

Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõuga nähakse värteomenetluse seadustikus ja liiklusseaduses ette muudatused, mis loovad võimaluse liiklusjärelvalve tõhustamiseks ja liiklusohutuse paremaks tagamiseks selle kaudu, et kohalikud omavalitsused (edaspidi *KOV*) saavad võimaluse paigaldada koostöös riigiga oma haldusterritooriumile automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme ning nendega fikseeritud rikkumiste eest laekuv trahvitulu kantakse osaliselt KOV-i eelarvesse.

Kehtiva õiguse kohaselt pole KOV-il automaatse liiklusjärelvalvesüsteemiga tuvastatud rikkumistelt võimalik trahvitulu saada, isegi siis, kui KOV on sellised seadmed soetanud ja paigaldanud. Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamise ja hooldamisega kaasnevad pidevad kulud, milleks KOV-idele raha ette nähtud ei ole.

Muudatuse tulemusena toimub Eestis KOV-i teedale automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemide paigaldamine ja kasutamine kolmepoolse koostööna, kus KOV-i ülesanne on seadmete soetamine ja haldamine, Maanteeameti ülesanne automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu haldamine ja andmete edastamine politsei infosüsteemi POLIS ning Politsei- ja Piirivalveameti (edaspidi *PPA*) ülesanne kirjaliku hoiatamismenetluse elluviimine.

Muudatuste tulemusel saavad KOV-id nende paigaldatud automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemidega fikseeritud rikkumiste eest laekuvast trahvitulust 50% KOV-i eelarvesse. Eraldatud rahaga katab KOV automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemide soetamise ja haldamise kulud ning soetab vajaduse korral uusi seadmeid või kasutab trahviraha oma haldusterritooriumil liiklusohutuse suurendamiseks.

Lubatud sõidukiiruse ületamise korral määratava hoiatustrahvi või mõjutustrahvi arvutamise aluseks olevaks summaks sätestatakse liiklusseaduses (edaspidi *LS*) senise kolme euro asemel viis eurot. Lähtudes sellest muudatusest, suurendatakse värteomenetluse seadustikus (edaspidi *VTMS*) maksimaalse hoiatustrahvi ehk automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga määratava trahvi määra 190 eurolt 300 eurole ja mõjutustrahvi maksimaalmäära 80 eurolt 100 eurole.

Aastate jooksul on elatustase oluliselt paranenud, mida näitab töötasu alammäära järjepidev kasv. Samal ajal on lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi määr püsinud muutumatuna alates kirjaliku hoiatusmenetluse kasutuselevõtmisest ning avaldab liiklusrikkujatele varasemast vähem mõju. Ühetaoliste rikkumiste trahvimäärade tasakaalu säilitamiseks tuleb muuta ka lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava mõjutustrahvi määra.

Eelnõu eesmärk on suhe töötasu alammäära ja trahvimäärade vahel tasakaalustada ning sel viisil tagada ühiskonnas parem õiguskord ja parandada õiguskuulekust.

Seadus on kavandatud jõustuma 2021. aasta 1. jaanuaril.

1.2. Eelnõu ettevalmistajad

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Siseministeeriumi korrakaitse- ja kriminaalpoliitika osakonna nõunik Indrek Link (tel 612 5264, indrek.link@siseministeerium.ee) ja sama osakonna juhataja Henry Timberg (612 5099, henry.timberg@siseministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja juriidilist kvaliteeti on kontrollinud Siseministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Ragnar Kass (tel 612 5230, ragnar.kass@siseministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Siseministeeriumi õigusosakonna keeleteimetaja Airi Kapanen (tel 612 5241, airi.kapanen@siseministeerium.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu väljatöötamise vajaduse tuleneb „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „**Liiklusohutusprogrammi 2016–2025“ elluviimiskava aastateks 2020–2023**“ (eelnõu)¹ punktist 1.8.11 – välja on töötatud ning jõustatud õigusloome, mis soodustab ja motiveerib KOV-e kasutusele võtma rohkem automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme.

Samuti on „Siseturvalisuse arengukavas 2015–2020“ olulise tegevusena toodud, et rakendatakse automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme, ennekõike kiiruskaameraid.

Eelnõu põhineb „Korrakaitseaduse, kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse, ühistranspordiseaduse ja väärtemenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsusel“², mis oli kooskõlastusringil 2019. aasta oktoobri algul.

Eelnõuga muudetakse:

- 1) VTMS-i avaldamismärkega RT I, 10.07.2020, 33;
- 2) LS-i avaldamismärkega RT I, 10.07.2020, 55.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu koosseisu hääلteenamus (Eesti Vabariigi põhiseaduse § 104 punkt 14), sest muudetakse väärtemenetluse seadustikku.

2. Seaduse eesmärk

2.1. Automaatsete kiirusmõõteseadmete kasutamine

Muudatuste peamine eesmärk on automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide võrgustiku laiendamise kaudu vähendada inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvu ja nende raskusastet. Muudatustega tekib KOV-idel lisavõimalus panustada kohaliku tasandi turvalisuse teemadel ja muuta liiklus KOV-ides ohutumaks.

Eelnõuga tehakse õiguslikud muudatused ja luuakse finantsilised eeldused, et KOV-id saavad oma haldusterritooriumile automaatsete liiklusjärelvalve seadmete paigaldamisel nendega fikseeritud rikkumiste eest laekunud hoiatustrahvidest 50% oma eelarvesse. Sellest rahast saavad omavalitsused katta seadmete soetus- ja halduskulud ning liiklusohutusse muul moel rohkem panustada.

¹ „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025“ elluviimiskava aastateks 2020–2023 eelnõu. Eelnõu toimik number 19-1261. [www] <https://eelvoud.valitsus.ee/main> (14.08.2020).

² Korrakaitseaduse, kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse, ühistranspordiseaduse ja väärtemenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsus. Eelnõu toimik number 19-0966. [www] <https://eelvoud.valitsus.ee/main> (14.08.2020).

Lubatud sõidukiiruse ületamine on levinuim liiklusseaduse rikkumine ja surmaga lõppenud liiklusõnnetuste üks peamisi põhjuseid. Suurema sõidukiiruse tõttu juhtub hukkunuga liiklusõnnetusi peamiselt riigiteedel. KOV-i teedel on selline õnnetus üldjuhul juhtunud väljaspool linnu ja alevaid, kus sõidukiirus on enamasti 90 km/h.

Samas, Maanteeameti andmetel juhtus aastatel 2016–2019 kõikidest inimkannatanutega liiklusõnnetustest 60% KOV-i teedel või tänavatel. Nendes liiklusõnnetustes hukkunute arv moodustas keskmiselt 29% kõikidest liiklusõnnetustes hukkunutest. Erandiks oli 2019. aasta, kus kohalikel teedel hukkus 23 inimest ehk 44% hukkunutest.³

„Liiklusohutusprogramm 2016–2025“⁴ näeb ette saavutada olukord, kus aastaks 2025 ei hukku kolme aasta keskmisena enam kui 40 inimest aastas. Aastatel 2015–2019 hukkus liikluses keskmiselt 61 inimest aastas⁵.

Liiklusohutust mõjutab aasta-aastalt kasvav liiklussagedus. Maanteeameti andmetel on riigimaanteede liiklussagedus kasvanud aastatel 2016–2019 kokku 15%⁶, sh 2019. aastal 3,8%. Sarnases suurusjärgus kasv oli 2019. aastal ka tugimaanteedel (3,9%) ja kõrvalmaanteedel (3,4%) ning võib eeldada, et KOV-ide teedel on üldise liiklussagedusega sarnane kasv.

Lubatud sõidukiiruse järgimise tagab kõige efektiivsemalt pidev kontroll ja kõigile rikkumistele reageerimine. Kuna liiklussagedus kasvab, ei ole liiklusjärelvalvel, mida ametnikud teevad varasemaga võrreldes samas mahus, enam samaväärset mõju – mida suurem liiklustihedus, seda vähemaid inimesi suudetakse sama ametnike arvuga mõjutada. Lähitulevikus ei ole ette näha liiklusjärelvalvega tegelevate PPA ametnike arvu kasvu. Üksnes täiendavate ametnike lisamine on kulukas ning see lahendus ei ole jätkusuutlik. Pigem on suund võtta kasutusele uued automatiseeritud tehnoloogilised lahendused. Liiklusjärelvalve seisukohalt on olulised nii ametnikud kui ka tehnoloogilised lahendused ning nende arvu vahel on vaja säilitada tasakaal.

Kõige efektiivsemaks sõidukiiruse järelvalve viisiks peetakse automaatset liiklusjärelvalvet, kuna seda on kogu aasta vältel võimalik kasutada ööpäev ringi ja rikkumiste tuvastamise tõenäosus on suur.

Wilson jt (2010) on 35 uuringule toetavas analüüsis toonud välja, et kõigis neis uuringutes oli mainitud, et pärast kiiruskaamerate paigaldamist keskmise kiirus alanes. Kiirust ületavate sõidukite osakaal vähenes enamikus riikides 10–35%. 28 uuringus mõõdeti ka kiiruskaamerate mõju liiklusõnnetustele ja suuremas osas uuringutest selgus, et kaamerate läheduses vähenes õnnetuste arv 14–25%. Hukkunute või raskete vigastustega kannatanute arv vähenes vahemikus 30–40%. Pikema kestusega uuringud näitasid, et positiivsed suundumused aja jooksul säilisid või isegi paranesid.⁷

³ Liiklusaasta ülevaade 2019. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019> (14.08.2020).

⁴ Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025. [www] https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liikusohutusprogramm_2016-2025.docx (14.08.2020).

⁵ Inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-statistika> (14.08.2020).

⁶ 2016 – 4,5%, 2017 – 3,6%, 2018 – 2,9% ja 2019 – 3,8%

⁷ Wilson, C., Willis, C., Hendrikz, J.K., Le Brocque, R. & Bellamy, N., 2010. Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. Cochrane Database of Systematic Reviews. [www] https://espace.library.uq.edu.au/view/UQ:224791/UQ224791_OA.pdf (14.08.2020).

Maanteeameti tehtud uuringus „Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelvalve süsteemi mõju liiklusõnnetustele“⁸ tuuakse välja, et vaadeldud kohtades vähenes inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv pärast kiiruskaamerate rakendamist minimaalselt 13% võrra.

Praegu mõõdetakse sõidukiirust automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega peamiselt Maanteeameti ja PPA koostöös. Maanteeameti ülesanne on mõõtekabiinide paigaldamine ja haldamine ning automaatse liiklusjärelvalve süsteemi haldamine ja andmekogu pidamine. PPA ülesanne on rikkumiste osas kirjaliku hoiatamismenetluste läbiviimine, trahviteadete edastamine ning hoiatamismenetluse infosüsteemi pidamine ja haldamine. Automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega fikseeritud liiklusrikkumiste eest määratud hoiustrahvid laekuvad riigieelarvesse.

2020. aasta märtsi seisuga on riigimaantee äärde paigaldatud 67 mõõtekabiini, milles kasutatakse 46 mõõtesüsteemi⁹. Peale nende on kasutusel kaks mõõtesüsteemi Tallinna linnas, mille on soetanud ja paigaldanud KOV, kuid süsteemid on antud tähtajaliselt üle Maanteeametile, sest KOV-il ei ole seaduslikku alust neid käitada. Teiste kohalike teede äärde praegu automaatseid kiirusmõõtesüsteeme paigaldatud ei ole. Peale statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutab PPA alates 2019. aasta juulist kaheksat teisaldavat automaatset kiirusmõõtesüsteemi.

Praegune õiguslik regulatsioon ei toeta võimalust, et automaatseid liiklusjärelvalve seadmeid võiks paigaldada ja käitada KOV. Selliste seadmete paigaldamise ja hooldamisega kaasneb pidev kulu ning KOV-idele ei ole selleks raha ette nähtud. Kuna Maanteeameti peamine ülesanne on hallata just riigiteede võrgustikku, paigaldatakse seetõttu automaatseid kiirusmõõtesüsteeme esmajoones riigimaantee äärde. Samal ajal on KOV-ide teed, kus juhtub 60% inimkannatanutega liiklusõnnetusi, kaameravõrguga varustamata. Seepärast tuleb liiklusohutuse suurendamiseks tuleb teha seadusmuudatusi, võimaldades liiklusjärelvalve süsteeme paigaldada ka KOV-i teedele, teisisõnu kaasata KOV-id.

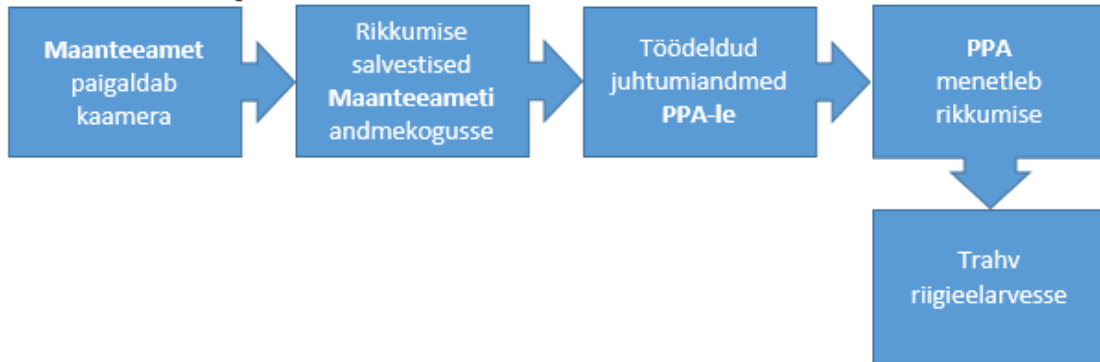
Kavandatava seadusmuudatuse tulemusel hakatakse Eestis KOV-i teedele automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme paigaldama ja neid kasutama kolmepoolse koostööna, kus KOV-i ülesanne on seadmete soetamine ja haldamine, Maanteeameti ülesanne automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamine ja andmete edastamine politsei infosüsteemi POLIS ning PPA ülesanne kirjaliku hoiatamismenetluste läbiviimine.

Saavutatakse olukord, kus KOV-idel on senisest suurem võimalus panustada liiklusohutusse. Statsionaarseid automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme paigutatakse ka KOV-i teedele, kohtadesse, kus KOV, maakonna liikluskomisjon, turvalisuse komisjon või kogukond peab seda vajalikuks. Suureneb kogukonna kaasatus, sest kohalikel elanikel on võimalus tõstatada probleeme ja teha ettepanekuid. Suunates osa trahvisummat KOV-idele, ei jää automaatsete liiklusjärelvalve seadmete soetamine ja haldamine pikemas ajaraamis KOV-i püsikuluks, vaid kulud kaetakse ja KOV-idel tekib lisaraha, et viia ellu liiklusohutusala tegevust.

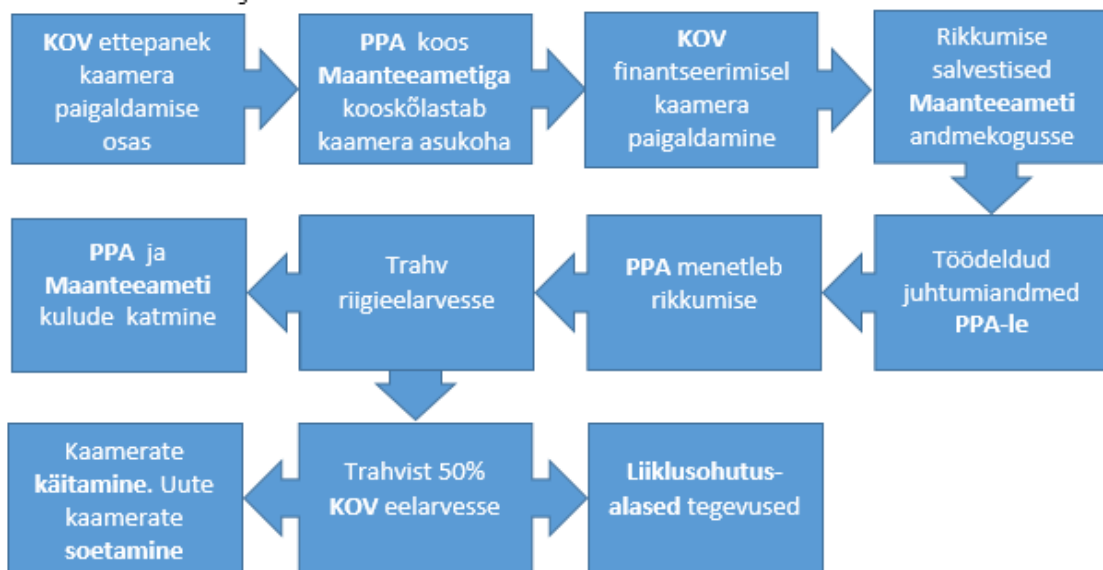
⁸ Maanteeamet, 2019. Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelvalve mõju liiklusõnnetustele. [www] https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte_2019_001.pdf (14.08.2020).

⁹ Kiiruskaamerate asukohad. [www] <https://www.mnt.ee/et/tee/liikluskorraldus/kiiruskaamerad/kiiruskaamerate-asukohad> (14.08.2020).

Automaatsete liiklusjärelvalve seadmete kasutamine hetkel



Automaatsete liiklusjärelvalve seadmete kasutamine KOV osalusel



Joonis 1. Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutamine enne ja pärast kavandatavat muudatust

Sarnane rahastamise süsteem, kus statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalvekaamerate trahvitulu suunatakse KOV-i eelarvesse, kust see jagatakse osalistele kulude katteks ja liiklusohutus-alaste tegevuste elluviimiseks, toimib 2000. aastate algusest Ühendkuningriigis¹⁰.

Kavandatava muudatuse kohta on koostatud väljatöötamiskavatsus, mis esitati kooskõlastamiseks eri ministeeriumitele ning Eesti Linnade ja Valdade Liidule¹¹.

Seaduseelnõu ja seletuskirja koostamisel on võetud arvesse kooskõlastamise käigus esitatud märkusi. Kui märkustes oli esitatud ettepanekuid, mis oluliselt erinesid väljatöötamiskavatsuses pakutud lahendusest (näiteks KOV-idele eraldi menetlussüsteemi loomise võimalus, küsimus kolmepoolse koostöövormi vajaduse või trahvisumma proportsiooni osas), võeti ühendust ettepaneku esitajaga ja need arutati temaga eraldi läbi. Valitud lahenduse põhjendused on esitatud muudetava sätte juures.

¹⁰ Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004. The national safety camera programme: Three-year evaluation report. [www] https://www.researchgate.net/publication/32885877_The_national_safety_camera_programme_Three-year_evaluation_report (14.08.2020).

¹¹ vt viide 2

2.2. Trahviühiku suurendamine

Eelnõuga tehakse ettepanek suurendada lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi arvutamiseks kasutatava ühiku suurust 66% võrra, 3-lt 5-le.

Lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses määratava trahvi eesmärk on heidutada inimest seadust mitte rikkuma (üldpreventsioon) ja rikkujat mõjutada hoiduma edaspidistest rikkumistest.

27. detsembril 2008 jõustus väärteomenetluses uus menetlusliik – kirjalik hoiatamismenetlus. Kirjalikku hoiatamismenetlust kasutatakse peamiselt nende sõidukiiruse ületamisega seotud liiklusrikkumiste korral, mis on fikseeritud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga.

Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi arvutamiseks kasutatava ühiku suurus on püsitud muutumatuna alates kirjaliku hoiatamismenetluse kasutuselevõtust. Väga väike muudatus tehti seoses eurole üleminekuga 2011. aasta algul, mil ühiku suurus vähenes 50 kroonilt 46,94 kroonile (s.o 3 eurot).

1. jaanuarist 2019 on kasutusel lühimenetlus. Lühimenetluses kasutatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest¹² määratava mõjutustrahvi arvutamiseks sama suurt ühikut nagu kirjalikus hoiatamismenetluses – 3 eurot. Lühimenetluse väljatöötamisel seati eesmärgiks, et trahvimäärad oleksid lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses võrreldaval ja samal tasemel, kuna sisult on rikkumiste iseloom ja tehjolud sarnased. Seetõttu vähenes lühimenetluse jõustumisel LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise eest määratava rahatrahvi maksimummäär 120-lt eurolt 60-le eurole ehk varasema maksimaalse 30 trahviühiku asemel on võimalik suurim karistus 20 (km/h) korrutatuna 3 euroga. Kui mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatavat ühikut suurendada 3-lt 5-le, siis ületades piirkiirust 20 km/h, on mõjutustrahvi suurus 100 eurot. See on 20 eurot vähem, kui enne lühimenetluse jõustumist kehtinud maksimummäär.

Võrreldes trahvimäärasid ja inimeste sissetulekuid, on nii töötasu alammäär kui ka keskmine brutokuupalk võrreldes kirjaliku hoiatamismenetluse kehtestamise ajaga märkimisväärselt muutunud, kuid trahvimäärad on jäänud samaks. Võrreldes 2009. aastaga on töötasu alammäär praeguseks kasvanud üle kahe korra, 278 eurolt 584 eurole (kasv 30–40 eurot aastas). Keskmine brutokuupalk on samal ajal kasvanud 784 eurolt 1407 eurole.

Trahvimäärasid ei ole otstarbekas suurendada igal aastal, nagu tehakse töötasu alammääraga, kuid pikema aja tagant võib olla vaja korrigeerida ka trahvimäärasid. Kirjaliku hoiatamismenetluse osas on trahvimäärad püsivad muutumatuna üle kümne aasta.

¹² Lühimenetlust kasutatakse ainult LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise korral ehk lubatud sõidukiiruse ületamisel kuni 20 km/h.

Tabel 1. Töötasu alammäär ja trahviühiku suuruse võrdlus aastatel 2009–2020

Aasta	Töötasu alammäär täistöaja korral ¹³	Keskmine brutokuupalk ¹⁴	Trahviühiku suurus
2009	4350 krooni (278 eurot)	784 eurot	50 krooni
2010	4350 krooni (278 eurot)	792 eurot	50 krooni
2011	4350 krooni (278 eurot)	839 eurot	50 krooni
2012	290 eurot (4537,51 krooni)	887 eurot	3 eurot (46,94 krooni)
2013	320 eurot (5006,91 krooni)	949 eurot	
2014	355 eurot (5554,54 krooni)	1005 eurot	
2015	390 eurot (6102,17 krooni)	1065 eurot	
2016	430 eurot (6728,04 krooni)	1146 eurot	
2017	470 eurot (7353,90 krooni)	1221 eurot	
2018	500 eurot (7823,30 krooni)	1310 eurot	
2019	540 eurot (8449,16 krooni)	1407 eurot	
2020 ¹⁵	584 eurot (9137,61 krooni)	1404 eurot	

Sõidukiirus määrab liiklusõnnetuse tagajärgede tõsiduse. Lubatud sõidukiiruse ületamine on üks peamisi raskete, sh surmaga lõppevate liiklusõnnetuste põhjuseid.

Maanteeameti tellitud küsitlusuuringu¹⁶ kohaselt on liiklusreegleid eiravast käitumisest viimastel aastatel vähim ohtlikuks hinnatud suurima lubatud sõidukiiruse ületamist ja sõidukit juhtides telefoni kasutamist. Lubatud sõidukiiruse ületamist kuni 10 km/h hindab ohtlikuks ainult 49% ja üle 10 km/h ohtlikuks 78% liiklejatest. 2019. aasta andmete põhjal leitakse, et sõidukijuhtide kiiruskäitumine ei ole võrreldes varasema aastaga paranenud ning suundumus, mille korral oli näha paranemise märke, on peatunud ja langenud 2016. aasta tasemele.

Ka PPA poolt fikseeritud rikkumiste arv näitab, et piirkiiruse ületamine on endiselt väga levinud ja lubatud sõidukiiruse ületajate arv ei ole kahanenud. Vastupidi, 2019. aastast rakendatud lühimenetlus ja kasutusele võetud teisaldatavad automaatsed kiirusmõõtesüsteemid, mis lühendasid menetluse aega, on rikkumisi võimaldanud fikseerida rohkem rikkumisi.

Tabel 2. Tuvastatud rikkumised lubatud sõidukiiruse ületamise kohta

Lubatud sõidukiiruse ületamine	2016	2017	2018	2019
Kiiruse ületamine kuni 20 km/h	14 575	7 822	9 354	25 415 ¹⁷
Kiiruse ületamine 21–40 km/h	28 514	23 943	25 098	23 577
Kiiruse ületamine 41–60 km/h	1 921	1 804	2 002	1 660

¹³ Kättesaadav aadressil <https://www.emta.ee/et/ariklient/tulud-kulud-kaive-kasum/kinnipeetud-tulumaks-tulumaksu-kinnipidamine/tootasu-alammaarad> (17.08.2020).

¹⁴ Kättesaadav aadressil <https://www.stat.ee/stat-keskmine-brutokuupalk> (17.08.2020).

¹⁵ 2020. aasta I kvartali andmed

¹⁶ Turu-Uuringute AS, 2019. Sõiduki juhtimine joobes, väsinult ja sõidukiiruse valik. Küsitlusuuring. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019/liikluses-kaitumise-ulevaade-2019#tab-4> (17.08.2020).

¹⁷ Nendest 25 020 rikkumise korral viidi läbi lühimenetlus.

Kiiruse ületamine üle 60 km/h	255	210	253	239
Kiiruse ületamine kokku	45 265	33 779	36 707	50 891
Kiiruskaamerateaga fikseeritud rikkumised	114 619	114 311	110 424	136 149 ¹⁸

Oluline on pöörata tähelepanu, et karistused sedalaadi rikkumiste eest oleksid piisavalt mõjusad, mitte ebaproportsionaalselt leebed. Sissetulekute kasvades ei ole samale tasemele jäänud trahvimääral enam sellist mõju, kui selle kehtestamise ajal, kuna trahvi osakaal väljaminekutest on väiksem.

Eeltoodud põhjustel tuleb rahatrahvid, sh hoiatus- ja mõjutustrahvid, kindla aja tagant üle vaadata, et need eri tegurite koosmõjul aja jooksul ei devalveeruks.

Trahvimäära suurendamine ei tähenda ühemõtteliselt karistuspoliitika karmistamist. Lühimenetluse rakendamisega lõi seadusandja olukorra, kus märkimisväärne hulk lubatud sõidukiiruse ületajaid pääseb karistusregistrisse kandmisest. Näiteks, LS-i § 227 lg-s 1 sätestatud väärtegused, mille andmed kanti karistusregistrisse, oli 2018. aastal 9354, kuid 2019. aastal 395¹⁹. Samuti võib vähetähtsa teo puhul jätta väärtemenetluse alustamata ja piirduda suulise hoiatamisega. Peale mainitud võimaluste otsitakse veel alternatiivseid viise, millega lubatud sõidukiiruse ületajaid mõjutada. Näiteks 2019. aastal prooviti lahendust, kus lubatud sõidukiiruse ületajad said rahatrahvi asemel valida vabatahtlikult parklas seismise. 2020. aasta kevadel algatatud väärtemenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus²⁰ annab kohtuvälisele menetlejale rikkumise fikseerimisel ja lühimenetluse alustamisel õiguse otsustada, kas määrata isikule mõjutustrahv või vabastada selle tasumisest, kui ta nõustub kinni pidama mõjutusmeetmes kirjeldatud tingimustest. Esialgu kohaldatakse sõidukijuhtidele, kes on lubatud piirkiirust ületanud kuni 20 km/h, mõjutusmeetmena rahunemisepeatust. Selle meetme rakendamisel suunatakse sõidukijuht pärast tema sõiduki peatamist vastavale alale, kus ta ootab sõidu jätkamist kindlaks määratud aja.

See ei tähenda, et rikkumiste korral, mille andmed ei lähe karistusregistrisse, peaks riik reageerima leebe rahatrahviga, mis isikute käitumist ei mõjuta.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu kohaselt muudetakse VTMS-i ja LS-i. Eelnõu koosneb kolmest paragrahvist.

Eelnõu § 1 käsitleb VTMS-i muudatusi

Eelnõu § 1 punkti 1 kohaselt asendatakse VTMS-i § 54¹ lõike 1 punktis 1 sõna „liiklusjärelvalveseadmega“ sõnadega „liiklusjärelvalve süsteemiga“. Muudatuse tegemise põhjus on vajadus ühtlustada eri õigusaktide terminid. Seadusandja on VTMS-is ja LS-is kasutanud sama tehnilise lahenduse kohta erinevaid väljendeid.

LS-is kasutatakse läbivalt mõistet „automaatse liiklusjärelvalve süsteem“, mis majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015 määruse nr 35 „Automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu põhimäärus“ § 4 kõike 1 kohaselt on „tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosneb järelvalvekaamerast või -kaameratest, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõturist, dokumenteerimisseadmest ja muudest

¹⁸ Nendest 21 976 rikkumist fikseeriti teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega.

¹⁹ PPA andmetel. 2019. aasta puhul on arvestatud väärtegused, millele kohaldati kiir- või üldmenetlust. Põhiosa LS-i § 227 lg-s 1 sätestatud väärtegused menetleti lühimenetluses.

²⁰ 216 SE

vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist on õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks“.

VTMS-is „automaatse liiklusjärelvalveseadme“ mõistet eraldi määratletud pole, küll aga on selle all mõeldud sama tehnilist lahendust, mis defineeritud „Automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu põhimääruses“. Seetõttu tuleb selguse huvides kasutada ka VTMS-is mõistet „automaatse liiklusjärelvalve süsteem“.

Eelnõu § 1 punkti 2 kohaselt asendatakse VTMS-i § 54¹ lõike 4 esimeses lauses number „190“ numbriga „300“ ja **punkti 3** kohaselt VTMS-i § 54⁸ lõike 4 esimeses lauses number „80“ numbriga „100“.

Eelnõuga tehakse ettepanek tõsta lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiustrahvi ja mõjutustrahvi arvutamiseks kasutatava ühiku suurus kolmelt eurolt viiele eurole.

Kirjalikku hoiatamismenetlust kohaldatakse rikkumiste puhul, kus lubatud sõidukiirust on ületatud kuni 60 km/h. Kui lubatud sõidukiirust ületatakse 61 km/h ja rohkem, viiakse väärteomenetlus läbi üldmenetluses. Vajadus tõsta hoiustrahvi maksimaalmäära tuleneb sellest, et kui lubatud sõidukiirust ületatakse maksimaalselt 60 km/h, oleks hoiustrahv selle eest 300 eurot (5×60).

LS-i § 227 lõikes 1 ettenähtud rikkumise, s.o lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 km/h, kohaldatakse lühimenetlust. Mõjutustrahvi arvutamiseks kasutatava ühiku suurendamisel tuleb tõsta ka mõjutustrahvi maksimaalmäära, kuna lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 20 km/h, oleks mõjutustrahv 100 eurot (5×20).

Eelnõu § 1 punkti 4 kohaselt muudetakse VTMS-i § 212¹ selliselt, et kehtivas regulatsioonis olevad sätted jaotatakse sõnastust muutmata lõigeteks 1 ja 2 ning lõikega 3 lisatakse uued sätted.

Lõige 1 sätestab hoiustrahvi ja mõjutustrahvi laekumise üldpõhimõtte. Mõlemad, nii hoiustrahv kui ka mõjutustrahv laekuvad üldjuhul riigieelarvesse. Erisused laekumise kohta sätestatakse sama paragrahvi lõigetes 2 ja 3.

Lõike 2 kohaselt kantakse hoiustrahv või mõjutustrahv otsuse teinud KOV-i eelarvesse, kui selle määranud kohtuväline menetleja on valla- või linnavalitsus. Tegemist on juba kehtiva regulatsiooniga ja seda ei muudeta.

Lõikega 3 sätestatakse, et valla- või linnavalitsuse poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest riigile laekuvast hoiustrahvist eraldatakse 50% automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud KOV-i eelarvesse.

Lisanduva sättega saavad KOV-id oma eelarvesse ka osa nendest hoiustrahvidest, mis on määratud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud liiklusrikkumise eest. Seda eeldusel, et rikkumine on fikseeritud KOV-i poolt paigaldatud seadmega (vt joonis 1 lk 5). Kehtivas õiguslikus regulatsioonis selline võimalus puudub, isegi juhul, kui automaatse liiklusjärelvalve süsteemi on soetanud ja paigaldanud KOV. Samuti ei ole KOV-idele ette nähtud eraldi eelarveraha, et nimetatud seadmeid soetada ja käitada.

Muudatus on vajalik, et hoiustrahvidest laekuvast rahast tekiks KOV-idele tulubaas, millega on võimalik katta automaatse liiklusjärelvalve süsteemide soetamise,

paigaldamise ja hooldamise kulud. Ilma sellise tulubaasita ei pruugi seadmete käitamine olla KOV-ile jõukohane.

Nagu on sätestatud praeguseski regulatsioonis, laekub hoiustrahv riigieelarvesse, sõltumata sellest, kas liiklusrikkumine on fikseeritud Maanteeameti või KOV-i poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga. Selline lahendus tagab, et rikkuja peab tegema ülekande ühele arvelduskontole, mitte jagama trahvisummat kahe (Rahandusministeeriumi ja KOV-i) arvelduskonto vahel. Samuti vähendatakse sel moel kirjaliku hoiatusmenetluse läbiviija halduskoormust, kuna trahviteatise väljastamisel ei pea märkima selle KOV-i arvelduskontot, kellele automaatne liiklusjärelvalve süsteem kuulub. Kümne eri arvelduskonto asemel ühe kindla arvelduskonto kasutamine vähendab võimalike inimlike eksimuste tekkimist.

Riigieelarvesse laekunud hoiustrahvidest eraldatakse KOV-idele raha PPA hoiatusmenetluse infosüsteemi (edaspidi *HIS*) andmete²¹ põhjal üks kord aastas. Arvestamise aluseks on fikseeritud liiklusrikkumised, mille kohta PPA on saatnud trahviteate ning mille hoiustrahv on andmete edastamise ajaks tasutud. Tuleb arvestada, et aastatel 2017–2019 laekus PPA määratud hoiustrahvidest keskmiselt 88,5% aastas. Asjakohased andmed esitab Siseministeerium Rahandusministeeriumile, kes korraldab raha eraldamise KOV-ile. Samamoodi tehakse rahvastikutoimingute hüvitise puhul²², kus tasandus- ja toetusfondist KOV-idele raha eraldamise korraldab Rahandusministeerium, võttes raha jagamisel aluseks Siseministeeriumi esitatava rahvastikutoimingute statistika.

Eelnõu näeb ette, et KOV-ile kuuluva automaatse liiklusjärelvalve seadmega fikseeritud rikkumistest laekuv trahvisumma jaotatakse riigi ja KOV-i vahel **pooleks**. Jaotuse aluseks on võetud kulud, mis kaasnevad automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide soetamise ja käitamisega ning nendega fikseeritud rikkumiste menetlemisega²³.

Põhimõtet, kus riigile laekuv tasu jaotatakse riigi ja asukoha või muul alusel määratud KOV-i vahel, kasutatakse ka näiteks keskkonnatasude puhul²⁴.

Eelnõu ettevalmistamise käigus on üle-euroopalise liikluspolitsei võrgustiku (ingl TISPOL, European Traffic Police Network) kaudu uuritud, millistes Euroopa riikides kasutatakse lähenemist, kus automaatse liiklusjärelvalve kaamera on soetanud ja paigaldanud KOV ning millised on paigaldamise ja rahastamise põhimõtted.

Tagasiside andsid Austria, Holland, Luksemburg, Küpros ja Poola.

Hollandis, Luksemburgis ja Küprosel sellist lähenemist rakendatud pole.

Poolas olid aastatel 2004–2015 KOV-idel kiirus- ja foorikaamerad. Teisaldatavate kaamerate paigaldamine tuli kooskõlastada politseiga ja statsionaarsete paigaldamine automaatse liiklusjärelvalve keskusega (CANARD). Hiljem liikus üleriigiliselt kogu järelvalve nimetatud keskusesse.

²¹ Arvestamise aluseks on fikseeritud liiklusrikkumised, mille kohta PPA on saatnud trahviteate ning andmete edastamise ajaks trahv tasutud.

²² Rahandusministeerium, 2020. Finantseerimine. [www] <https://www.rahandusministeerium.ee/et/kov/finantseerimine> (14.08.2020).

²³ Arvestatud on lahendusega, mille puhul ka KOV-i seadmetega fikseeritud rikkumiste andmed liiguvad liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu kaudu politsei infosüsteemi POLIS ning hoiatamismenetluse viib läbi PPA. Kulud ja tulud on täpsemalt toodud seletuskirja 7. punktis.

²⁴ keskkonnatasude seaduse § 4 lõige 2

Austrias võib kiirus- ja foorikaameraid paigaldada politsei või tee valdaja, kuid trahvid väljastab politsei. Sõltuvalt rikkumisest võib trahvirahade jaotus olla erinev. Enamiku (80%) sõidukiiruse ületamise ja keelava fooritulega sõitmise eest määratud trahvirahast saab tee valdaja – riik, liidumaa, kiirtee finantseerimisettevõtte (nt ASFINAG²⁵) või KOV. Viies trahviraha (20%) läheb KOV-ile, kes katab sellest järelevalvega seotud asutuste kulud. Kui alla 10 000 elanikuga KOV on teevaldaja, saab ta kogu trahviraha endale.

Ühendkuningriigis on 2000. aastate algusest kasutusel rahastamise süsteem, kus statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalvekaamerate trahvitulu suunatakse KOV-i eelarvesse, mis jagab selle pooltele kulude katteks ja liiklusohutusalaste tegevuste elluviimiseks. Enne kulude hüvitamist kogutakse trahvid eraldi fondi, kust tagasimaksed tehakse tegelike kulude ja auditite tulemuste järgi. Programmi osalised on KOV-id, politsei, (piirkonna)kohus, teedevaldkonna esindaja.²⁶

Peale eespool toodu nähakse lõikes 3 ette KOV-ile eraldatud raha kasutamise põhimõtted.

Eelnõu kohaselt kasutatakse eraldatud raha automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.

Statsionaarsete automaatsete kiirusmõõteseadmete näitel, arvestades nende soetus- ja iga-aastast tugiteenuste kulu, tööiga, määratud hoiatustrahvide summat (2019. a näitel) ning selle jaotust riigi ja KOV-i vahel, saavad soetuskulud eeldatavalt kaetud 4 aastaga. Seejärel peaks igal aastal, peale seadmete haldamiskulude katmist, jääma osa eraldatud rahalistest vahenditest alles²⁷. Eelnõu kohaselt on üks võimalusi soetada automaatseid liiklusjärelvalve seadmeid juurde. Teise võimalusena nähakse ette, et KOV-id saavad raha kasutada LS-ist tulevate kohustuste²⁸ täitmiseks.

Rahakasutuse korraldamise eesmärk on suurendada KOV-ide võimet eelkõige liiklusohutusega tegelemisel ning suunata liiklusrikkumistest saadav trahviraha liikluskasvatuse korraldamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks. Sarnast põhimõtet kasutatakse teekasutustasu puhul, kus seadusega nähakse ette teekasutustasust laekuva raha kasutamine transporditaristu hoiuks²⁹. Samuti on keskkonnakasutusest riigile laekuvast tulust Keskkonnaministeeriumile eraldatava raha puhul ette nähtud selle sihtotstarbeline kasutamine keskkonnaseadustiku üldosa seaduses sätestatud eesmärkide täitmiseks, sealhulgas taastuvate loodusvarade taastootmiseks ja kaitseks³⁰.

²⁵ Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft – ettevõtte, mis planeerib, finantseerib, tagab korrashoiu ja kogub teemaksud Austria kiir- ja ekspressteedel

²⁶ Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004. The national safety camera programme: Three-year evaluation report. [www] https://www.researchgate.net/publication/32885877_The_national_safety_camera_programme_Three-year_evaluation_report (14.08.2020).

²⁷ Kui KOV kavandab soetamiskulude jaotamise seadmete prognoositavale kasutusajale ehk kümnele aastale, peaks pärast iga-aastast soetamis- ja haldamiskulude katmist jääma osa eraldatud rahast alles juba esimesel aastal.

²⁸ KOV-id korraldavad liiklejate turvalisuse tagamiseks oma haldusterritooriumil liiklusohutusalase selgitus- ja kasvatustöö elluviimist elanikkonna seas, koolides ja lasteasutustes ning rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide ning tegevuskavade kaudu.

²⁹ LS-i § 190⁷

³⁰ keskkonnatasude seaduse § 4 lõige 3

Eelnõu § 2 käsitleb LS-i muudatusi

Eelnõu § 2 punkti 1 kohaselt täiendatakse LS-i § 199 lõikega 10, millega nähakse ette Vabariigi Valitsuse või tema volitatud ministri määrusega KOV-i poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele nõuete kehtestamine.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutamise peamine eesmärk on liiklusohutuse parandamine. Seetõttu tuleb need paigaldada esmajoones kohtadesse, kus piirkiiruse rikkumise tagajärjel on korduvalt juhtunud raskeid inimkannatanutega liiklusõnnetusi või lubatud sõidukiiruse järjepidev ületamine võib kaasa tuua selliste õnnetuste juhtumise.

Kuna automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme võivad edaspidi paigaldada ja kasutada kõik 79 KOV-i, on ühetaoliseks praktikaks vajalik kehtestada kõigile ühesugused nõuded.

LS-i § 199 lõike 10 alusel kehtestatavas määruses nähakse ette kriteeriumid, millega peab enne paigaldamist arvestama, nt asukoha riskianalüüs; kas esineb probleem suurima lubatud sõidukiiruse ületamisega; kas olemasolev kiirusrežiim on põhjendatud; kas olukorra lahendamiseks on enne kasutatud muid lahendusi või milliseid alternatiivseid lahendusi on kaalutud jne. Eesmärk on, et seade paigaldataks kohta, mida ei ole võimalik muude liikluskorralduslike, teedehituslike või veel mõne muu meetmega ohutumaks muuta, või on seda eesmärki silmas pidades meetmed võrreldes seadme kasutuselevõtu kuludega ebanõuetlikult suured.

KOV-i soetatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemi puhul nähakse nii paigaldamisel kui ka käitamisel ette kolmepoolne koostöö. Arvestades, et eri infosüsteemide töös hoidmisega kaasneb märkimisväärne kulu, on kulude säästmiseks mõistlik kasutada juba toimivat lahendust, mitte luua infosüsteeme juurde. Kolmepoolse koostöö korral on ülesanded jagatud järgmiselt:

- 1) KOV-i soetab seadmed ja haldab neid;
- 2) Maanteeamet haldab automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu ja edastab rikkumiste andmed politsei infosüsteemi POLIS ning
- 3) PPA viib ellu kirjaliku hoiatamismenetluse.

Automaatset liiklusjärelvalve süsteemi paigaldada sooviv KOV esitab planeeritava asukoha määruses sätestatud tingimustel PPA ja Maanteeameti esindajatest moodustatud komisjonile, kes kinnitab asukoha, kui see vastab paigalduspõhimõtetele. PPA ja Maanteeameti hinnangu andmine on vajalik, et seadmed paigaldataks liiklusohutuse parandamise seisukohalt olulisesse kohtadesse. PPA on peamine liiklusjärelvalve tegija ning tal on ülevaade liiklusrikkumiste ja liiklusõnnetuste kohta. Maanteeameti tegevusvaldkond on liiklusohutuse tagamine³¹, samuti on neil olemas pikaajaline paigaldamise ja käitamise kogemus praegu töös olevate automaatsete statsionaarsete kiirusmõõtesüsteemide näol.

Automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid on liidestatud Maanteeameti andmekeskusega. Uute automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõtmisel peab olema tagatud nende ühilduvus praegu kasutusel oleva andmevahetussüsteemiga, andmeedastuspakett peab olema kasutusel olevaga samasuguse struktuuriga ja vastama automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimääruse nõuetele. Kehtestatavas määruses nähakse ette tehnilised nõuded kasutusele võetavatele automaatse

³¹ Maanteeameti põhimääruse § 6. [www] <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102018003> (17.08.2020).

liiklusjärelvalve süsteemidele, et need ühilduksid olemasoleva andmevahetus-süsteemiga.

Lisaks nähakse määruses ette nõuded tähistusele ja liikluskorraldusele, millega seadmete paigaldamisel peab arvestama.

Kuna määruses sätestavad nõuded puudutavad nii Siseministeeriumi kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tööd, kehtestatakse see Vabariigi Valitsuse või tema volitatud ministri poolt.

Eelnõu § 2 punktiga 2 muudetakse LS-i § 262 punktis 1 toodud hoiatustrahvi ja LS-i § 262¹ lõike 2 punktis 4 toodud mõjutustrahvi suuruse arvestamisel kasutatavat ühikut (arvu). Muudatus puudutab ainult lubatud sõidukiiruse ületamisega seotud hoiatus- ja mõjutustrahvide suuruse arvestamist.

Suurima lubatud sõidukiiruse ületamise korral kirjalikus hoiatamismenetluses määratav hoiatustrahv või lühimenetluses määratav mõjutustrahv saadakse lubatud sõidukiirust ületanud kilomeetrite arvu korrutamisel arvuga 3. Eelnõuga kavandatava muudatusega asendatakse trahvi suuruse arvutamisel kasutatav arv 3 arvuga 5. Kui kehtiva õiguse kohaselt on nt ühekilomeetrine lubatud kiiruse piirmäära ületamine karistatav kolme euro suuruse hoiatustrahviga, siis pärast muudatuse jõustumist on hoiatustrahvi suurus viis eurot.

Eelnõu § 2 punktiga 2 kavandatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest ettenähtud hoiatus- ja mõjutustrahvide suurendamine, sest hoolimata politsei järjepidevast tegevusest on tegemist väga levinud rikkumisega. Samas on lubatud sõidukiiruse ületamine surmaga lõppenud liiklusõnnetuste üks peamisi põhjuseid – mida suurem on sõidukiirus, seda raskemad on tagajärjed. Teadusuuringuga on leitud, et kui kiirus kasvab 1 km/h – 90-lt 91-le km/h – suureneb surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arv 5,3% ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv (ilma surmajuhtumiteta) 2,5%³².

Nii hoiatustrahvi kui ka mõjutustrahvi puhul on lubatud sõidukiiruse ületamise korral trahvi suuruse arvestamiseks kasutatav ühik püsinud muutumatuna alates vastava menetlusliigi kasutuselevõtust. Koosmõjus töötasu alammäära ja keskmise brutokuupalga kahekordse kasvuga ei ole trahvimääradel liiklusrikkujatele enam sellist mõju, mis nende kehtestamise ajal. Kuna määratud trahvi karistusregistrisse ei kanta, mõjutab isikut eelkõige trahvi suurus. Seega peab trahv olema piisavalt suur, et sel oleks preventiivne mõju.

2015. aastal algatas Justiitsministeerium karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise³³, millega kavandati suurendada trahviühikut, sh hoiatustrahvi oma. Justiitsministeeriumis ette valmistatud eelnõu kohaselt oleks lubatud sõidukiiruse ületamisel hoiatustrahvi suuruse arvestamiseks kasutatav ühik suurenenud 3-lt 5-le. Kavandatud muudatust ei tehtud, kuna eelnõu lükati Riigikogus tagasi.

Muudatuste tegemisel tuleb arvestada COVID-19 viiruse levikust tekkinud mõju majandusele, inimeste sissetulekule ja töötuse määrale, kuid see ei tähenda, et

³² Nilsson, G., 2004. Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. *Doctoral dissertation*. [www] <http://portal.research.lu.se/ws/files/4394446/1693353.pdf> (17.08.2020).

³³ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus, millega suurendatakse trahviühikut 146 SE. [www] <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/64f54788-8951-4ec5-b8be-35d64a1c7137/Karistusseadustiku%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus.%20millega%20suurendatakse%20trahvi%C3%BChikut> (17.08.2020).

muudatust üldse tegema ei peaks. Selleks, et vältida trahvide devalveerumist, kuid samas ka trahvimäärade hüppelist suurendamist, tuleb neid pidevalt hinnata ja kui vaja, siis korrigeerida, et trahvi mõju ära ei kaoks. Ka kavandatav muudatus tuleb majandusliku olukorra paranedes uuesti üle vaadata ja selle mõju liikluskäitumisele – antud juhul lubatud sõidukiirusest kinnipidamisele – hinnata.

Lubatud sõidukiiruse ületamine on enimlevinud liiklusrikkumine – 2019. aastal registreeriti 187 000 ja kahel varasemal aastal pea 150 000 rikkumist aastas. Lubatud sõidukiiruse ületamise kohta valitseva suhtumise parandamiseks on seega põhjendatud korrigeerida trahvi suuruse arvutamiseks kasutatavat ühikut.

Automaatsete kiirusmõõtesüsteemide puhul on kindlaks määratud sekkumiskünnis, millest alates kiiruskaamerad rikkumisi fikseerima hakkavad. Sekkumiskünnis sisaldab kiirusmõõteseadme laiendmääramatust ja kokkuleppelist lubatud eksimust sõidukijuhile.³⁴ Näiteks, 50 km/h alas on kiiruskaamerad seadistatud fikseerima lubatud sõidukiiruse rikkumisi alates 57 km/h, 90 km/h alas alates 97 km/h jne. Fikseeritud kiirusest lahutatakse maha kiirusmõõteseadme laiendmääramatus 4 km/h. Seega, väikseim sõidukiiruse ületamine, mille kohta viiakse ellu kirjalik hoiatamismenetlus, on 3 km/h ja trahvisumma on praegu kehtiva regulatsiooni järgi 9 eurot.

Eelnõus pakutud muudatuse kohaselt hakkaks hoiatustrahvi miinimumsumma lubatud sõidukiiruse ületamise korral olema senise üheksa euro asemel 15 eurot ehk 6 eurot enam.

Tabel 3. Automaatsete liiklusjärelevalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste jaotus kiiruseületamiste kaupa aastatel 2010–2020

Lubatud sõidukiiruse ületamine	Rikkumisi kokku	Osakaal kõigist rikkumistest
3 km/h	224 883	25,1%
4 km/h	144 192	16,1%
5 km/h	104 260	11,6%
6 km/h	99 607	11,1%
7 km/h	57 499	6,4%
8 km/h	46 389	5,2%
9 km/h	38 348	4,3%
10 km/h	32 116	3,6%

Lähtudes sellest, et põhiosa automaatsete liiklusjärelevalvesüsteemidega fikseeritud sõidukiiruse ületamisi – 2/3 rikkumistest – jääb vahemikku 3–6 km/h, kasvab suurema osa rikkujate jaoks hoiatustrahv keskmiselt 6–12 eurot.

Lühimenetluses ei ole sekkumiskünnist ette nähtud, kuid tuleb arvestada kasutatavate kiirusmõõteseadmete laiendmääramatusega. Seega võib peale laiendmääramatuse lahutamist väikseim sõidukiiruse ületamine, mille puhul lühimenetlus läbi viiakse, olla 1 km/h. Praktikast pööravad politseiametnikud tähelepanu esmajoones nendele

³⁴ Kiiruskaamerad. Andmete edastamine ja menetlemine. [www] <https://www.mnt.ee/et/tee/liikluskorraldus/kiiruskaamerad/andmete-edastamine-ja-menetlemine> (17.08.2020).

rikkumistele, mis võivad kaasa tuua raskemad tagajärjed. Samuti võib, koht, kus politseiametnik sõidukiirust fikseerib, olla liiklejale ettearvamatum.

Kui kirjalikus hoiatamismenetluses on suurem osa rikkumisi selliseid, kus kiirust on ületatud vähe, siis lühimenetluse puhul on vastupidi: enamiku rikkumiste korral on kiiruse ületamine olnud suur.

Tabel 4. Lubatud sõidukiiruse ületamised, millele kohaldati 2019. aastal³⁵ lühimenetlust

Lubatud sõidukiiruse ületamine	Rikkumisi kokku	Osakaal kõigist rikkumistest
10 km/h	287	1,2%
11 km/h	720	2,9%
12 km/h	1 175	4,7%
13 km/h	1 417	5,7%
14 km/h	1 893	7,6%
15 km/h	2 818	11,3%
16 km/h	3 244	13%
17 km/h	3 741	15%
18 km/h	3 415	13,7%
19 km/h	3 126	12,5%
20 km/h	2 947	11,8%

Enamikul juhtudel – 3/4 rikkumistest –, millele kohaldati lühimenetlust, ületati lubatud sõidukiirust 15–20 km/h³⁶. See tähendab, et trahvimäära muutmisel saab mõjutustrahv olema ühe rikkumise kohta senisest keskmiselt 30–40 eurot suurem.

Tabel 5. Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate hoiatustrahvide ja mõjutustrahvide muutus võrreldes praegusega

Lubatud sõidukiiruse ületamine	Hoiatus- või mõjutustrahv praegu	Hoiatus- või mõjutustrahv pärast muudatust	Muutus
3 km/h	9 eurot	15 eurot	6 eurot
4 km/h	12 eurot	20 eurot	8 eurot
5 km/h	15 eurot	25 eurot	10 eurot
6 km/h	18 eurot	30 eurot	12 eurot
7 km/h	21 eurot	35 eurot	14 eurot
8 km/h	24 eurot	40 eurot	16 eurot
9 km/h	27 eurot	45 eurot	18 eurot

³⁵ Kuna lühimenetlust rakendati 1. jaanuarist 2019, saab esile tuua üksnes 2019. aasta andmed.

³⁶ Oluline on märkida, et sõidukiiruste suuremate ületamiste kõrge osakaal tuleneb lühimenetluse puhul ilmselt sellest, et politseiametnikud reageerivad esmajoones nendele rikkumistele, mis võivad kaasa tuua raskemad tagajärjed.

10 km/h	30 eurot	50 eurot	20 eurot
20 km/h	60 eurot	100 eurot	40 eurot
30 km/h	90 eurot*	150 eurot*	60 eurot*
40 km/h	120 eurot*	200 eurot*	80 eurot*
50 km/h	150 eurot*	250 eurot*	100 eurot*
60 km/h	180 eurot*	300 eurot*	120 eurot*

* ei kohaldu mõjutustrahvile, kuna mõjutustrahvi saab määrata vaid LS-i § 227 lõikes 1 ettenähtud rikkumise, s.o lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis.

Eelnõu §-s 3 sätestatakse eelnõu seadusena jõustumise aeg. Seaduse jõustumise ajaks on kavandatud 2021. aasta 1. jaanuar.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõuga ei võeta kasutusele uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole Euroopa Liidu õigusaktidega seotud.

6. Seaduse mõju

Eelnõuga kavandatakse teha kaks järgmist muudatust:

- 1) KOV-idele võimalust paigaldada oma haldusterritooriumile automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme ja saada osa nendega fikseeritud rikkumiste eest laekuvast trahvisummast oma eelarvesse;
- 2) lubatud sõidukiiruse ületamise eest kirjalikus hoiatamismenetluses või lühimenetluses trahvi suuruse arvestamiseks kasutatava ühiku suurendamist.

Arvestades, et mõlema muudatuse peamine eesmärk on parandada liiklusohutust ja soovitatav mõju on vähendada liikluskahjusid, hinnatakse mõlema muudatuse mõju koos.

Mõju sihtrühmad on:

KOV-id, kes automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid soetavad ja paigaldavad.

Eestis on **79 KOV-i**, kellel tekib pärast muudatuse jõustamist võimalus saada oma eelarvesse osa nende poolt paigaldatud automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumise eest määratud hoiatustrahvist. Muudatusega suureneb KOV-i panus liiklusohutuse tagamisse.

PPA, kes teeb liiklusjärelvalvet nii kohalikel kui ka riigiteedel. Samuti on PPA ülesanne automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega tuvastatud rikkumiste kohta kirjaliku hoiatamismenetluse läbiviimine ja HIS-i haldamine;

Maanteeamet, kelle ülesanne on liiklusohutuse parandamine ja automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamine.

Liiklejad ehk kõik juhi või jalakäijana liikluses osalevad isikud. Juhtide hulgas tuleb eristada mootorsõidukijuhte, kuna liiklusseadus näeb ette sanktsioonid, kui mootorsõidukijuht ületab lubatud sõidukiirust. Hoiatustrahvi võib määrata mootorsõidukiga toime pandud liiklusväärteo puhul. Muudatuse tulemusena paraneb **jalakäijate** ohutus.

Mõju valdkond I: sotsiaalne mõju

Mõju sihtrühm I: liiklejad

o Avalduv mõju.

Muudatuste tulemusel peaks arenema senisest laiem automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide võrk, mis katab ka kohalikke teid.

Automaatsed liiklusjärelvalve seadmed avaldavad mõju sõidukijuhtide liikluskäitumisele (nt lubatud sõidukiiruse järgimine, foorituledest kinnipidamine jm) ja seeläbi liiklusõnnetuse arvu vähendamisele.

Teadusuuringuga on leitud, et kui kiirus kasvab 1 km/h, suureneb surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arv 5,3% ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv (ilma surmajuhtumiteta) 2,5%³⁷. Seost keskmise kiiruse vähendamise ja õnnetuste vähenemise vahel kinnitavad ka varasemad uuringud³⁸³⁹.

Eri uuringute põhjal vähendavad automaatsed kiiruskaamerad liiklusõnnetusi ligikaudu 20%. Maanteeameti tehtud uuringus⁴⁰ selgus, et Eestis vähenes inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv pärast automaatsete kiirusmõõteseadmete rakendamist minimaalselt 13%.

2018. aastal oli 67 hukkunuga liiklusõnnetust. Põhilised riskitegurid – millel oli otsene mõju liiklusõnnetuse juhtumisele või selle tagajärgedele – olid 26 juhul kiirus (kiiruse ületamine, teolude või -geomeetria kohta liiga suur kiirus), 26 juhul turvavarustuse (turvavöö, kiiver, helkur või valgusallikas) mittekasutamine ning 24 juhul alko- või narkojoove.⁴¹

Maanteeameti koostatud hinnangu „Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine“⁴² kohaselt väheneks kümne statsionaarse automaatse kiirusmõõteseadme paigaldamise korral nelja suuremasse Eesti linna vigastatute arv aastas 12,68 inimese võrra, raskesti vigastatute arv 3,13 ja hukkunute arv 0,12 võrra.

16 foorikaamera rakendamise korral Tallinnas ja Tartus väheneks kannatanute arv 11 ja hukkunute arv 0,46 inimese võrra. 5 aasta peale tähendaks see 75,5 kannatanut ja 2,3 hukkunut vähem.⁴³

³⁷ Nilsson, G., 2004. Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. *Doctoral dissertation*. [www] <http://portal.research.lu.se/ws/files/4394446/1693353.pdf> (17.08.2020).

³⁸ Finch, D.J., Kompfner, P., Lockwood, C.R. & Maycock, G., 1994. Speed, speed limits and accidents. *Project report- Transport Research Laboratory*. [www] <https://trl.co.uk/sites/default/files/PR058.pdf> (17.08.2020).

³⁹ Taylor, M.C., Lynam, D.A. and Baruya, A., 2000. The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents. Crowthorne: Transport Research Laboratory. [www] <http://speedcamerareport.co.uk/trl421.pdf> (17.08.2020).

⁴⁰ Maanteeamet, 2019. Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelvalve mõju liiklusõnnetustele. [www] https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte_2019_001.pdf (14.08.2020).

⁴¹ Liiklusaasta 2018. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018/luhiulevaade-liiklusohutuse-olukorrast-2018-aastal/surmaga-loppenud> (17.08.2020).

⁴² Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

⁴³ Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Foorikaamerate rakendamine liiklusjärelvalves.

Foorikaameratega kaasneva ebasoovitava mõjuna on 2013. aastal tehtud analüüsis⁴⁴ välja toodud, et kaamerate rakendamine võib kaasa tuua tagant otsasõitute sagenemise ning vigastatute arvu 19% ja varakahjuga otsasõitute arvu 39% kasvu. Kuna tagant otsasõidud on kergemate tagajärgedega õnnetused kui sõidukite kokkupõrked ristmikul, hinnatakse kaamerate mõju liiklusohutusele positiivseks. Aja jooksul väheneb tagant otsasõitute arv, kuna inimesed teadvustavad võimalikke ohte, mis kaasnevad, kui eesliikleja pidurdab.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Võib eeldada, et muudatus suurendab inimeste turvatunnet ning toob kaasa liikluses hukkunute ja vigastatute arvu vähenemise. Mõju ulatuslikkus sõltub rakendatavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide arvust.

Kuigi liikluses hukkunute ja vigastatute arvu seisukohalt võib muudatusel olla isegi oluline positiivne mõju, on üldises demograafilises vaates, arvestades suremust (sh õnnetusjuhtumites), muudatuse mõju väheoluline.

Mõju sihtrühm II: KOV-id

o Avalduv mõju.

Kui automaatse liiklusjärelvalve käigus välja selgitatud rikkumiste eest määratud hoiustrahvidest osa laekub KOV-ide eelarvesse, suurendab see eeldatavasti KOV-ide eelarveraha, millega on võimalik korraldada liiklusohutusalase selgitus- ja kasvatustöö tegemist KOV-i elanike seas, koolides ja lasteasutustes.

Kavandatava muudatuse kohaselt teevad ettepaneku automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paiknemise kohta KOV-id. Ettepaneku kujundamisel on võimalik kaasata kogukonda ja arvestada nende esitatud probleemkohti. Seeläbi kasvab kogukondade võimalus osaleda ühiskonna otsustusprotsessides.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on ebaoluline, kuna puudutab ainult neid KOV-e, kes automaatsed liiklusjärelvalve seadmed soetavad ja paigaldavad ning hoiustrahvidest eelarvesse laekuv raha moodustab KOV-i eelarvest väikese osa. Muudatusel on positiivne mõju, sest KOV-d, kes soetavad automaatsed liiklusjärelvalve seadmed, saavad mõjutada oma kogukonna turvalisust ja nende eelarve liiklusohutuse tagamiseks pikas perspektiivis suureneb.

Mõju valdkond II: mõju riigi julgeolekule

Mõju sihtrühm I: mootorsõidukijuhid (Eestis on 646 985 juhtimisõigusega isikut⁴⁵, kellest teatud osa sõidukit ei juhi, näiteks 2018. aastal oli nende osakaal, kes ei olnud viimase 12 kuu jooksul sõidukit juhtinud, 7%⁴⁶).

Muudatusel on mõju õiguskorra kaitsmisele ja tagamisele. Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasem kasutamine mõjutab mootorsõidukijuhtide õigusvastast käitumist, mõjutades hoiduma nii süütegude esmasest kui ka korduvast toimepanemisest.

o Avalduv mõju

⁴⁴ Goldenbeld, C., 2017. Red light cameras, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. [www] https://www.road-safety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Red_light_cameras_23052017.pdf (17.08.2020).

⁴⁵ Maanteeameti andmed 01.07.2020 seisuga.

⁴⁶ Turu-Uuringute AS, 2018. Sõiduki juhtimine. [www] https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2018_aruanne.pdf (17.08.2020).

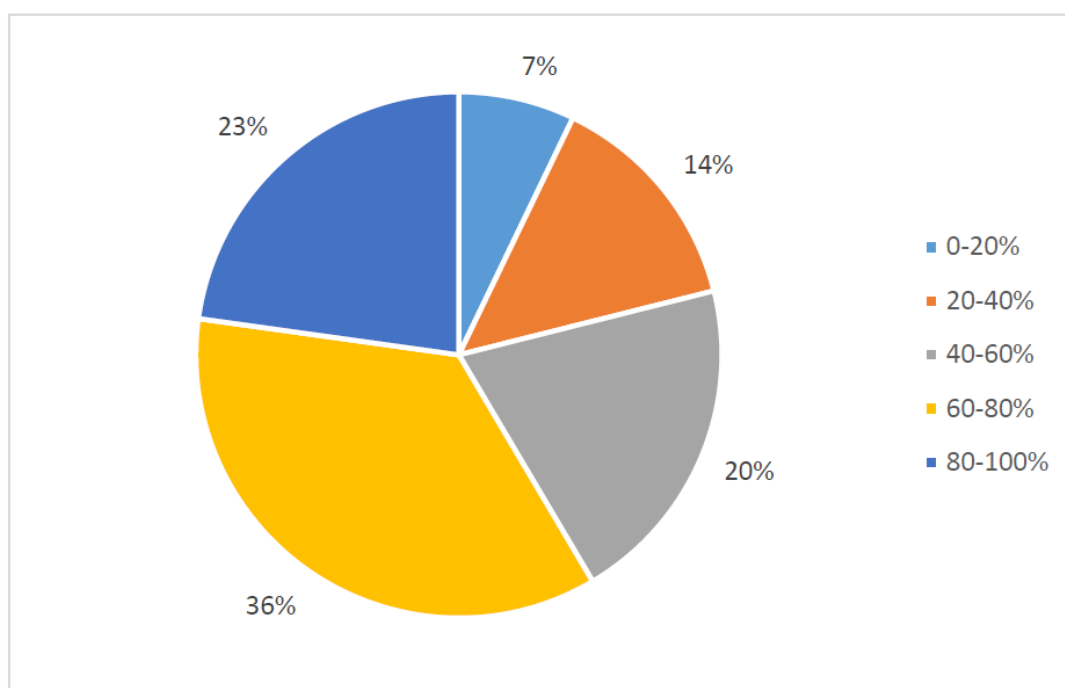
Kavandatud muudatus mõjutab liikluskäitumist, mõjutades siinse eelnõu rõhuasetuse tõttu peamiselt lubatud sõidukiirusest kinnipidamist, aga ka fooritulede nõuetest kinnipidamisele ning edaspidi ka muudest liiklusnõuetest kinnipidamist, mille rikkumist on võimalik tuvastada automaatse liiklusjärelvalve käigus.

Näitlikustamaks, kuivõrd tõsine on lubatud sõidukiiruse mittejärgmine, on välja toodud püsiloenduspunktidest saadud andmed kiiruskäitumise kohta⁴⁷ ja võrdluseks sõidukijuhtide seas liikluskäitumise kohta tehtud küsitlusuuringu tulemused. PPA statistika lubatud sõidukiiruste rikkumiste kohta on toodud seletuskirja tabelis 2 (lk 7), selle kohaselt registreeriti lubatud sõidukiiruse ületamisi võrreldes 2018. aastaga 2019. aastal 39% rohkem.

Püsiloenduspunktidest saadavate andmete kasuks räägib see, et mõõdetakse ja fikseeritakse kõigi loenduspunkti läbivate sõidukite sõidukiirus, sõltumata ajast ja sellest, kas lubatud sõidukiirust ületatakse või mitte. Lisaks oli 2019. aastal tehtud uuringu puhul seatud tingimuseks, et mõõtmiseks kasutatakse automaatseid kiirusmõõteseadmeid, mis ei tohi mõjutada sõidukijuhtide tavapärast käitumist ega äratada neis lisatähelepanu.

Mõõtmised tehti 12 maanteel 153 mõõtmiskohas. Suurem osa mõõtmiskohti asus 50 km/h ja 70 km/h kiiruspiirangualades.

Võrreldes eri mõõtmiskohti, leidis enim neid kiiruspiirangualasid, kus lubatud sõidukiirust ületati 60–80% juhtudest. Kohti, kus lubatud sõidukiirust ületati 0–20% juhtudest, oli ainult 7%.

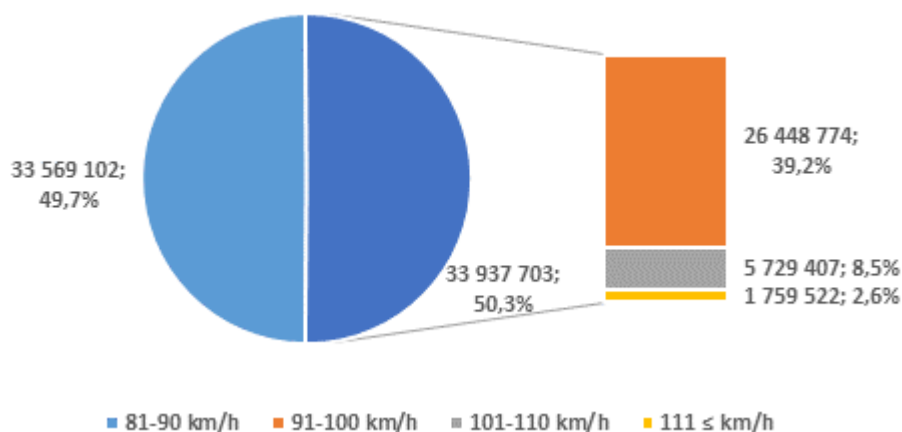


Joonis 2. Kiiruspiirangualades lubatud sõidukiiruse ületajate osakaalu jagunemine (Maanteeamet)

⁴⁷ ERC Konsultatsioonid OÜ, 2019. Sõidukite liikumiskiiruste mõõtmine Eesti põhimaanteedel kiiruspiirangute alades. [www] https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvote_soidukiirused_pohimaanteedel_erc-25-2019.pdf (17.08.2020).

Näitena võib tuua Tallinna-Narva maantee 10. kilomeetril asuva kiiruspiiranguala (lubatud sõidukiirus 50 km/h), kus sõidukiiruse ületajate osakaal oli suurim – kiiruspiirangut rikkusid pea kõik liiklejad (97,6%).

2017. aastal⁴⁸ näitasid 90 km/h kiiruspiirangualas tehtud sõidukiiruse mõõtmised, et iga teine juht ületas lubatud sõidukiirust. Fikseeritud sõidukiirus oli suurem kui 91 km/h veidi üle poole juhtudest (50,3%). Ohutut kiirust ehk 80 km/h või vähem kasutas viiendik juhte (19,7%).



Joonis 3. Sõidukiiruse jagunemine 2017. aasta 11 kuul (Maanteeamet)

Pikemal ajavahemikul on tulemus sarnane. 90 km/h piirkiiruse alas paiknevatest Maanteeameti püsiloenduspunktide ajavahemikul 01.01.2017–31.05.2020 kogutud andmete kohaselt kasutas 303,3 miljonist sõidukist ohutut sõidukiirust (70–90 km/h) 56,37%. Lubatud sõidukiirust ületati 133 miljonil korral.

Liiklusreegleid eiravast käitumisest hinnatakse Maanteeameti 2020. aastal koostatud ülevaate⁴⁹ kohaselt on liiklusreegleid eiravast käitumisest viimastel aastatel vähim ohtlikuks hinnatud suurima lubatud sõidukiiruse ületamist ja sõidukit juhtides telefoni kasutamist. Kui hinnang vabakäeseadmeta telefoni kasutamise ohtlikkusele on kasvamas, siis hinnang piirkiiruse ületamise ohtlikkusele on püsunud muutumatuna.

Piirkiiruse ületamis 10 km/h ulatuses peab aktsepteeritavaks 54% juhtidest (2018. a 50%). Lubatud sõidukiiruse ületamist üle 10 km/h hindab ohtlikuks 78% liiklejaid, neist vaid 29% väga ohtlikuks. Kiiruse ületamist kuni 10 km/h hindab väga tõsiseks ohuks kõigest 11% ja pooled ei pea seda üldse ohtlikuks.

Enda sõnul järgivad küsitlusuuringus osalenud autojuhid kehtivat kiiruspiirangut põhiteedel 27% (2018. a 30%) ja väiksematel maanteedel 36% (2018. a 41%). Linnades ja asulates sõidab lubatud suurima kiiruse piires 54% juhtidest (2018. a 56%).

Oluline on tähele panna, et ka küsitlusuuringus antud vastuste kohaselt on piirkiirust järgivate juhtide osakaal võrreldes 2018. aastaga vähenenud. Samuti tuleb välja tuua, et juhtidelt saadud tagasiside kohaselt on küsitlusele eelnenud 12 kuu jooksul sattunud piirkiiruse ületamise tõttu liiklusohutlikku olukorda hinnanguliselt 140 000–180 000 sõidukijuhti.

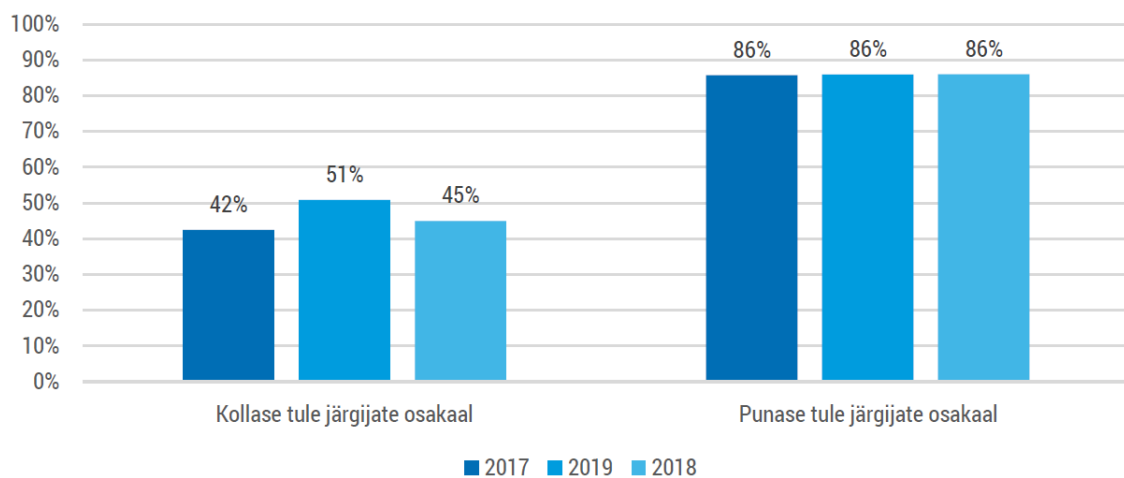
⁴⁸ 2017. aasta 11 kuul (jaanuarist novembrini) mõõdeti 80,8 miljoni sõidu kiirust. Sõidukite arvu ei olnud püsiloenduspunktide andmete põhjal võimalik määrata.

⁴⁹Maanteeamet, 2020. Liiklusaasta ülevaade 2019. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019/liikluses-kaitumise-ulevaade-2019#tab-4> (17.08.2020).

Mõõtmistulemuste järgi on linnades ja asulates lubatud sõidukiirusest kinnipidamise osakaal juhtide arvamusele pigem vastupidine. Kui 54% juhte väitis, et sõidab linnades ja asulates piirkiiruse piires, näitavad mõõtmistulemused, et mõõtepunktide arv, kus lubatud sõidukiiruse (50 km/h) ületajate osakaal oli 46% või väiksem⁵⁰, oli kõigest 7 ehk kümnendik kõikidest mõõtepunktidest⁵¹.

Liikluskäitumise monitooringu⁵² raames kontrolliti fooritulede nõuetest kinnipidamist 13 kohas.

Kollast foorituld eiras keskmiselt 49% juhtidest ja punast tuld 14%. Kollase tule eirajaid oli enim Harjumaal Saue ristmikul ning Tallinnas Paldiski maantee ja Sõle tänava ristmikul. Punase tule alt läbisõitjate poolest on suurima rikkujate osakaaluga ristmikud Tallinnas Sõpruse puiesteel ja Laagna teel.



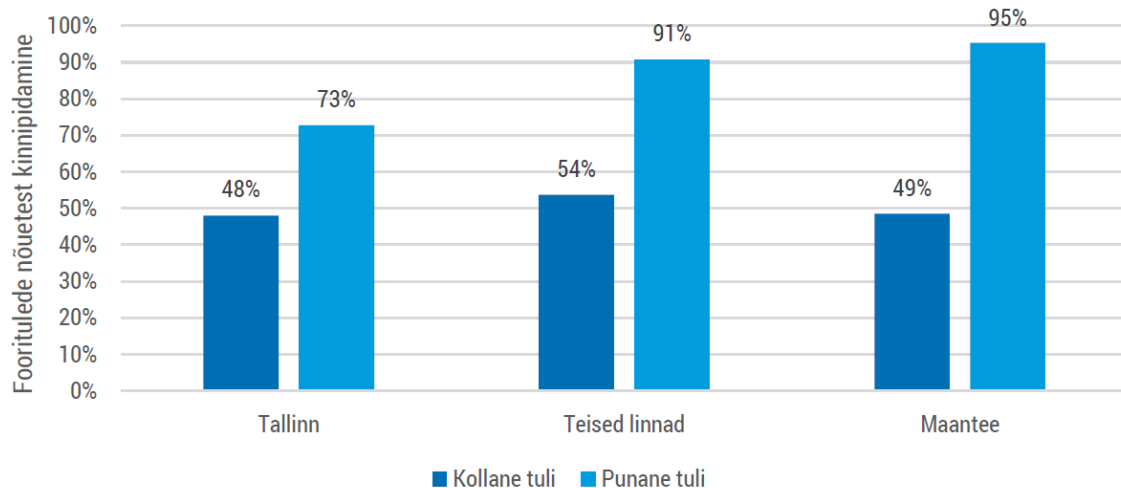
Joonis 4. Keskmise fooritulede nõuete järgimine aastatel 2017–2019 (Maanteeamet)

Fooritulede nõuetest kinnipidamise poolest eristub Tallinn, kus fooritulede nõuetest peetakse kinni vähem kui teistes linnades ja maanteel. Märkimisväärne erisus on punase tule eirajate poolest – Tallinnas 27% ja mujal 5–9%.

⁵⁰ Eeldusel, et vähemalt 54% juhtidest järgib lubatud sõidukiirust, saab piirkiiruse ületajate arv olla 46% või vähem.

⁵¹ Asulates, 50 km/h piirangualas oli 68 mõõtekohta.

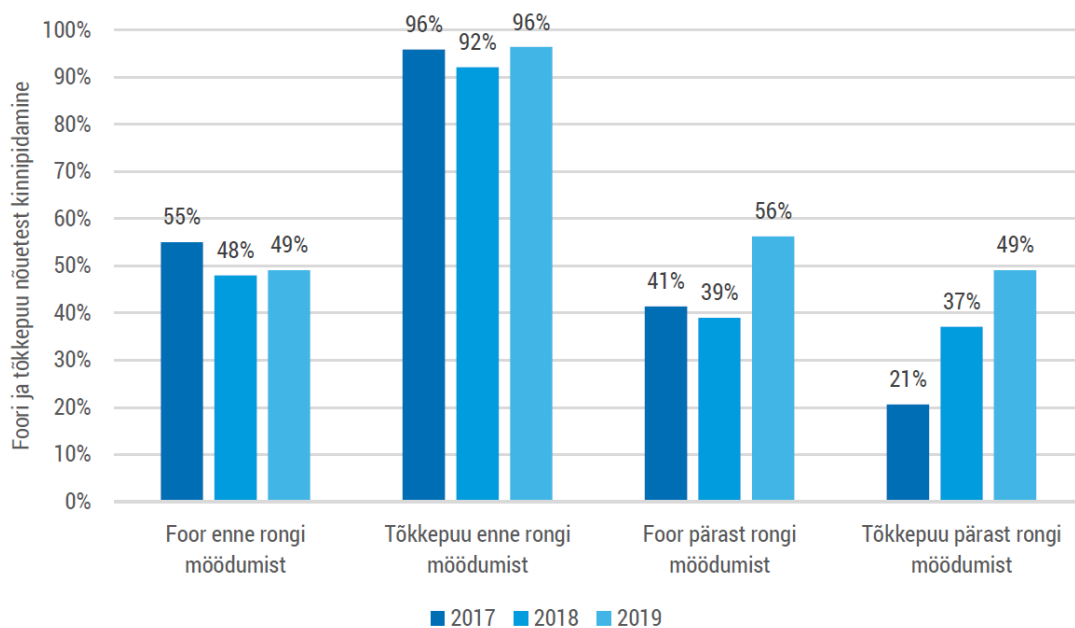
⁵² Teede Tehnokeskus, 2019. Liikluskäitumise monitooring 2019. [www] https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2019_aruanne.pdf (17.08.2020).



Joonis 5. Fooritulede nõuetest kinnipidamine piirkonniti (Maanteeamet)

PPA ametnikud selgitasid 2018. aastal 2848 keelava fooritulega sõitmist ja 2019. aastal 4330. Lisaks fikseeriti 2019. aastal automaatsete foorikaameratega 1539 rikkumist.

Raudteeülesõidukohtadel käitumist vaadeldi kaheksas punktis, valimi moodustasid 314 sõidukijuhti, kellel oli võimalus eirata foori või tõkkepuu nõudeid. Tõkkepuuga ja fooriga varustatud vaatluskohtades järgis foori nõudeid enne rongi saabumist 55% juhtidest ja pärast rongi ärasõitu 41% juhtidest. Ainult fooriga varustatud ülesõidukohtades järgis foori nõudeid enne rongi saabumist 84% juhtidest ja pärast rongi ärasõitu 82% juhtidest.



Joonis 6. Muutus tõkkepuuga varustatud raudteeülesõidukoha nõuete järgimises aastatel 2017–2019 (Maanteeamet)

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju ulatus on väike, kuna puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevusteks. Suurimad lubatud sõidukiirused on Eestis kehtinud aastakümneid. Samuti on piirkiirusest kinnipidamist pidevalt kontrollitud politseinike, viimasel kümnel aastal ka statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide ja alates 2019. aasta juulist teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide abil. Lisaks on võetud kasutusele esimesed automaatsed

liiklusjärelvalve süsteemid, mis jäädvustavad fooritulede nõuete rikkumised. Seetõttu on mootorsõidukijuhid automaatse liiklusjärelvalvega harjunud ega vaja eraldi kohanemist.

Mõju avaldumise sagedus on väike, kuivõrd see puudutab peamiselt neid inimesi, kes piirkiirust või foori keelavat tuld eiravad. Eestis on 68 mõõtekabiini, milles kasutamiseks on 46 mõõtesüsteemi. Kõige rohkem mõõtekabiine asub Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel, kus kokkupuude on tõenäolisem. Samas võib sagedasel liikumisteel, kui sellel asub automaatse liiklusjärelvalve seade, olla kokkupuude regulaarne, kuid see ilmselt ei mõjuta liikluskäitumist, kuna automaatse liiklusjärelvalve seade on üks tavapärane osa muudest liikumisteele jäävatest objektidest (foorid, ristmikud, liiklusmärgid jne). Kindlasti sõltub mõju avaldumise sagedus ka uute, KOV-ide paigaldatavate automaatse liiklusjärelvalve seadmete arvust, kuid praegu ei ole võimalik prognoosida, et seadusmuudatus toob kaasa nende arvu märkimisväärse kasvu mõnes väiksemas piirkonnas.

Mõjutatud sihtrühma suurus on keskmine. Kirjalikus hoiatamismenetluses väljastatakse keskmiselt 112 000 hoiatustrahvi aastas ehk ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta 2300 hoiatustrahvi. Arvestades juhtimisõigusega isikute arvu⁵³, puutub hoiatustrahviga kokku 18% juhtimisõigusega isikuid⁵⁴.

Ebasoovitava mõju avaldumise risk on väike. Muudatusega võib kaasned trahvide maksmise sagedus, kuid see puudutab neid mootorsõidukijuhte, kes piirkiirust ületavad. Keskmise hoiatustrahvi suurus on 21,25 eurot, millel, arvestades Eesti keskmise palga suurus, ei ole keskmist või suurt mõju õigusrikkuja majanduslikule olukorrale.

o Mõju sihtrühm II: PPA

o Avaldub mõju

Eeldatav mõju on positiivne. Automaatse liiklusjärelvalve laialdasem rakendamine mõjutab riigi võimet selgitada välja liiklusväärtegusid ja suurendab liiklusrikkujate riski vahele jääda. Automaatse liiklusjärelvalve rakendamisega võib vabaneda politsei tööjõudu, mida saab kasutada ennetustöö tegemiseks, aga ka selleks, et selgitada välja liiklusrikkumised, mida automaatse liiklusjärelvalvega pole võimalik avastada. Nt rohkemate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutamine võimaldaks osa piirkiirusest kinnipidamise jälgimiseks kasutatavat aega, mida on pea 40% kogu liiklusjärelvalveks kasutatavast ajast, pühendada turvavarustuse kontrollimiseks, kergliiklejatele tähelepanu pööramiseks vms.

Automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutamine ei tohiks eelduslikult olla vähem mõjus kui politsei poolt teostatav sõidukiiruse mõõtmine – Maanteeameti tellitud uuringu⁵⁵ kohaselt peavad sõidukijuhid kiiruskaamerate paigaldamist kiirusepiirangu ületamist vältiva meetmena (täiesti või pigem nõus 84% vastanuid) samavõrd mõjusaks kui politsei tehtava järelvalve tõhustamist (85%).

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Muudatusega ei kaasne negatiivset mõju, vaid eeldatav mõju on positiivne. Olemasoleva statistika kohaselt fikseeritakse ühe automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga keskmiselt 2300 liiklusrikkumist aastas, s.o paar protsenti

⁵³ vt viide 45

⁵⁴ Osakaal on hinnanguline, kuna kõik juhtimisõigusega isikud ei osale liikluses regulaarselt ja osa juhte on hoiatustrahvi saanud korduvalt.

⁵⁵ Eesti Uuringukeskus, 2016. Sõidukiirus 206. [www]

https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/mnt_soidukiirus_2016_raport_euk.pdf (17.08.2020).

kõikidest automaatse liiklusjärelvalve käigus fikseeritud rikkumistest ja 1% kõikidest välja selgitatud piirkiiruse ületamistest. Seetõttu on mõju ebaoluline.

Mõju valdkond III: mõju majandusele

Kavandatav muudatus võib edendada arendustegevust uute toodete väljatöötamiseks ja/või rakendamiseks. KOV-ide poolt automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmisega tekib seadmetele varasemast laiem turg, mis on ahvatlevam ja võimaldab tekitada konkurentsi. Suurem kasutajaskond võimaldab luua ja võtta kasutusele uusi, kompaktsemaid või vastavasse keskkonda paremini sobivaid seadmeid. Eestis on ettevõtteid, kes on huvitatud selliste seadmete arendamisest, kuid arendamise eelduseks on nõudluse olemasolu.

Võimalik, et kompaktsemad seadmed võiksid lähitulevikus asendada praegu kasutavaid seadmeid, eeskätt linnalistes tingimustes, kus suurte mõõtekabiinide paigaldamine on ruumi tõttu komplitseeritum.

Kavandatav muudatus ei mõjuta ettevõtete, mittetulunduslike organisatsioonide või kodanike poolt riigile teabe edastamise kohustust ja sellega kaasnevaid kulusid.

o Mõju sihtrühm I: liiklejad

o Avalduv mõju.

Automaatsed liiklusjärelvalve seadmed avaldavad mõju sõidukijuhtide liikluskäitumisele (nt lubatud sõidukiiruse järgimine, foorituledest kinnipidamine jm) ja seeläbi liiklusõnnetuse arvu langemisele.

Maanteeameti koostatud hinnangus „Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine“⁵⁶ on tuginedes mõõtmistega kogutud andmetele arvatud võimalik saavutatav mõju statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide paigaldamisega nelja suuremasse Eesti linna. Selle kohaselt väheneks kümne kiirusmõõtesüsteemi kasutuselevõtu korral liiklusõnnetustega kaasnev varaline ja mittevaraline kahju arvestuslikult kokku 2 947 635 eurot.

Ühendkuningriikide näitel oli tulu-kulu suhe 4:1. Vigastuste vältimisest saadud arvestuslik kasu oli kolmandal aastal üle 221 miljoni naela, võrrelduna umbes 54 miljoni naela suuruste kuludega.⁵⁷

2014. aasta uuring toob Iirimaa näitel välja, et liiklusjärelvalvekaamerateest saadava tulu-kulu suhe on 5:1, andes ühiskonnale kasu üle 70 miljoni euro. Sellest 92% tuleb liiklusõnnetuste vähenemisest.⁵⁸ Seejuures ületavad Iirimaa näitel kaamerate rakendamise kulud (16 miljonit eurot aastas) üle kahe korra trahvitulusid (6,9 miljonit eurot aastas)⁵⁹.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Liiklusohutuse seisukohalt on hukkunute ja vigastatute arvu vähenemine oluline. Üldises demograafilises vaates, arvestades suremust (sh õnnetusjuhtumid) ja majanduslikus vaates, on mõju ebaoluline.

⁵⁶ Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

⁵⁷ Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004.

⁵⁸ Rafferty, D., 2014. Life savers, not revenue raisers – Safety Cameras in Ireland: A Cost Benefit Analysis. University of Dublin Trinity College. [www] <http://goo.gl/Mc7C5k> (17.08.2020).

⁵⁹ Adnait, D.J., Stipdonk, G. and H & Ward, H., 2016. How traffic law enforcement can contribute to safer roads. PIN Flash Report 31. [www] <https://etsc.eu/how-traffic-law-enforcement-can-contribute-to-safer-roads-pin-flash-31/> (17.08.2020).

Mõju sihtrühm II: mootorsõidukijuhid

o Avalduv mõju.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasema kasutamise ning lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiustrahvi ja mõjutustrahvi kasvu eeldatav positiivne mõju on see, et mootorsõidukijuhid käituvad seaduskuulekamalt ja hoiduvad liiklusrikkumiste toimepanemisest, kuna määratav karistus avaldab senisest suuremat survet isiku rahale, tema toimetulekule.

Kui mootorsõidukijuhtide õiguskuulekus ei parane, vaid jääb samale tasemele või väheneb, tähendab muudatus seda, et suuremad hoiatus- ja mõjutustrahvid toovad riigieelarvesse rohkem raha ning automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasema kasutamise kasvatades hoiustrahvi saamise tõenäosus.

Hoiatus- või mõjutustrahvi suuruse arvutamise aluseks oleva ühiku suurendamine ei tohiks mootorsõidukijuhtidele avaldada siiski märkimisväärset rahalist survet. Arvestades lubatud sõidukiiruste ületamiste statistikat, oleks hoiustrahv suurema osa rikkujate jaoks keskmiselt 6–12 eurot ja mõjutustrahv 30–40 eurot senisest suurem⁶⁰.

Muudatusega kaasnev ebasoovitav risk on see, et trahvimäära suurendamine võib mõjutada määratud trahvide laekumist. Tasutud trahvide kogusumma ei jää eeldatavalt väiksemaks kui ajal enne seadusmuudatust.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Kui riigi majanduslik olukord on keeruline ja töötuse määr suur, võib suurendada isikute hulk, kes on karistatud väärteo toimepanemise eest, kuid võimetud karistust täitma. Lähtudes eeldusest, et kohtuväline menetleja või kohus kohaldab rahatrahvi tasumiseks vajaduse korral karistusseadustiku §-s 66 ettenähtud võimalusi, on majanduslik mõju sihtrühmale väike. Isikutele on nii kirjaliku hoiatamismenetluse kui ka lühimenetluse raames tagatud vaidlustamisõigus ning kohalduvad samad regulatsioonid mis praegugi, mistõttu ei kaasne muudatusega negatiivset mõju. Mõju on seega ebaoluline.

Mõju valdkond IV: mõju elu ja looduskeskkonnale

Mõju sihtrühm I: Eesti elanikkond (Statistikaameti andmetel elas Eestis 1. jaanuari 2020. aasta seisuga 1 328 976 inimest⁶¹)

o Avalduv mõju.

Võib eeldada, et kavandatav muudatus avaldab mõningast positiivset mõju elu- ja looduskeskkonnale.

Transport tekitab peaaegu 30% Euroopa Liidu CO₂-koguheitest, millest 72% pärineb maanteetranspordist. Sõidukite tekitatud heitkogused kasvavad – muud sektorid on heidet alates 1990. aastast vähendanud, kuid kuna inimesed liiguvad üha rohkem, siis transpordi tekitatud CO₂-heidet suureneb.⁶² Transpordist eralduv CO₂ on üks põhilisi kasvuhooneefekti põhjustajaid.

Uuringute põhjal ei ole päris üheseid seisukohti, et väiksem sõidukiirus kindlasti vähendab CO₂-heidet, kuna ökonoomseks kütusekuluks optimaalne kiirus erineb

⁶⁰ vt tabelid 3–5, lk 14–15

⁶¹ Statistikaamet, 2020. Rahvaarv aasta alguses. [www] <https://www.stat.ee/stat-rahvaarv-aasta-alguses> (17.08.2020).

⁶² Euroopa Parlament, 2019. Sõiduautode CO₂-heidet: faktid ja arvud (infograafika). [www] <http://www.europarl.europa.eu/news/et/headlines/society/20190313STO31218/soiduautode-co2-heidet-faktid-ja-arvud-infograafika> (17.08.2020).

sõidukite kaupa laialdaselt. Küll aga tuuakse välja, et kui vähendada suurel kiirusel sõitva sõiduki kiirust, väheneb ka kütusekulu. Seeläbi peaks vähenema loodusressursside (sh taastumatute) tarbimine. Sõiduki sõidukiirus mõjutab ka müratasest ning väiksema sõidukiirusega kaasneb vähem müra.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on ebaoluline, kuna sõidukite liikumisest tekivad CO₂-heide ja müra on vaid üks osa kõigest saaste ja müra tekitajatest. Samuti ei too muudatus eeldatavalt kaasa liiklussageduse märkimisväärset kahanemist ja muudatusega ei kavandata sõidukiiruse üldist alandamist.

Mõju valdkond V: mõju regionaalarengule

Kavandataval muudatusel on mõju regionaalarengule, kuna osa avalike teenuste, nt turvateenuse kättesaadavus ja kvaliteet võib automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide võrgu laiendamise teel paraneda.

Turvaline elukeskkond on soodustav tegur elukoha valikul ja rahvastiku kasv aitab kaasa regionaalarengule. Mingi piirkonna arengu heaks iseloomustajaks on inimeste soov seal elada.

Mõju sihtrühm: KOV-id

o Avaldud mõju.

Muudatus mõjutab KOV-i üksuste finantssuutlikkust. Hoiatustrahvidest eraldavatest rahast kaetakse piirkonna liiklusohutuse suurendamiseks kasutatavate automaatsete liiklusjärelvalve seadmete paigaldamise ja käitamise kulud. Peale kulude katmise nähakse ette võimalus kasutada hoiatustrahvidest laekuvat raha liiklusohutusala tegevusteks. Praegu tuleb selleks raha peamiselt KOV-ide enda eelarvest.

2019. aastal KOV-ides elluviidud küsitluse vastuste põhjal oli 2018. aastal KOV-ide üks peamisi aktuaalseid turvalisuse alaseid teemasid liiklusohutus, mida eri komisjonides ka arutati. Samuti nähti seda 3–4 aasta vaates ühe fookusteemana.⁶³

Muudatus ei tohiks mõjutada KOV-idevahelisi erinevusi finantssuutlikkuses, kuid tuleb arvestada, et automaatsete liiklusjärelvalve seadmete paigaldamiseks peab KOV-il endal olema selleks esialgu eelarveraha ja selle poolest on KOV-ide võimekus erinev.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on positiivne, kuid ebaoluline, kuna puudutab ainult neid KOV-e, kes automaatsed liiklusjärelvalve seadmed soetavad ja paigaldavad. Hoiatustrahvidest laekuv raha moodustab KOV-i eelarvest väikese osa.

Mõju valdkond VI: mõju riigiasutuste ja KOV-i asutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Muudatusel on märkimisväärne mõju riigi ja KOV-ide koostööle. KOV-ide soetatavaid automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme hakatakse paigaldama toimuma koostöös PPA ja Maanteeametiga. Tihenev koostöö politsei ja KOV-ide vahel võimaldab tulemuslikumalt reageerida süütegudele ja tõkestada nende toimepanemist. Samuti võimaldab rohkemate osaliste parem kaasamine viia ellu liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide saavutamiseks ettenähtud tegevusi.

⁶³ Siseministeerium, 2019. Ülevaade ja soovitused kohaliku omavalitsuse töös siseturvalisuse teemade käsitlemiseks ja valdkonna töö korraldamiseks.

Kõigi osaliste töökoormus automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisega seonduvaga suureneb, kuid võib eeldada, et töömaht ei kasva nii palju, et tekiks vajadus lisatööjõu järele.

Muudatus mõjutab riigi ja KOV-ide vahelisi rahalisi suhteid seoses hoiatustrahvide laekumise ja nende jagamisega.

Mõju sihtrühm I: KOV-id

o Avaldub mõju.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamiseks peab KOV tegema ettepaneku selle asukoha kohta, lähtudes paigaldamise ja käitamise kohta kehtestatavatest nõuetest. Seadme soetamiseks ja paigaldamiseks tuleb läbi viia hange. Samuti tuleb igal aastal korraldada süsteemi hooldamine ja taatlemine, kuid selle teeb valitud lepingupartner ning KOV-i tegevus piirdub peamiselt rahastamisega.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Avaldub mõju on ebaoluline. KOV-i tegevused ei eelda lisatöökohtade loomist ning on võimalik teha olemasolevate ametnikega. Läbiviidav hankeprotsess on üks mitmete seast, millega KOV-id ka tavapärast tegelevad.

KOV-ile tekkivad kulud kaetakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste eest määratavate hoiatustrahvide eest laekuvast rahast.

Mõju sihtrühm II: PPA

o Avaldub mõju.

PPA patrullid⁶⁴ pühendasid oma tegevuste käigus 2019. aastal liiklusjärelvalvele kokku 517 448, mida on 66 547 tundi rohkem kui 2018. aastal. Seejuures piirkiirusest kinnipidamise jälgimiseks kasutati 198 105 tundi (2018. aastal 180 006 ja 2017. aastal 139 622 tundi).

2019. aastal määras PPA lubatud sõidukiiruse ületamise eest 25 020 mõjutustrahvi ja 136 149 hoiatustrahvi automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud liiklusrikkumiste eest.

Kõige rohkem mõjutab kavandatav muudatus PPA töökoormust kirjaliku hoiatamismenetluse läbiviimisel, kuna uute automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisega võib eeldada menetluste arvu suurenemist. Arvestades olemasolevate statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste keskmist arvu, suureneb iga seadme paigaldamisega väljasaadetavate trahviteadete arv ligikaudu 2300⁶⁵ võrra. Muutuvkulu, mis sõltub trahviteadete arvust, on postikulu. Püsikulud (palgakulu, majandamiskulu) ei sõltu trahviteadete arvust. PPA liiklusmenetlustalituse ressursiga on võimalik menetleda kuni 200 000 automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud juhtumit. Üle 200 000 juhtumi puhul tuleb arvestada vajadusega katta lisatööjõukulud ja töötajatega seotud majanduskulud.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasem kasutuselevõtt peaks vähendama piirkiirusest kinnipidamise ja foorinõuete jälgimiseks kasutatavat aega. Politseiametnikel on võimalik rohkem tähelepanu pöörata üldisele korrakaitsele,

⁶⁴ PPA esitus. [www]

https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/ppa_liiklusjarevalve_2019.pdf
(17.08.2020).

⁶⁵ Väljastatud trahviteadete keskmine arv aastas ühe statsionaarsete liiklusjärelvalve süsteemi kohta 2017.–2019. aasta andmetel.

ennetustööle ja nendele rikkumistele, mida ei ole automaatse liiklusjärelvalvega võimalik fikseerida.

Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi kasvu eeldatav positiivne mõju on see, et isikud käituvad ühiskonnas seaduskuulekamalt ja hoiduvad liiklusrikkumiste toimepanemisest. Piirkiiruse ületamisega seotud liiklusrikkumiste vähenemine võimaldab politseiametnikel pöörata rohkem tähelepanu muudele liiklusrikkumistele ja üldisele korrakaitsele.

Võimalik negatiivne mõju on rohkemate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõttust tulenev kaebuste arvu ja üldmenetluste⁶⁶ kasv ning lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate hoiatustrahvide ja mõjutustrahvide suurendamisest tulenev kaebuste arvu kasv.

Arvestades, et automaatne liiklusjärelvalve on juba terve kümnendi kasutusel olnud ja sissetöötatud lahendus, pole kaebuste arvu ja nende lahendamiseiga seotud koormuse kasv tõenäoliselt märkimisväärne.

Automaatse liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste kohta esitatud kaebuste osakaal on alates automaatse kiirusmõõtesüsteemi töösse rakendamisest langenud 3,9%-lt 1,8%-le ehk üle kahe korra. Samas on tasutud trahvide osakaal alates kirjaliku hoiatamismenetluse rakendamisest olnud keskmiselt 94,6%. Trahvide tasumise osakaal on vähenenud viimasel kolmel aastal (keskmiselt 88,5%), kuid selle põhjus on alates 2017. aastast trahviteadete saatmine Euroopa Liidu riikidesse. Need trahvid ei kuulu tasumata jätmise korral sundtäitmisele.

2017.–2019. aasta andmete põhjal on kirjalikus hoiatamismenetluses määratud trahvide kohta esitatud kaebuste osakaal keskmiselt 1,8%. Iga automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kasutusele võtmisega lisandub prognoositavalt 43 kaebust.

Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud mõjutustrahvide kohta esitatud kaebuste osakaal on 2019. aasta andmetel 2%.

Lubatud sõidukiiruse ületamine 61 km/h või enam moodustab keskmiselt 0,5% piirkiiruse ületamisega seotud liiklusrikkumistest.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on ebaoluline. Võrreldes 2019. aastal automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste kohta saadetud trahviteadete arvu 2020. aasta 6 kuu andmetega⁶⁷, on rikkumiste arvust tuleneva tööjõukulu kasv lähiajal vähetõenäoline.

Lisanduvate kaebuste ja üldmenetluste osakaal on suurusjärgus, mis prognoositavalt ei eelda uute ametikohtade loomist ja sellega kaasnevat tööjõukulu.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide lisandumise või piirkiiruse ületajate vähenemise arvelt vabanev politsei tööjõud ja vahendid ei jää üle ning neid kasutatakse avaliku korra tagamiseks ja muude liiklusrikkumistega tegelemiseks.

PPA-le tekkivad lisakulud kaetakse hoiatustrahvidest, mis laekuvad lisanduvate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste eest riigieelarvesse.

⁶⁶ Automaatse kiirusmõõtesüsteemiga fikseeritud rikkumiste puhul, kus lubatud sõidukiiruse ületamine on 61 km/h või enam, viiakse ellu üldmenetlus.

⁶⁷ 30.06.2020 seisuga oli fikseeritud 75 777 rikkumist. 6 kuu andmete põhjal võib prognoosida, et sel aastal fikseeritakse automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega 15 000 rikkumist rohkem kui 2019. aastal.

Mõju sihtrühm III: Maanteeamet

o Avalduv mõju.

Maanteeameti töökoormus kasvab vajaduse tõttu hallata ja arendada automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu, kuna fikseeritavate rikkumiste arvu kasvab.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on ebaoluline. Muudatus puudutab vajadust ühe töökoha ja lisaserveri järele. Maanteeametile tekkivad lisakulud kaetakse riigieelarvesse laekuvatest hoiatustrahvidest, mis on määratud uute automaatse liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste eest.

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

Võimalikud kulud

Muudatuste rakendamisega kaasnevad kulud Maanteeametile, PPA-le ja nendele KOV-idele, kes automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid kasutusele võtavad.

Kulude kandmine on otstarbekas korraldada järgmiselt:

- a) seadme soetamise ja haldamise (taatlemine, hooldus, kindlustus, tehniline valve jms) kulud kannab KOV;
- b) seadmete süsteemi liidestamise ja HIS-i rakenduse kulud kannab riik;
- c) menetluskulud (tööjõu-, majandamis- ja postikulud) kannab riik.

KOV

Hinnanguliselt⁶⁸ on ühe mõõtesuuna statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi komplekti maksumus koos seadme ja mõõtekabiiniga ning tarne ja paigaldusega 60 000–70 000 eurot ja kahe mõõtesuuna puhul 90 000–100 000 eurot⁶⁹. Teisaldatava automaatse kiirusmõõtesüsteemi maksumus on sarnases suurusjärgus ühe mõõtesuuna statsionaarse süsteemi maksumusega, hinnanguliselt 65 000–70 000 eurot⁷⁰. Kõikide käitamiskulude – liiklusjärelvalve süsteemi taatlemine ja hooldus, mõõtekabiini hooldus, andmeside, elekter, kindlustus ja tehniline valve – summa on aastas arvestuslikult 4919 eurot. Kulud on toodud Maanteeameti kasutuses olevate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide näitel ja sõltuvad konkreetsetest lepingutest. Näiteks on Maanteeametil kaetud ühe kindlustusega kõik mõõtekabiinid ja -süsteemid ning eraldi kindlustus ainult ühe mõõtekabiini ja -süsteemi kohta võib osutuda kallimaks. Kulude seisukohalt võib olla säästvam kasutada kahesuunalist süsteemi, kuna kulud mõõtekabiini hooldusele, andmesidele, elektrile ja tehnilisele valvele ei sõltu oluliselt sellest, mitu liiklusjärelvalve süsteemi kabiinis on. Teisaldatavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutamisel lisanduvad transpordi- ja tööjõukulu, mis on vajalikud seadme ühest asukohast teise transportimiseks, töökorda seadmiseks ja kasutamiseks.

⁶⁸ Maanteeamet, 2019. Mõjuhindang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

⁶⁹ Tegemist on indikatiivse maksumusega. Tegelik maksumus sõltub soetatavate seadmete koguarvust hanketingimustest ja esitatavatest pakkumustest.

⁷⁰ PPA poolt 2018. aasta lõpul soetatud teisaldatava automaatse kiirusmõõtesüsteemi hinnaks oli 66 000 eurot ühe seadme eest.

KOV-i kuludeks esimesel aastal on seadme paigaldamise ja tugiteenuste kulud. Esimesel aastal taatlemise ja hoolduskulud puuduvad⁷¹. Järgmistel aastatel koosneb KOV-i kulu peamiselt käitamiskuludest.

Kui KOV soovib paigaldada seadmeid, mis ei ühildu olemasoleva andmevahetussüsteemiga, tuleb teha lisainvesteeringuid. Kulused ei ole võimalik täpselt prognoosida, kuna nende suurus sõltub liidestamiseks vajalikust IT-arenduse maksumusest, mis võib varieeruda sõltuvalt sellest, milliseid seadmeid liidestada soovitakse.⁷² Nimetatud IT-arenduse kulud tuleb kanda KOV-il, kes soovib kasutusele võtta seadmeid, mis olemasoleva süsteemiga ei ühildu. Kui selliste seadmete kavandatav kasutuselevõtt on laialdasem või seda teevad mitu KOV-i, tuleb kulude jaotus KOV-i(de) ja riigi vahel eraldi kokku leppida.

Automaatse liiklusjärelevalve süsteemi eeldatav tööiga on kümme aastat. Arvestades nii seadme paigaldamise kui ka iga-aastast käitamiskulu, tööiga, sellega kogutavat trahvisummat (2018.–2019. aasta keskmiste näitel) ning kulude jaotust riigi ja KOV-i vahel, saavad soetuskulud kaetud neljandal aastal. Kui käitamiskulud on kaetud, peaks järgmistel aastatel üle jääma vaba raha, et viia ellu muid liiklusohutusala tegevusi. Kui kõik eelnõuga kavandatavad muudatused jõustuvad ja lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatav ühik on 5 eurot, saavad seadme soetuskulud kaetud teisel kasutusaastal.

Kui automaatse liiklusjärelevalve süsteemi soetusmaksumus ajatatakse võrdsete osadena selle eeldatavale kasutusajale, peaks vaba raha üle jääma alates esimesest kasutusaastast.

Tabel 6. Seadme tasuvusarvestus⁷³

	1. aasta	2. aasta	3. aasta	4. aasta	5...9 aasta	10. aasta	KOKKU
mõõtesüsteemi soetuskulu	65 000	0	0	0	0	0	65 000
mõõtesüsteemi taatus koos hooldusega	0	2 408	3 913	3 913	3 913	3 913	33 714
mõõtekabiini korraline hooldus	264	264	264	264	264	264	2 640
mõõtekabiini elektrikulu	240	240	240	240	240	240	2 400
mõõtekabiini andmeside	99	99	99	99	99	99	991
mõõtekabiini valveteenus	302	302	302	302	302	302	3 023
kindlustus	100	100	100	100	100	100	1 000
käitamiskulu kokku	1 005	3 414	4 919	4 919	4 919	4 919	43 768
kulud kokku	66 005	3 414	4 919	4 919	4 919	4 919	108 768
trahvidest KOV-le laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 3 eurot iga ületatud km	21 400	21 400	21 400	21 400	21 400	21 400	214 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades kaamera soetuskulu katmisega	-44 605	-26 619	-10 138	6 344	16 481	16 481	105 232
soetuskulu on jaotatud võrdselt kogu kasutusperioodile	13 895	11 486	9 981	9 981	9 981	9 981	105 232
trahvidest KOV-le laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 5 eurot iga ületatud km	35 600	35 600	35 600	35 600	35 600	35 600	356 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades kaamera soetuskulu katmisega	-30 405	1 781	30 681	30 681	30 681	30 681	247 232
soetuskulu on jaotatud võrdselt kogu kasutusperioodile	28 095	25 686	24 181	24 181	24 181	24 181	247 232

⁷¹ Maanteeamet on soetatavate seadmete hangetes seadnud tingimusteks, et korralise ja erakorralise hoolduse kulud kannab esimese 24 kuu jooksva aasta.

⁷² Siseministeeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskuse hinnangul on ühe sellise seadme liidestamise prognoositav kulu u 59 000 eurot (49 280 € + km (tööde hinnanguline maht on 640 h).

⁷³ Arvestuse aluseks on võetud keskmised kulud (käibemaksuga) ühe statsioonarse seadme kohta ning rikkumiste eest laekuv trahviraha.

PPA menetlemisega seotud kulud koosnevad keskmisest püsikulust (tööjõukulu ja majandamiskulu) ning keskmisest muutuvkulust (postikulu). PPA majandamiskulud sisaldavad büroo-, koolitus-, rendi- ja IKT-kulusid ning HIS-i rakenduse hoolduskulusid⁷⁴.

Menetlusega seotud kulu ühe automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta⁷⁵ on 2021. aastal hinnanguliselt 16 560 eurot.

Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi liidestamise kulu on hinnanguliselt 6900 eurot, eeldusel, et see ühildub olemasoleva andmevahetussüsteemiga.

Liiklusmenetlustalituse töötajatega on prognoositavalt võimalik menetleda kuni 200 000 juhtumit. Kui juhtumeid on rohkem, on töötajaid vaja juurde ning keskmine püsikulu võib hetkeks kasvada ja juhtumite arvu suurenemisel taas mõnevõrra väheneda. Ühe lisatöökoha loomine maksab 1400 eurot ning sellele lisanduvad töötaja palga-, vormiriietuse, büroo-, koolitus- ja IKT-kulud.

Tabel 7. Trahviteadete menetlemisega seotud olulisemad kulud

	2020. aasta	2021. aasta
menetleja palgakulu (üksuse keskmise järgi)	19 428	19 428
menetleja arvestuslik majandamiskulu (büroo, koolitus, töötervishoid jms)	710	710
töökoha IKT elukaar (SMIT)	630	630
täiendava töökoha loomise kulu	1 400	1 400
HIS rakenduse hoolduskulud (SMIT)	591 118	677 432
keskmine postikulu ühe juhtumi kohta	1,58	1,58
uue seadme liidestamise kulu	6 900	6 900

Tulevikus on vaja teha HIS-i arendustöid. Arendamisvajadus tuleneb infosüsteemide vananemisest ja automaatsete kiirusmõõtesüsteemide arvu kasvust. Nimelt on lisandunud 8 teistsaldavat automaatset kiirusmõõtesüsteemi ja need on perspektiivis kavas paigaldada ka politseisõidukitele. Olemasolev süsteem on kasutusel 2010. aastast ja selle menetlusvõime kuni 500 000 juhtumit aastas. Selliste süsteemide tavapärase kasulik eluiga on 10–15 aastat ning mõistlik on alustada uue süsteemi väljatöötamise ettevalmistamist.

Uue süsteemi väljatöötamine võimaldab automatiseerida toiminguid (nt digitaalne allkirjastamine) ja edendada e-teenuseid (võimalus esitada trahviteate peale kaebus digitaalselt, läbi kodanikuportaali) ning vähendada ühe juhtumi menetlemiseks kuluvat aega.

Siseministeeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskuse hinnangul on uue süsteemi arendamise kulud 1,98 miljonit eurot (need jagunevad kahele aastale) ja süsteemi ülalpidamiskulud on esimesel kahel aastal kokku 200 000 eurot. Pärast süsteemi väljaarendamist ja kasutuselevõttu on iga-aastane ülalpidamiskulu 754 000 eurot.

⁷⁴ HIS-i hoolduskulud on Siseministeeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskuse eelarves.

⁷⁵ Arvestuse aluseks on võetud seadmete arv ja 2020. aasta 6 kuu andmete (75 777 juhtumit) põhjal prognoositav juhtumite koguarv (151 500), millele on lisatud kuue täiendava (vt seadmete arvu põhjendust lk 32 alapunktist „Riigi kulu“) statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritavate juhtumite prognoositav arv ($6 \times 2300 = 13\,800$ juhtumit).

Vajadus arendada uus automaatne kiirusmõõtesüsteem ei sõltu sellest, kas KOV-id paigaldavad automaatseid liiklusjärelvalvesüsteeme. See arendus on igal juhul vaja teha, kuid juhtumite arvu järsk kasv võib vajadust selle järele kiirendada.

2021. aastal PPA-l menetlemisega seotud lisavajadusi eeldatavasti ei teki. Küll aga võib selline vajadus tekkida järgnevatel aastatel ning siis esitab Siseministeeriumi valitsemisala riigi eelarvestrateegia protsessis vastava lisavajaduse.

Maanteeameti kulu⁷⁶ automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamiseks on 24 000 € aastas ning see koosneb serveri püsikulust ja personalikulust. Kasutatavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide arv ei mõjuta kulu suurust, kehtides nii ühe, kümne kui ka enama KOV-i poolt paigaldatava süsteemi puhul.

Riigi kulu

Arvestades liidestamise, automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamise ning trahviteadete menetlemise kulusid ja laekuva trahvisumma jaotust, ületavad riigi tulud kulusid siis, kui KOV-id võtavad kasutusele vähemalt kuus automaatset liiklusjärelvalve süsteemi. Sel juhul hakkavad tulud ületama kulusid kaheksandal kasutusaastal. Vähemate liiklusjärelvalve süsteemide kasutamise korral riigile rahalist tulu ei teki. Kui jõustuvad kõik eelnõuga kavandatud muudatused ja lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatav ühik on 5 eurot, ületavad riigi tulud kulusid KOV-ide poolt vähemalt kahe automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kasutusele võtmisel. Kahe süsteemi kasutamise korral hakkavad tulud ületama kulusid esimesel kasutusaastal.

Eeldusel, et KOV-ide kasutusele võetavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud juhtumid menetletakse olemasoleva tööjõu ja rahaga ning menetskulu ei teki, kaetakse liidestamise ja automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamise kulusid, kui KOV on kasutusele võtnud vähemalt kaks automaatset liiklusjärelvalve süsteemi. Kui hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatav ühik on 5 eurot, saavad liidestamise ja automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamise kulusid kaetud KOV-i poolt ühe seadme kasutusele võtmisel.

Tabel 8. Riigi kulu ja tulu, kui KOV võtab kasutusele kuus automaatset liiklusjärelvalve süsteemi

	summa ühe ALJVS* kohta	1. aasta	3. aasta	5. aasta	7. aasta	9. aasta	10. aasta	KOKKU
ALJVS* liidestamine	6 900	41 400	0	0	0	0	0	41 400
ALJVS* andmekogu haldamine	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	24 000	240 000
menetskulusid	16 560	99 360	99 360	99 360	99 360	99 360	99 360	993 600
kulusid kokku	45 800	164 760	123 360	123 360	123 360	123 360	123 360	1 275 000
trahvidest riigile laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 3 eurot iga ületatud km kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades eelmisest perioodist kandunud kahjumit	21 400	128 400	128 400	128 400	128 400	128 400	128 400	1 284 000
trahvidest riigile laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 5 eurot iga ületatud km kasum/kahjum jooksva aastal	35 600	213 600	213 600	213 600	213 600	213 600	213 600	2 136 000
		48 840	90 240	90 240	90 240	90 240	90 240	861 000
*automaatse liiklusjärelvalve süsteem								

⁷⁶ Maanteeamet, 2018. Mobiilse kaamera piloodi tulemuste aruanne

Hoiustrahvi ja mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatava ühiku muutmisega on vajalik muuta seadistusi HIS-is ja PPA menetluse infosüsteemis (MIS-is). Muudatuste tegemisega märkimisväärset kulu ei kaasne ning kulud kaetakse olemasolevast eelarverahast.

Võimalikud tulud

Otsene rahaline tulu on rikkumistest saadav trahvitulu, mis laekub riigile.

2018. aastal määrati kirjalikus hoiatamismenetluses, automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud liiklusrikkumiste eest hoiustrahv 110 000 korral, kogusummas 2,3 miljonit eurot.

2019. aastal määrati automaatse järelvalve käigus tuvastatud liiklusrikkumiste eest 136 000 hoiustrahvi, kogusummas 2,84 miljonit eurot. Peamiselt põhineb 2019. aasta liiklusrikkumiste arvu kasv teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutusele võtmisel sama aasta juulist. Nendega fikseeritud rikkumiste eest määrati 22 000 hoiustrahvi kogusummas 0,45 miljonit eurot.

Võttes aluseks 2018. ja 2019.⁷⁷ aasta kirjaliku hoiatamismenetluse andmed ning kasutades lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiustrahvi suuruse arvutamiseks praegu kehtiva ühiku (arvu) 3 asemel ühikut 5, on 2018. aasta andmete näitel trahvide kogusumma 1,54 miljonit ja 2019. aasta andmete näitel 1,89 miljonit eurot rohkem. Kavandatavate muudatuste tulemusel on eeldusel, et automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega fikseeritavate liiklusrikkumiste arv on 2019. aasta tasemel, hoiustrahvide kogusumma prognoositav kasv 1,89 miljonit eurot aastas.

2019. aastal määrati lubatud sõidukiiruse ületamise eest mõjutustrahv 25 000 korral, kogusummas 1,23 miljonit eurot. Kui mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutada praegu kehtiva ühiku asemel ühikut 5, on mõjutustrahvide kogusumma 2,04 miljonit eurot. Eeldusel, et lühimenetluses tuvastavate rikkumiste arv jääb 2019. aastaga samale tasemele, on lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate mõjutustrahvide kogusumma 0,82 miljonit eurot suurem.

Hoiustrahvi ja mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatava ühiku suurendamisel, võttes aluseks 2019. aasta andmed, suureneb kirjalikus hoiatamismenetluses ja lühimenetluses lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate rahatrahvide kogusumma prognoositavalt 1,36 miljonit eurot aastas.

2017.–2019. aastal on statsionaarsete⁷⁸ automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste eest määratud ligikaudu 112 000 hoiustrahvi aastas, kogusummana keskmiselt 2,52 miljonit eurot aastas. Arvestades automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste ja neid fikseerinud seadmete arvu, määrati hoiustrahve ühe seadme kohta keskmiselt:

2017. a **51 000 €** eest (kogusumma 2,4 miljonit eurot, 47 kaamerat),

2018. a **46 000 €** eest (kogusumma 2,3 miljonit eurot, 50 kaamerat) ja

2019. a **48 000 €** eest (kogusumma 2,4 miljonit eurot, 50 kaamerat).⁷⁹

⁷⁷ Andmetest on välja võetud rikkumised, mis on seotud foori keelava tule ajal sõitmisega (1539 rikkumist, kogusummas 0,06 miljonit eurot).

⁷⁸ Ühe automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta tehtud arvestustest on välja jäetud teisaldatavad automaatsed kiirusmõõteseadmed, kuna neid kasutati 2019. aastal ainult pool aastat ja kasutuspõhimõtted on erinevad: ei kasutata kogu ööpäeva seitsmel päeval nädalas ega asu pidevalt samas kohas.

⁷⁹ Tuleb arvestada, et tegemist on üldise keskmisega ja trahvide kogusumma sõltub automaatse liiklusjärelvalve süsteemi asukohast, liiklusintensiivsusest jms. Üldjuhul on rikkumiste fikseerimise arv

Toodud andmete põhjal on ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste eest määratud hoiatustrahvide kogusumma keskmiselt 48 300 eurot aastas, millest 50% ehk 24 150 saab KOV. Võttes arvesse, et 2017.–2019. aastal kirjalikus hoiatamismenetluses määratud hoiatustrahve laekus keskmiselt 88,5% aastas, on prognoositav trahvisumma ühe seadme kohta 42 700 ja KOV-ile eraldatav summa 21 400 eurot.

Kui arvestada, et uute automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmise hetkel kasutatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks ühikut 5, oleks määratavate trahvide kogusumma suurusjärgus 80 500 eurot ja tasutud trahvide summa 71 200 eurot seadme kohta, millest KOV-ile laekuks 35 600 eurot.

Tabel 9. Tulude prognoositav kasv trahvisumma arvutamise aluseks oleva ühiku muutmisega 2019. aasta rikkumiste põhjal (miljonit eurot):

	Trahvisumma arvutamiseks on kasutatud		Trahvide kogusumma kasv
	ühikut 3	ühikut 5	
Hoiatustrahv	2,84	4,73	1,89
Mõjutustrahv	1,23	2,04	0,82
Hoiatustrahv ja mõjutustrahv kokku	4,07	6,78	2,71
Hoiatustrahv seadme kohta	0,05	0,07	0,02

Peale otsese rahalise tulu tuleb arvestada liiklusõnnetuste vähenemisest saadava kasuga. Automaatsete liiklusjärelvalve seadmete paigaldamise peamine eesmärk on liiklusõnnetuste vähendamine ja seeläbi liiklusohutuse suurendamine.

Tuginedes eri uuringutele, võib eeldada, et automaatsete liiklusjärelvalve seadmete võrgu laienemisega kaasneb liiklusõnnetuste vähenemine⁸⁰. Maanteeameti hinnangu⁸¹ kohaselt on linnatingimustes kümne kiiruskaamera kasutamise korral **kahju vähenemine** seoses liiklusõnnetuste vähenemisega hinnanguliselt 2 947 635 € aastas.

Ühendkuningriikide näitel⁸² oli tulu-kulu suhe 4:1. Vigastuste vältimisest saadud arvestuslik kasu oli kolmandal aastal üle 221 miljoni naela, võrrelduna umbes 54 miljoni naela suuruste kuludega.

8. Rakendusaktid

Eelnõu rakendamiseks kehtestatakse Vabariigi Valitsuse või valdkonna eest vastutava ministri määrusega nõuded automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele („Nõuded kohaliku omavalitsuse poolt automaatse liiklusjärelvalve

esimestel aastatel pärast seadme paigaldamist suurem ja aja jooksul pigem väheneb. Nt 2018. a on kaameraid rohkem kui varasematel aastatel, kuid koguarv võrreldes 2017. a 3887 rikkumise võrra väiksem.

⁸⁰ Siinjuures tuleb arvestada liiklussageduse iga-aastase 3–4% kasvuga, millega kaasneb ka liiklusõnnetusse sattumise tõenäosus. Ehk kokkuvõttes võib tulemuseks olla olemasoleva olukorra säilitamine. Seetõttu ei pruugi olla mõju nt liikluskindlustuse maksele, kuna liiklusõnnetuste vähenemine pole suurusjärgus, mis seda mõjutaks. Samuti muutuvad sõidukite remondikulud kallimaks.

⁸¹ Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

⁸² Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004.

süsteemi paigaldamisele ja käitamisele“). Rakendusakti kavand on lisatud seletuskirjale.

9. Seaduse jõustumine

Seadus on kavandatud jõustuma 1. jaanuaril 2021. aastal. Seaduse jõustumise kuupäeva seadmisel on võetud arvesse võimalike infotehnoloogiliste arenduste tegemiseks kuluvat aega.

10. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu kooskõlastamiseks ministeeriumitele ning arvamuse esitamiseks Politsei- ja Piirivalveametile, Sisekaitseakadeemiale, Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Riigikohtule, Eesti Advokatuurile ja Õiguskantsleri Kantseleile.