud direktiivi peab üle võtma järgmise aasta 26. novembriks. See võimaldab erandit rakendada piiranguteta, s.t elektrisõidukiga saab liigelda piiriüleselt ning politsei ei pea kontrollima, kas raskema akupanga tõttu veetakse selle võrra vähem kaupa. Täna on ettevalmistamisel uus liikluseaduse muudatus, et direktiiv üle võtta.

Urmas Kruuse küsis, kas direktiivi ülevõtmisega lahenevad elektri-kaubikute kasutamisega seotud kitsaskohad.

Ain Tatter kinnitas, et probleemid lahenevad, sest kõik liikmesriigid peavad direktiivist tulenevaid nõudeid tunnustama. Ta lisas, et direktiiv võetakse üle mitmes etapis. Kuna kõnealune säte on kõige kiireloomulisem, saavad liikmesriigid seda rakendada kiiremini.

Urmas Kruuse küsis, kas see tähendab, et massipiirangu tõttu ei pea enam vähem kaupa vedama.

Ain Tatter vastas, et sel juhul seda piirangut enam ei ole.

Urmas Kruuse märkis, et seega on 2027. aasta 26. novembrist olukord lahenenud. Kuni selle kuupäevani säilib risk saada politseikontrolli korral ülekaalu eest trahvi, kuid alates järgmise aasta 26. novembrist mitte.

Ain Tatter nõustus eelkõnelejaga. Direktiiv võimaldab liikmesriikidel vastavat artiklit kohaldada alates 2027. aasta 26. novembrist.

Andrus Seeme küsis, kas vastav säte jõustatakse seaduses juba varem või on direktiiv otseskohtalduv.

Ain Tatter vastas, et direktiiv tuleb üle võtta ning alternatiivkütusel töötavate sõidukite juhtimisõigust puudutav säte soovitakse lisada juba Riigikogu menetluses olevale liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõule, et seda saaks jõustada kiiremini.

Urmas Kruuse tänas külalisi liiklusväliste teabevahendite paigaldamisest ja elektrikaubikute juhtimisõigusest ülevaate andmise ja küsimustele vastamise eest.

2. Info ja muud küsimused

Päevakorrapunkti ei arutatud.

(allkirjastatud digitaalselt)

Urmas Kruuse
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaanka Lokk
protokollia