24.05.2024

**Jäätmeseaduse, liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri**

**1. Sissejuhatus**

* 1. **Sisukokkuvõte**

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

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

EL-is läheb aastas kaduma 35% sõidukitest ehk ligikaudu neli miljonit sõidukit aastas[[1]](#footnote-1). Eesti liiklusregistris on 01.05.2024 seisuga peatatud kandega sõidukite registris kokku 225 305 M1 ja N1 kategooria mootorsõidukit, millest suur osa on tõenäoliselt teadmata kadunud mootorsõidukid.

*1.1.1. Liiklusseaduse muutmine*

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

Eelnõu kohaselt kaotatakse alates 1. jaanuarist 2025 registrikande peatamise regulatsioon ehk automaatselt enam sõiduk registri mitteaktiivsesse ossa ei satu ja sõiduki omanikul tekib motivatsioon sõidukiga tegeleda ka selle mittekasutamisel. Omanikul tuleb otsustada, kas sõiduk võõrandada, viia lammutuskotta või kui on soov sõiduk millalgi uuesti kasutusele võtta, siis see ajutiselt registrist kustutada. Et ajutisest kustutamisest ei kujuneks peatatud registrikande aseainet ja seda ei hakataks ära kasutama, kehtestatakse teatud juhtudel ajutise kustutamise pikendamise puhul kohustus tõendada sõiduki olemasolu. TRAM arendab praegu digiregistreerimise lahendust, mille üks osa on DriveX fotorakendus. Fotorakendus liidestatakse TRAMi infosüsteemidega, tehtud fotod on võltsimiskindla asukoha/aja templiga ning see töötab ainult Eesti territooriumil, st kui sõiduk asub väljaspool Eesti Vabariigi piire, siis rakendus tuvastab selle ja seda ei ole võimalik soovitud tegevuste jaoks kasutada. Sarnast rakendust kasutavad ka kindlustusseltsid. Digiregistreerimist hakatakse rakendama alates 01.01.2025 ning sama süsteemi edasiarendusena tekitatakse ka võimalus, et kui sõiduk ajutiselt registrist kustutada (saab teha kuni 24 kuuks), tuleb ajutise kustutamise pikendamiseks tõendada TRAMi tehnilise lahenduse kaudu või büroos kohapeal sõiduki olemasolu, kui viimase kahe aasta jooksul ei ole sõidukiga tehnoülevaatuspunktis käidud. Sellisel juhul tuleb ajutise kustutamise eest tasuda riigilõivu, mille eesmärk on katta rakenduse arenduskulu või TRAMi ametniku tööjõukulu, kui sõidukit tullakse kohapeale näitama. Sõiduki olemasolu tõendamise kohustus rakenduks lisaks juhtudel, kus peatatud registrikanne soovitakse asendada ajutise kustutamisega.

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

Kuna on teada, et osa peatatud registrikandega sõidukitest on kas hävinenud või puudub omanikel teave sõidukite staatuse kohta (võõrandamistehing on jäänud vormistamata ning dokumente selle kohta ei ole säilinud), siis loetakse sellised sõidukid kadunud sõidukiteks ja tekitatakse isikutele võimalus taotleda nende sõidukite registrist kustutamist, mille juures omanik kinnitab, et sõiduk on hävinenud või võõrandatud, kuid andmed ostja kohta puuduvad ning ostja ei ole tehingut registris vormistanud. Esialgu on selline võimalus riigilõivuvaba (01.01.2025 kuni 31.12.2025) ja 2026. aastal mõistlikus määras lõivuga, et motiveerida inimesi vastavaid toiminguid tegema enne n-ö viimast hetke ja mitte hoogustada nn fantoomsõidukite äri. Kuni 2027. aastani saab selliselt sõidukit registrist kustutada ainult juhul, kui selle registrikanne on peatatud, et lõivuvabalt või väikese lõivuga kustutamisvõimalust ei kasutataks ebaseaduslikuks lammutamiseks. Sõiduki omaalgatuslik lammutamine ei ole lubatud, kuid juhul, kui isik on seda teinud või mingil muul põhjusel ei ole võimalik sõidukit nõuetekohaselt lammutada, siis alates 2027. aastast saab sellise sõiduki registrist kustutada analoogselt peatatud registrikandega sõidukitega, kuid sellisel juhul tuleb tasuda riigilõivu 800 eurot (nn keskkonnalõiv).

Et vähendada TRAMi administratiivset koormust sõidukite kustutamise taotluste menetlusel (tuleb arvestada, et kõik isikud ei saa kasutada e-lahendusi ning tekiks koormus TRAMi büroodes, mis muuhulgas mõjutab ka teiste TRAMi teenuste tarbimist), kustutatakse 01.11.2026 registrist automaatselt sõidukid, mille registrikanne on 01.07.2026 seisuga peatatud olnud kauem kui seitse aastat (kui sõiduk on olemas, peab omanik selle kustutamise vältimiseks tegema teatud toimingud). Analoogset lahendust kasutatakse ka Saksamaal. Samal ajal lisatakse ka vastutussäte juhuks, kui sõiduk kuulub automaatsele kustutamisele, kuid see on alles ja selle asukoht on omanikule teada, kuid ta ei tee vajalike toiminguid, et kustutamist vältida.

Lisaks luuakse TRAMile registri korrastamise eesmärgil õigus registrist ajutiselt kustutada sõidukid, mille omaniku surmast on möödunud vähemalt aasta või juriidiline isik registrist vähemalt aasta kustutatud. Kuna ajutiselt kustutatud sõiduk loetakse registreerimata sõidukiks ja selle kasutamine liikluses ei ole lubatud, peaks see motiveerima sõiduki reaalseid kasutajaid/valdajaid vajalikke registritoiminguid tegema ja registrikandeid ajakohastama.

*1.1.2. Jäätmeseaduse muutmine*

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

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

Liiklusseaduse muudatusega võimaldatakse liiklusregistrist kustutada sõidukeid, kui need on teadmata kadunud ja neid ei ole võimalik nõuetekohase lammutustõendi alusel kustutada. Seetõttu tuuakse jäätmeseaduses selgelt välja, et mootorsõidukite valdajatelel on võimalus anda üle anda selliseid registrist kustutatud sõidukeid romusõidukite käitlejatele.

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

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

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

*1.1.3. Riigilõivuseaduse muutmine*

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

**1.2. Eelnõu ettevalmistaja**

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

Eelnõu jäätmeseaduse osa õigusekspertiisi on teinud õigusosakonna nõunik Käthlin Raudla ([kathlin.raudla@kliimaministeerium.ee](mailto:kathlin.raudla@kliimaministeerium.ee)) ja liiklusseaduse ja riigilõivu osa õigusekspertiisi sama osakonna nõunik Anna-Liisa Kotsjuba ([anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee](mailto:anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee)). Keeletoimetaja oli õigusosakonna peaspetsialist Aili Sandre ([aili.sandre@kliimaministeerium.ee](mailto:aili.sandre@kliimaministeerium.ee%20)).

**1.3. Märkused**

Eelnõukohase seadusega muudetakse:

1) JäätSi redaktsiooni, mille terviktekst on avaldatud märkega RT I 17.03.2023, 37;

2) LSi redaktsiooni, mille terviktekst on avaldatud märkega RT I, 22.12.2023, 4;

3) RLSi redaktsiooni, mille terviktekst on avaldatud märkega RT I, 30.12.2023, 6.

Eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthäälte enamus (riigikogu kodu- ja töökorra seaduse § 78 ja Eesti Vabariigi põhiseaduse § 73).

Eelnõu ei ole otseselt seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga ega mõne muu menetluses oleva eelnõuga. Eelnõu on seotud Riigikogu menetluses oleva mootorsõidukimaksu seaduse eelnõuga 364 SE, kuivõrd selle kohaselt maksustatakse ka peatatud registrikandega sõidukid ning samas kehtiva regulatsiooni valguses ei ole teatud juhtudel võimalik maksukoormusest vabaneda, kuna maksuobjekti füüsiliselt ei pruugi eksisteerida või puudub omanikul teave selle asukohast ning seda ei ole võimalik registrist kustutada.

**2. Seaduse eesmärk**

Liiklusseaduse muudatuste eesmärk on kaotada sõiduki registrikande peatamise regulatsioon, mis on toonud kaasa olukorra, kus meil on liiklusregistris kõikide registreeritud sõidukikategooriate (lisaks M1 ja N1 kategooriatele ka muud liiklusregistris registreeritud kategooriad) peale kokku pea 300 000 peatatud registrikandega sõidukit, millest paljude korral ei ole teada, kas need sõidukid veel eksisteerivad. Seetõttu on alust arvata, et liiklusregistri andmed ei ole korrektsed. Lisaks on praegune peatatud kande regulatsioon tekitanud olukorra, kus omanikul sõidukiga justkui side puudub ja see ei too talle kaasa mingeid kohustusi, mistõttu tal puudub motivatsioon sõiduki kasutusest väljalangemisel teha asjakohaseid toiminguid. See aga soodustab illegaalset lammutamist.

Vabariigi Valitsuse 19.01.2024 Riigikogule esitatud mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu kohaselt rakendatakse mootorsõidukimaksu alates 2027. aastast ka peatatud registrikandega sõidukitele. Kui sõiduki omanik ei plaani mingil ajal sõidukit kasutada, saab ta selle liiklusregistrist ajutiselt kustutada. Eelnõu rakendamine koosmõjus mootorsõidukimaksuga peaks vältima edaspidi kadunud sõidukite juurde teket ning ebaseaduslikku lammutamist.

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

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

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

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

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

Eurostati statistika kohaselt müüakse ELis igal aastal 6 miljonit kasutuselt kõrvaldatud sõidukit. Igal aastal ei võeta aga arvesse veel 3,4–4,7 miljoni registrist kustutatud sõiduki saatust. Olulist osa sellest käideldakse või eksporditakse tõenäoliselt ebaseaduslikult, mis võib põhjustada keskkonnakahju ja kahjustada kogu Euroopa majandust[[2]](#footnote-2)*.*

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

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ebaseaduslik käitlus on peamiselt tingitud varuosade ja metallide müügist saadavast kasumist ning tõenäoliselt jäetakse tähelepanuta nõuetekohase reostuse kõrvaldamine, et vältida lisakulusid. See põhjustab märkimisväärset keskkonna- ja majanduslikku kahju. Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite nõuetekohane puhastamine ja töötlemine on keskkonna jaoks väga oluline, sest kasutuselt kõrvaldatud sõidukid sisaldavad ohtlikke komponente, nagu õlijäätmed, külmutusained ja raskmetallid. Ebaseaduslikult töödeldud romusõidukite puhul võib eeldada, et see on tähelepanuta jäetud[[3]](#footnote-3).

Enne seaduseelnõu ja seletuskirja koostamist ei koostatud eelnõu vajaduse kooskõlastamiseks ja õiguslike valikute selgitamiseks seaduseelnõu väljatöötamiskavatsust, arvestades Vabariigi Valitsuse 22. novembri 2011. aasta määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi HÕNTE) § 1 lõike 2 punkti 5. Eelnõukohase seaduse rakendamisega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust. Muudatused on vajalikud õigusnormide muudatuste tõttu (mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu 364 SE, algatatud 22.01.2024, Riigikogu menetlusse võetud 23.01.2024) ning kasutuselt kõrvaldatud ja/või teadmata asukohaga sõidukite valdkonna selgemaks reguleerimiseks. Eeltoodud põhjendusi arvestades – kuna tegemist ei ole õiguskorras põhimõttelist tähendust omavate muudatustega – ei koostatud eelnõu ettevalmistamisel ka HÕNTE § 1 lõikes 3 nimetatud kontseptsiooni.

**3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

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

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

**Paragrahv 1** sätestab jäätmeseaduses tehtavad muudatused ning see koosneb neljast punktist.

**Punktiga 1** täpsustatakse mootorsõiduki mõistet ning tuuakse selgelt välja, et mootorsõiduk on M1, N1 ja L2e[[4]](#footnote-4) kategooria sõiduk ning mootorsõiduki mõiste alla ei kuulu liiklusseaduse § 83 määratletud vanasõiduk ja selle osad. Sätte muutmine tagab õigusselguse.

Märgitud põhimõte ei ole uus. Laiendatud tootjavastutust on kohaldatud M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukitele ning välja on juba jäetud liiklusseaduses toodud vanasõidukid. Romusõidukite direktiiv 2000/53/EÜ kohaldub M1, N1 ja L2e kategooria sõidukitele. Romusõidukite direktiivi põhjenduspunktis nr 10 on toodud, et romusõidukite määratlus ei kohaldu nõuetekohaselt ja keskkonnasõbralikul viisil hoitavate vanasõidukite kohta, mille puhul mõeldakse ajaloolisi, kollektsionääridele huvi pakkuvaid või muuseumidele mõeldud sõidukeid, olgu need siis kasutusvalmis või osadeks lahti võetud.

**Punktiga 2** tunnistatakse kehtetuks JäätSi § 26 lõige 41. JäätS § 26 lõige 41 sätestab, et kui tootjale tagastataval mootorsõidukil puuduvad varem selle mootorsõiduki komplektis olnud materjalimahukuselt või tehniliselt olulised osad nagu kere, sillad, mootor, käigukast, katalüsaator või elektrooniline juhtplokk või kui mootorsõidukile on lisatud muid jäätmeid, võib tootja jäätmevaldajalt nõuda osalist jäätmekäitluskulude kandmist, võttes arvesse puuduvate osade materjali väärtuse tagastatavas sõidukis ja sõidukile lisatud jäätmete käitluskulud. JäätS § 26 lõige 41 taasesitatakse käesoleva seaduse paragrahvi **263 lõikes 5, kuna paragrahv 263 sätestab r**omusõidukite üleandmise, kogumise, vastuvõtmise ja nendest tekkinud kulude katmise ning lammutustõendi nõuded.

**Punktiga 3** muudetakse ja sõnastatakse uuesti JäätSi § 263. Kuna §-s 263 tuleb teha arvukalt muudatusi, siis võetakse need muudatused kokku ühe muudatusena, sest vastasel juhul muutuks paragrahv raskesti jälgitavaks. Paragrahvi lisatakse lõiked, milles sätestatakse selged ja üheselt mõistetavad romusõidukite üleandmise, kogumise, vastuvõtmise ja nendest tekkinud kulude katmise ja lammutustõendi tingimused. Olemasolevate lõigete põhimõtteid ei muudeta.

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

**Lõikes 1** sätestatakse selgelt, et romusõiduk tuleb anda üle üksnes keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis leping tootjaga või tootjate ühendusega.

Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32000L0053&qid=1632998877725&rid=1) (EÜT L 269, 21.10.2000,   
lk 34–43; (edaspidi ELV direktiiv), mis on riigisisesesse õigusesse võetud üle jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määrusega nr 79 ja jäätmeseaduse § 29 lõike 4 punkti 7 alusel kehtestatud keskkonnaministri 01.07.2011. a määrusega nr 33 „Romusõidukite käitlusnõuded1“.

Jäätmeseadusesse on võetud üle jäätmete raamdirektiiv, mis sätestab kohustuse anda jäätmed üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale. Jäätmeseaduse paragrahv 28 lõike 1 kohaselt on jäätmevaldaja kohustatud käitlema tema valduses olevaid jäätmeid vastavalt kehtestatud nõuetele või andma need käitlemiseks üle selleks õigust omavale isikule. Kehtiva jäätmeseaduse § 26 lõike 11 kohaselt peab isik, kes omab õigust romusõidukite käitlemiseks täitma käesoleva seaduse § 251 sätteid ja § 26 lõike 3 alusel kehtestatud kohustusi. Ehk romusõidukeid vastu võttev ja kokku ostev jäätmekäitleja peab tagama, et jäätmed on nõuetekohaselt käideldud ning § 26 lõike 3 alusel kehtestatud määruses toodud sihtarvud on saavutatud, sh ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtarvud. Kuna mootorsõidukitele ja nende osadele kohaldub laiendatud tootjavastutuse ja nende jäätmete jäätmekäitluskohustuste täitmise eest vastutab mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade tootja, sh maaletooja, siis tuleb jäätmekäitlejatel sõlmida ka leping mootorsõiduki ja mootorsõiduki osa tootjaga või tootjate ühendusega. Hetkel mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade tootjad täidavad laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt ning on sõlminud romusõidukite käitlemise osas lepingud jäätmekäitlejatega. Romusõidukite kogumise ja taaskasutamise kohustusi täidavad MTÜ ELV Autolammutuste Liit, Kuusakoski AS, BLRT Refonda AS. Kui jäätmekäitlejal on leping mootorsõiduki tootjaga, siis on võimalik tootjal tagada nõutavate sihtarvude saavutamine ning käitlejal on vajadusel võimalus romusõidukite käitluskulude katmiseks. Hetkel maksvad mootorsõidukite tootjad ja mootorsõidukite osade tootjad jäätmekäitlejale liikmemaksu või 20‑30 eurot turule lastud sõiduki kohta. Hetkel sõltub romusõidukite käitlushind metalli hinnast.

Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõte selgelt jäätmeseaduses, kuna praktikas on ilmnenud, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad üleandmise kohustust erinevalt.

**Lõikes 2** sätestatakse romusõiduki mõiste. Lõikes 2 tuuakse välja, et romusõiduk on mootorsõiduk, mis on käesoleva seaduse paragrahv 2 lõike 1 kohaselt jäätmed. Mootorsõiduk muutub jäätmeteks, kui selle valdaja selle ära viskab või kavatseb või on kohustatud selle kasutuselt kõrvaldama. Kas sõiduki osas on tegemist jätkuvalt kasutuses oleva sõidukiga või jäätmetega JäätS § 2 lg 1 tähenduses, tuleb iga juhtumi puhul analüüsida eraldi. Nii kasutuses oleva sõiduki kui romusõiduki osas esinevad omadused, mis näitavad tõenäoliselt, kas tegemist on jäätmetega või mitte. Euroopa Komisjon on avaldanud jäätmesõidukite kohta suunised, milles lepiti kokku 2011. aasta juulis jäätmesaadetiste korrespondentidega (edaspidi „Korrespondentide suunised nr 9“)[[5]](#footnote-5) ja mis on kasutusel alates 1. septembrist 2011. Suunised väljendavad kõigi liikmesriikide ühist arusaama sellest, kuidas tuleks jäätmesaadetisi käsitlevat määrust (EÜ) nr 1013/2006 jäätmeveokite puhul tõlgendada, sätestades kriteeriumid, mille alusel eristada jäätmesõidukeid ja kasutatud sõidukeid. See dokument ei ole õiguslikult siduv, välja arvatud Austria puhul, kes järgib liikmesriigi kohtu otsust, mis muudab selle õiguslikult siduvaks. Samas aitab suunis määratleda kasutatud sõidukite ja kasutuselt kõrvaldatud sõidukite eristamise miinimumkriteeriumid, mistõttu on see hea juhisdokument vastavate otsuste tegemisel. Juhise tõlge avaldatakse Kliimaministeeriumi kodulehel soovitusliku materjalina kasutuses olevate ja romusõidukite eristamise abistamiseks.

**Lõikes 3** sätestatakse, et romusõidukile, mis on liiklusregistrist liiklusseaduse alusel kustutatud, kohaldatakse käesoleva paragrahvi nõudeid. Kuna liiklusseaduses luuakse mootorsõidukite valdaja võimalus anda üle liiklusregistrist kustutatud sõidukeid, siis tuuakse käesolevas paragrahvis selgelt välja, et romusõiduk, mis on liiklusregistrist kustutatud tuleb üle anda keskkonnakaitseluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis leping tootjaga või tootjate ühendusega. Kui valdaja annab üle kustutatud sõiduk, mis ei ole komplektne, siis jäätmekäitleja ei või nõuda jäätmevaldajalt jäätmekäitluskulude kandmist. Kui valdaja annab romusõiduki üle, siis sellisele sõidukile väljastatakse lammutustõend miinimumnõuete alusel.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 4.** Lõikega 4 täpsustatakse õigusselguse eesmärgil, et romusõiduk, mis ei ole komplektne, tuleb anda üle üksnes keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis leping tootjaga või tootjate ühendusega. Mittekomplektne sõiduk on sõiduk, millel puuduvad varem selle mootorsõiduki komplektis olnud materjalimahukuselt või tehniliselt olulised osad nagu kere, sillad, mootor, käigukast, katalüsaator või elektrooniline juhtplokk. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivi artiklist 5 lõikest 3 mis on riigisisesesse õigusesse üle võetud jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79. Praktikas on ilmnenud, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad üleandmise kohustust erinevalt. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõte selgelt jäätmeseaduses. Jäätmeseaduse § 28 kohaselt peab jäätmevaldaja käitlema tema valduses olevaid jäätmeid nõuetekohaselt ning andma jäätmed käitlemiseks üle selleks õigust omavale isikule. Sõidukiomanikud peavad olema teadlikud sellest, et mittekomplektse romusõiduki võib anda üle jäätmekäitlejale. Praktikas on tekkinud olukordi, kus kõik jäätmekäitlejad ei ole võtnud vastu mittekomplektseid sõidukeid. Selleks, et vältida segaduse tekkimist sätestatakse, et selline sõiduk tuleb anda üle üksnes keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis leping tootjaga või tootjate ühendusega. Kui romusõiduki käitlejal on leping mootorsõiduki ja mootorsõiduki osa tootja või mootorsõiduki tootjate ühendusega, siis see käitleja teab ja on valmis ka mittekomplektse romusõiduki võtma vastu. Selle sätte eesmärk on vähendada mittekompleksete romusõidukite hoiustamist keskkonnas ning suurendada romusõidukite kogumist ja töötlemist ning julgustada omanikke selliseid sõidukeid jäätmekäitlejale viima. Selle sättega tagatakse romusõidukite käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Tootjad maksavad jäätmekäitlejatele romusõidukite käitlemise eest, mistõttu tuleb mittekomplektne sõiduk samuti vastu võtta. Mittekomplektne romusõiduk tuleb anda üle jäätmekäitlejale, kellele on väljastatud keskkonnaluba ja kes tagab romusõidukite nõuetekohase töötlemise.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 5.** Lõikes 5 esitatakse uuesti kehtiv JäätSi § 26 lõige 41. Lõikes sätestatakse, et kui keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjate või tootjate ühendusega, antakse üle romusõiduk, millel puuduvad sõiduki põhilised osad, eelkõige mootor ja kere, või kui see sisaldab jäätmeid, mis on lisatud romusõidukisse, siis võib jäätmekäitleja nõuda jäätmevaldajalt osalist jäätmekäitluskulude kandmist. Jäätmekäitleja peab võtma arvesse puuduvate osade materjalide väärtust tagastatavas sõidukis ja sõidukile lisatud jäätmete käitluskulusid. Praktikas on tekkinud olukord, kus romusõidukite käitlejale viiakse romusõidukeid, millele on juurde lisatud jäätmeid kaalu suurendamise või jäätmete lahtisaamise eesmärgil. Näiteks on olnud sõidukeid, mille salongis on viie istme asemel 7 istet või sõiduki salong on täidetud teise romusõiduki küljest eemaldatud plastosadega. Romusõidukite käitlejate sõnade kohaselt hetkel ei ole olnud selliseid olukordi, kus mittekomplektse sõiduki üleandmise eest on pidanud sõidukiomanik maksma, kuna puuduva osa väärtus on väiksem romusõiduki eest saadavast summast / tasust. Hetkel maksavad romusõidukite käitlejad romusõidukite vastuvõtmisel ca 215 euri tonni eest.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 6.** Lõikes 6 tuuakse selgelt välja, millistel juhtudel jäätmekäitleja ei tohi jäätmevaldajalt osalist jäätmekäitluskulude kandmist nõuda. Lõike 6 ülesehitust muudetakse ja selle tekst jaotatakse punktideks. Lõike 3 punktiga 1 esitatakse uuesti kehtiv lõige 3. Lõike 6 punkt 1 kohaselt ei tohi jäätmekäitleja nõuda jäätmevaldajalt osalist jäätmekäitluskulude kandmist, kui olulised osad puuduvad väärteo või kuriteo tagajärjel. Lõike 6 punkti 2 kohaselt ei tohi jäätmevaldajalt osalist jäätmekäitluskulude kandmist nõuda Keskkonnaametilt ja kohalikult omavalitsuselt või kohaliku omavalitsuse asutuselt. Punkti 2 eesmärk on tagada, et Keskkonnaamet või kohaliku omavalitsuse üksus või asutus saaksid osaliselt lammutatud romusõidukid üle anda jäätmekäitlejale tasuta. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Tootjad maksavad jäätmekäitlejatele romusõidukite käitlemise eest, mistõttu tuleb mittekomplektne sõiduk tasuta vastu võtta. Jäätmeseaduse paragrahv 28 lõike 1 kohaselt on jäätmevaldaja kohustatud käitlema tema valduses olevaid jäätmeid vastavalt kehtestatud nõuetele või andma need käitlemiseks üle selleks õigust omavale isikule. Ehk mittekomplektne romusõiduk tuleb anda üle jäätmekäitlejale, kellele on väljastatud keskkonnaluba ja kes tagab romusõidukite nõuetekohase töötlemise. Kehtiva jäätmeseaduse § 26 lõike 11 kohaselt peab isik, kes omab õigust romusõidukite käitlemiseks täitma käesoleva seaduse § 251 sätteid ja § 26 lõike 3 alusel kehtestatud kohustusi. Ehk romusõidukeid vastu võttev ja kokku ostev jäätmekäitleja peab tagama, et jäätmed on nõuetekohaselt käideldud ning § 26 lõike 3 alusel kehtestatud määruses toodud sihtarvud on saavutatud, sh ringlussevõtu ja taaskasutamise sihtarvud. Kuna mootorsõidukitele ja nende osadele kohaldub laiendatud tootjavastutuse ja nende jäätmete jäätmekäitluskohustuste täitmise eest vastutab mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade tootja, sh maaletooja, siis tuleb jäätmekäitlejatel sõlmida ka leping mootorsõiduki ja mootorsõiduki osa tootjaga või tootjate ühendusega. Käesoleva seaduse § 251 lõike 1 kohaselt on tootja kohustatud tagama oma turule lastud probleemtootest tekkivate jäätmete käitlemise ning kandma sellest tulenevad kulud. See vastutus hõlmab eelkõige kohustust rahastada ja korraldada probleemtoodetest tekkinud jäätmete liigiti kogumist ja töötlemist. Kui jäätmekäitlejal on leping tootjate või tootjate ühendusega, siis romusõidukite käitluskulud saab tasaarveldada tootjate või tootjate ühendusega, kes omakorda tasaarveldab tootjatega. Hetkel mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade tootjad täidavad laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt ning on sõlminud romusõidukite käitlemise osas lepingud jäätmekäitlejatega. Selle sätte eesmärk on ka vähendada romusõidukite hoiustamist keskkonnas ning suurendada romusõidukite üleandmist jäätmekäitlejale. Selle sättega tagatakse romusõidukite käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 7.** Õigusselguse eesmärgil sätestatakse, et kui keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, kellel on kirjalik leping tootjate või tootjate ühendusega, antakse üle komplektne romusõiduk, millel puudub turuväärtus või selle turuväärtus on negatiivne, ei või keskkonnaluba omav jäätmekäitleja nõuda jäätmevaldajalt mistahes kulude kandmist. Praktikas on ilmnenud, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad tasu küsimise kohustust erinevalt. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõte selgelt jäätmeseaduses. Sõidukiomanikud peavad olema teadlikud sellest, et nad saavad jäätmekäitlejale tasuta ära anda komplektse romusõiduki, millel puudub turuväärus või millel on negatiivne turuväärtus. Selle sätte eesmärk on suurendada romusõidukite kogumist ja töötlemist ning julgustada omanikke selliseid sõidukeid jäätmekäitlejale üle andma. Selle sättega tagatakse romusõidukite käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda. Jäätmekäitlejad, kellele on väljastatud keskkonnaluba ning kellel on kirjalik leping tootja või tootjate ühendusega, saavad jäätmekäitluskulud nõuda tootjalt. Laiendatud tootjavastutuse põhimõtte järgi vastutab tootja turule suunatud mootorsõidukite ja nende osade jäätmekäitluskohustuste täitmise eest. Kui jäätmekäitlejal on leping tootjaga või tootjate ühendusega, saab romusõidukite käitluskulud tasaarveldada tootjate või tootjate ühendusega. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist (artikli 5 lõige 4) ja jäätmeseaduse § 251 lõikest 1. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja mootorsõidukite tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Tootjad maksavad jäätmekäitlejatele romusõidukite käitlemise eest, mistõttu tuleb selline sõiduk tasuta vastu võtta. Käesoleva seaduse § 251 lõike 1 kohaselt on tootja kohustatud tagama oma turule lastud probleemtootest tekkivate jäätmete käitlemise ning kandma sellest tulenevad kulud. See vastutus hõlmab eelkõige kohustust rahastada ja korraldada probleemtoodetest tekkinud jäätmete liigiti kogumist ja töötlemist.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 8.** Lõikes 8 sätestatakse õigusselguse eesmärgil, et tootja peab korraldama vähemalt üks kord aastas romusõiduki kogumise ja kuludeta üleandmise käesoleva paragrahvi lõikes 1 märgitud jäätmekäitleja juurde tasuta. Tagasivõtmine hõlmab kogu riigi territooriumi. Selle sätte eesmärk on toetada romusõidukite kogumist ja töötlemist ning julgustada omanikke seisvaid sõidukeid jäätmekäitlejale üle andma. Romukampaania korraldamise käigus on selgunud, et omanikud ei julge seisvale romusõidukile transporti tellida, kuna kardavad, et peavad sellise teenuse eest peale maksma. Jäätmekäitlejad, kellele on väljastatud keskkonnaluba ning kellel on kirjalik leping tootja või tootjate ühendusega, saavad jäätmekäitluskulud nõuda tootjalt. Laiendatud tootjavastutuse põhimõtte järgi vastutab tootja turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise eest. See põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist ja jäätmeseaduse § 251 lõikest 1 ning jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79. Praktikas on ilmnenud, et kohustatud isikud ja järelevalveasutused tõlgendavad transpordi tagamise kohustust erinevalt. Rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi põhimõte selgelt jäätmeseaduses.

Varem on Kliimaministeerium koostöös romusõidukite käitlejatega korraldanud kord aastas romude kogumiseks kampaania. Romukampaania raames kogusid AS Kuusakoski ja Eesti Autolammutuste Liit 2018. a 250 romusõidukit, 2019 – 430, 2020 – 256 ja 2021. a kampaania käigus koguti 104 romusõidukit. Tasuta kogumise võimaldamine motiveerib omanikku ja valdajat sõidukit keskkonnaloaga jäätmekäitlejale üle andma. Kuna ukselt-uksele kogumise puhul on tegemist mugavusteenusega, siis kord aastas toimuvale ukselt-ukselele kogumisteenusega sõidukiomanikele sõidukite üleandmisel ei tasuta. Sõidukiomanik saab ilma kuludeta sõiduki anda üle. Kord aastas toimuva kogumise eesmärk peaks olema koguda kokku pikalt seisnud romusõidukid ja pakkuda võimalust sellistele sõidukiomanikele, kellel endal ei ole võimalik ise romusõidukit kogumispunkti viia või kelle romusõiduk on osaliselt lammutatud ning selle hind võib olla väiksem, kui tasu transpordi eest. Nimelt romusõidukite vedu jäätmekäitleja juurde võib vajada eritehnikat, sh tõstmist või vintsiga peale lohistamist, vedama, mille võimekust enamus sõidukitel ei ole.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 9.** Lõikes 9 tuuakse selgelt välja, et lõike 8 alusel kogutud romusõiduk antakse üle tasuta. Lõikes 8 toodud nn ukselt-uksele kogumise puhul on tegemist mugavusteenusega. Kord aastas toimuva kogumise eesmärk peaks olema koguda kokku pikalt seisnud romusõidukid ja pakkuda võimalust sellistele sõidukiomanikele, kellel endal ei ole võimalik ise romusõidukit kogumispunkti viia või kelle romusõiduk on osaliselt lammutatud ning selle hind võib olla väiksem, kui tasu transpordi eest. Nimelt romusõidukite vedu jäätmekäitleja juurde võib vajada eritehnikat, sh tõstmist või vintsiga peale lohistamist, vedama, mille võimekust sõidukiomanikel ei pruugi olla. Lisaks ukselt-uksele kogumisega saab sõidukiomanik ilma kuludeta sõiduki jäätmekäitlejale üle anda.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 10.** Lõikes 10 sätestatakse rakendamise raskuste kõrvaldamiseks, et tootjad või mootorsõiduki tootjate ühendus loovad kogumissüsteemid, sealhulgas kogumiskohad, või osalevad nende loomises kõigi selliste romusõidukite jaoks, mis kuuluvad nendesse sõidukikategooriatesse, mille nad on liikmesriigi territooriumil esimest korda turul kättesaadavaks teinud. See põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivi põhjenduspunktist 15 ja artiklist 5 ning jäätmete raamdirektiivist, mis on võetud üle jäätmeseaduse § 251 lõikega 1 ning jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määrusega nr 79.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 11.** Lõikes 11 sätestatakse, et tootjad või mootorsõiduki tootjate ühendus tagavad, et kogumissüsteem hõlmab kogu riigi territooriumi, on elanikkonnale piisavalt kättesaadav, sh võtab arvesse elanikkonna suurust ja tihedust. Märgitud põhimõte ei ole uus. Kohustus tuleneb ELV direktiivist ja jäätmeseaduse § 251 lõikest 1. Mootorsõidukitele kohaldatakse tootjavastutust ja tootjad peavad tagama turule suunatud mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade jäätmekäitluskohustuste täitmise. Kehtiva VV 17.06.2010 määruse nr 79 kohaselt on tootjal kohustus korraldada romusõidukite kogumine, sh tagada romusõidukite kogumine selliselt, et romusõiduki omanikule oleks romusõidukist loobumine võimalikult mugav ning romusõiduki kogumiskohta üleandmine peab olema võimaldatud maakonna piires.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 12.** Lõikega 12 esitatakse uuesti kehtiv lõige 2. Lõike 12 kohaselt kannab mootorsõiduki tootja romusõidukite vastuvõtmise ja nende käitlemise kulud proportsionaalselt liiklusregistris eelmisel kalendriaastal esmaselt registreeritud mootorsõidukite margipõhise turuosaga. Tootja turuosa ei saa määrata käibe vms näitaja alusel, kuna sõidukite hinnad on erinevad, mootorsõidukite turule lastud koguse saab teada liiklusregistris esmaselt registreeritud mootorsõidukite järgi. Liiklusregistrist on võimalik saada ülevaade mootorsõidukite margipõhisest turuosast, nt kui palju suunati Eesti turule Audisid vms.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 13.** Lõike 13 kohaselt peab mootorsõiduki ja mootorsõiduki osa tootjal ning keskkonnaluba omav jäätmekäitleja, kellel on leping tootjate või tootjate ühendusega võtma vastu mootorsõidukite hooldamisel ja remondi käigus tekkinud kasutatud osad turustajalt, mootorsõidukite hooldustöökojalt, kohalikult omavalitsuselt ning kohaliku omavalitsuse jäätmejaama lepingu alusel haldavalt jäätmekäitlejalt. Paragrahvi sõnastuse täpsustamine on oluline, et jäätmekäitleja, kellel on leping tootjaga või tootjate ühendusega võtaks vastu mootorsõiduki hooldamisel ja remondi käigus tekkinud osad. Märgitud põhimõte ei ole uus. Kohustus tuleneb ELV direktiivi artiklist 5 lõikest 1, mis on võetud üle jäätmeseaduse § 251 lõikes 1 jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruse nr 79 paragrahvis 6 lõikes 8. Kehtiv VV 17.06.2010 määruse nr 79 paragrahvi 6 lõige 8 kohaselt on tootja kohustatud mootorsõiduki osade turustajalt, mootorsõidukite hooldustöökodadelt, kohalikult omavalitsuselt ning kohaliku omavalitsuse jäätmejaama lepingu alusel haldavalt jäätmekäitlejatelt kasutatud osad tasuta vastu võtma. Käesoleva seaduse § 251 lõike 1 kohaselt on tootja kohustatud tagama oma turule lastud probleemtootest tekkivate jäätmete käitlemise ning kandma sellest tulenevad kulud, sh tootja poolt turule lastud mootorsõidukist eemaldatud osade kulud. Lõike sõnastust täpsustatakse ning lisatakse, et ka jäätmekäitleja, kellel on leping tootja või tootjate ühendusega peab võtma vastu mootorsõidukitelt eemaldatud osad. Eestis on tootjad sõlminud lepingud jäätmekäitlejaga, et korraldab tootja poolt turule lastud sõidukite jäätmete käitlust. Jäätmekäitlejal poolt vastu võetud mootorsõidukite osade jäätmete käitluskulud saab jäätmekäitleja tasaarveldada tootjate või tootjate ühendusega. Ehk jäätmekäitlejad, kellele on väljastatud keskkonnaluba ning kellel on kirjalik leping tootja või tootjate ühendusega, saavad jäätmekäitluskulud nõuda tootjalt.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 14.** Lõikes 14 sätestatakse õigusselguse eesmärgil, et lammutustõendi väljastamise õigus on keskkonnakaitseluba omaval jäätmekäitlejal, kellel on leping tootjate või tootjate ühendusega ning kes tagab romusõiduki nõuetekohase töötlemise. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivi artikli 5 lõikest 3, mille kohaselt tegevusloa saanud töötlemiskodadel on lammutustõendi väljastamise õigus. See kohustus on võetud üle riigisisesesse õigusesse jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 15.** Lõike 15 kohaselt saab jäätmekäitleja, kellel on leping tootjate või tootjate ühendusega anda lammutustõendi väljastamise õiguse üle romusõiduki kogujale, kui koguja kogub romusõidukeid jäätmekäitleja nimel. Kuna praktikas on ilmnenud, et kogujad annavad enda nimel lammutustõendi välja nõuetekohast töötlust tagamata, siis täpsustatakse koguja õigust väljastada lammutustõendit ja sätestatakse selgelt, et keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja, kellel on leping tootjate või tootjate ühendusega, võib anda kogujale lepinguga üle õiguse väljastada lammutustõend kui romusõidukid jõuavad jäätmekäitleja juurde. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivi artikli 5 lõikest 3, mille kohaselt liikmesriigid võivad anda kogujatele loa väljastada tegevusloaga töötlemiskoja nimel lammutustõendeid, kui nad tagavad, et kasutuselt kõrvaldatud sõiduk viiakse tegevusloaga töötlemiskotta. See kohustus on võetud riigisisesesse õigusesse üle jäätmeseaduse § 26 lõigete 3 ja 8 alusel kehtestatud VV 17.06.2010 määruses nr 79.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 16.** Lõikesse 16 lisatakse romusõiduki koguja mõiste. Romusõiduki koguja on keskkonnakaitseluba omav isik, kes kogub ja veab teiste isikute poolt üleantud romusõidukeid nende edasise taaskasutamise või kõrvaldamise eesmärgil. Romusõidukite koguja on isik, kes kogub romusõidukeid jäätmekäitleja nimel, aga kes ise romusõidukit ei lammuta.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 17.** Lõikes 17 sätestatakse õigusselguse eesmärgil, et romusõiduki üleandmisel keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale väljastatakse tasuta lammutustõend. Märgitud põhimõte ei ole uus. Märgitud kohustus tuleneb ELV direktiivist, artikli 5 lõike 3 kohaselt ei anna lammutustõendi väljaandmine tegevusloaga töötlemiskoja nimel töötlejatele, müüjatele ega kogujatele õigust nõuda kulude mis tahes rahalist hüvitamist. Kuna praktikas on tekkinud valesti mõistmist, siis rakendamise raskuste kõrvaldamiseks taasesitatakse ELV direktiivi ja tootjavastutuse põhimõte lõikes 17. Sõidukiomanikud peavad olema teadlikud sellest, et nad ei pea maksma lammutustõendi väljastamise eest. Selle sätte eesmärk on vähendada romusõidukite ebaseaduslikku kogumist ja töötlemist, mis põhjustab negatiivseid tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.

**Paragrahvi täiendatakse lõikega 18.** Lõikes 18 sätestatakse õigusselguse eesmärgil, et lammutustõend peab sisaldama vähemalt Euroopa Komisjoni otsuses kirjeldatud teavet. Lõikes 18 tuuakse selgelt välja, et liiklusregistrist kustutatud sõiduki lammutustõend peab sisaldama vähemalt komisjoni otsuse nr 2002/151/EÜ Euroopa Parlamendi ja nõukogu kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.02.2002, lk 94–95) lisas kirjeldatud teavet.

Sätte eesmärk on tagada, et liiklusregistrist kustutatud sõiduki üleandmisel jäätmekäitlejale väljastatakse sellisele sõidukile lammutustõend miinimumnõuete kohaselt. Kehtiva korra järgi ei saa valdaja anda üle sõidukit, kui see ei kuulu talle ning kui tal puudub registrikaart. Uue sättega tagatakse, et valdaja saab anda üle liiklusregistrist kustutatud sõidukit ilma registreerimisdokumendita ning sellise sõiduki kohta väljastatakse lammutustõend. Märgitud põhimõte ei ole uus. ELV direktiivi kohaselt väljaantava lammutustõendi miinimumnõuded on kehtestatud komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsusega nr [[2002/151/EÜ](http://2002/151/EÜ),](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:32002D0151) Euroopa Parlamendi ja nõukogu kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõue te kohta (ELT L 50, 21.2.2002, lk 94–95).

**Punktiga 4 täiendatakse seaduse § 128 lõikega 41.**

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

Märgitud põhimõte ei ole uus. Jäätmeseaduse § 28 kohaselt peab jäätmevaldaja käitlema tema valduses olevaid jäätmeid nõuetekohaselt ning andma jäätmed käitlemiseks üle selleks õigust omavale isikule. Keskkonnaametil ja kohaliku omavalitsuse üksusel on jäätmeseaduse § 128 lõike 4 alusel õigus korraldada jäätmete käitlemine ja saastuse likvideerimine, kui jäätmete ja saastuse likvideerimisega ei ole keskkonnakaitselistel kaalutlustel võimalik viivitada. Jäätmete käitlemisse suunamiseks ja saastuse likvideerimiseks koostatakse ettekirjutus maa omanikule, kellele kuuluval maal jäätmed või saastus on. Kasutuselt kõrvaldatud mootorsõiduk ehk romusõiduk põhjustab või võib põhjustada tervise- või keskkonnaohtu, keskkonnahäiringuid või keskkonna ülemäärast risustamist. Keskkonnarisk kasvab sõiduki vanuse, õnnetuste või muude asjaolude tõttu, mille tagajärjel ei saa tagada sõiduki ohutut seisundit. Romusõiduk on ohtlik jääde, kuna sisaldab ohtlikke vedelikke ja muid ohtlikke aineid. Ohtlikud vedelikud ja ained toovad kaasa märkimisväärse reostusohu. Romusõidukid võivad pika seismise ja mittenõuetekohase lammutamise tulemusena kahjustada keskkonda ja inimeste tervist. Romusõiduki kliimaseadmed ja külmutusseadmed sisaldavad osoonikihti kahandavaid aineid, mis tuleb eemaldada spetsiaalsete seadmetega, et need ei satuks keskkonda. Mittenõuetekohase lammutamise tulemusel võivad ohtlikud vedelikud või muud ohtlikud ained lekkida keskkonda, põhjustada tulekahju ning lisaks keskkonnakahjule põhjustada ka inimestele tervisekahjustusi. Romusõidukeid tuleb töödelda nõuetekohaselt. Nõuetekohane töötlemine vähendab romusõidukite mõju keskkonnale, tagab keskkonna säilimise ja kvaliteedi. Nõuetekohane töötlus tagab tõhusa ringlussevõtu. Keskkonnaluba omavad jäätmekäitlejad peavad tagama taaskasutamise ja ringlussevõtu sihtarvude täitmise. Praegu on Eestis umbes 85 romusõidukite käitlejat, millest 75 on väljastatud keskkonnakaitseluba romusõidukite lammutamiseks. Romusõidukite lammutamine on lubatud ainult vedelikukindlal kattel ning käitluskoht peab olema varustatud õlipüüdurite ja sademevee kogumisseadmetega. Akud, filtrid ja ohtlikke aineid sisaldavaid kondensaatoreid hoiustatakse konteinerites. Lisaks tuleb plahvatusohtlikud osad eemaldada ja neutraliseerida ning tuleohtlikud osad ladustada eraldatud alal. Käitluskoht peab olema ümbritsetud taraga ning varustatud valveseadmetega.

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

Kohalikele omavalitsustele on probleemiks tänavatel parkimisruumi hõivavad, keskkonnaohtu põhjustavad ning liiklustöid ja koristustöid takistavad romusõidukid. Romusõidukid võivad pika seismise ja mittenõuetekohase lammutamise tulemusena kahjustada keskkonda ja inimeste tervist. See säte võimaldab kohalikul omavalitsusel ettekirjutuse alusel kõrvaldada keskkonnariski põhjustavad romusõidukid.

**Eelnõu §-ga 2 muudetakse liiklusseadust.** Liiklusseaduse muudatus koosneb 19 punktist.

# **Punktiga 1** täiendatakse § 77 lõikega 61, mille kohaselt saab teatud tingimustel lugeda LS § 77 lõike 6 punktis 2 nimetatud sõiduki (kolmerattaline mootorratas, kerge neliratas, sõiduauto või kuni 3500-kilogrammise täismassiga veoauto) kadunud sõidukiks ja selle registrist kustutada. Säte hõlmab eelnimetatud sõidukeid seetõttu, et üldjuhul saab neid registrist kustutada ainult nõuetekohase lammutustõendi alusel ning lammutustõendita ainult juhul, kui sõiduk on hävinenud enne 2004. aasta 1. maid. Muude kategooriate sõidukeid ja vanasõidukeid saab LS § 77 lõike 2 punkti 4 kohaselt registrist kustutada omaniku või tema esindaja taotluse alusel lammutustõendita. Kustutamistaotluse võib esitada ka omaniku pärija otse ilma omanikuvahetust vormistamata, kuna sellise toimingu tegemine ei ole enam otstarbekas.

# Praegune olukord, kus liiklusregister on peatatud kandega sõidukeid täis, on tegelikult ELi astumise järgne „kasvuraskus“ ning senini ei ole suudetud olukorrale mõistlikku lahendust leida. Puudus piisav teadlikkus, et ise ei tohi sõidukit lammutada, st võtta sõiduk varuosadeks ja viia kere hiljem metallikokkuostu. Lisaks ei ole võõrandamistehingute puhul pööratud tähelepanu liiklusregistris sõiduki omanikuvahetuse kande vormistamisele, kuna sõidukiga seotud kohustusi ei olnud ning 50 aastat oli inimesed harjunud autosid ise ehitama ja parandama, st olema leidlikud.

# Lisatava LS § 77 lõike 61 punkti 1 kohaselt saab kustutada sõiduki omaniku või pärija taotluse alusel, kui isik kinnitab, et see on võõrandatud, see ei ole tema valduses, võõrandamisleping ei ole säilinud ning omandaja ei ole ettenähtud aja jooksul esitanud taotlust registriandmete muutmiseks. Kui omanikul on olemas võõrandamisleping, siis on tal võimalik esitada TRAM‑ile võõrandamisteade, sõiduk kustutatakse ajutiselt LS § 77 lõike 8 punkti 1 alusel ning eelnõuga lisatavat võimalust kasutada ei ole vaja. Kustutamistaotluse võib esitada ka omaniku pärija otse ilma omanikuvahetust vormistamata, kuna sellise toimingu tegemine ei ole enam otstarbekas. Lisatava LS § 77 lõike 61 punkti 2 kohaselt saab kustutada sõiduki omaniku või pärija taotluse alusel, kui isik kinnitab, et sõiduk on hävinenud ja seda ei saa nõuetekohaselt lammutada. Säte on lisatud eelpool nimetatud põhjustel.

Eelnõuga taotletava eesmärgi saavutamiseks on põhjendatud ja proportsionaalne lubada mootorsõiduki kadunuks lugemine ja liiklusregistrist kustutamine liiklusregistrisse kantud sõiduki omaniku või tema pärija taotlusel, sõltumata sellest, kas ta on tegelik omanik ehk sõiduki omandiõigust omava isiku võimaliku nõusolekuta. Eelnõuga ei muudeta põhimõtet, et liiklusregister on informatiivne andmekogu, mida sätestab 16. juunil 2011. aastal vastu võetud Vabariigi Valitsuse määruse nr 75 „Liiklusregistri pidamise põhimäärus“ § 9. Seega, liiklusregistri kanded ei tekita, muuda ega lõpeta omandiõigust sõidukile. Küll aga lasub kehtiva õiguse järgi eelkõige just sõiduki igakordsel omanikul ehk sõiduki omandajal kohustus hoolitseda selle eest, et tema omandatud sõiduki osas oleksid liiklusregistrisse kantud tegelikkusele vastavad andmed, sh sõiduki omaniku andmed oleksid vastavuses tegelikkusega. Nimelt sätestab LS § 77 lõige 3, et registriandmete muutmiseks peab mootorsõiduki ja selle haagise omanik või tema esindaja või muu õigustatud isik esitama TRAM-ile nõuetekohase taotluse viie tööpäeva jooksul andmete muutumisest arvates. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011.a. määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord § 3 lõike 1 järgi saab TRAM teha registritoiminguid sõiduki omaniku või muu õigustatud isiku taotluse alusel. Sama määruse § 3 lõike 2 punkti 1 järgi tuleb sellises taotluses märkida ka sõiduki omaniku andmed. Ka määruse § 7 lõike 1 kohustab sarnaselt LS § 77 lõikele 3 taotlema sõiduki registriandmete muutmist viie tööpäeva jooksul alates andmete muutmisest, kusjuures registriandmete muutmise taotlusele esitada lähtuvalt registritoimingust ja vastavalt vajadusele ka sõiduki seaduslikku omandamist tõendavad dokumendid, kui muutub sõiduki omanik (vt määruse § 7 lõike 2 punkt 2).

# Sõiduki võõrandamisel on ka sõiduki võõrandajal enesel võimalik oma aktiivse tegevusega aidata tagada, et liiklusregistrisse tehtud kanne sõiduki omaniku kohta vastaks tegelikkusele. Nimelt, majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ § 7 lõike 8 järgi võib sõiduki võõrandamisel ka selle registrijärgne omanik või tema esindaja esitada TRAM-ile vastavasisulise taotluse, millega ta teatab sõiduki võõrandamisest ning taotlusele tuleb lisada omandi üleandmist tõendav dokument. Täiendavalt võimaldab määruse § 7 lõige 5 omaniku vahetumise korral esitada kahepoolselt allkirjastatud taotluse registrijärgsel omanikul ja omandajal koos, milles nad kinnitavad sõiduki võõrandamislepingu olemasolu ja valduse üleandmist. Seega juhul, kui liiklusregistris ei vasta sõiduki omaniku kohta kantud andmed tegelikkusele, on sellise olukorra tekkimine olnud põhjustatud eelkõige sõiduki omandaja enese tegevusetusest, kes pole täitnud temal lasuvat registriandmete muutmise taotluse esitamise kohustust. Laiemalt on liiklusregistri andmete õigsuse tagamise üle kontroll sõiduki võõrandamistehingu osapooltel enestel.

# Kuigi LS § 77 lõige 3 näeb ette, et registriandmete muutmiseks peab mootorsõiduki ja selle haagise omanik või tema esindaja või muu õigustatud isik esitama TRAM-ile nõuetekohase taotluse viie tööpäeva jooksul andmete muutumisest arvates, on paraku paljudel juhtudel seaduses sätestatud registriandmete muutmise kohustuse jätnud täitmata nii sõiduki registrijärgne omanik (sõiduki võõrandaja) kui ka sõiduki uus omanik (sõiduki omandaja). Kui sõiduki omandaja ei ole LS § 77 lõikes 3 sätestatud registriandmete muutmise kohustust täitnud ja sellest tulenevalt on liiklusregistrisse kantud andmed ebaõiged (sh sõiduki omaniku kohta tehtud kanne on ebaõige), siis ei saa isik pidada tema enese tegevusetusest tulenevaid negatiivseid tagajärgi üllatuslikuks ega selliseid tagajärgi pidada tema õigusi rikkuvaks. Eeltoodu tõttu ei saa sõiduki omandaja oma kohustusi eirates, st sõiduki omanikuvahetust vormistamata jättes eeldada, et sõidukit tema teadmata registrist ajutiselt või püsivalt ei kustutata, kui kehtiv õigus nõuab sõiduki omandajalt selliste andmete esitamist.

# Seega, sõiduki tegelikku omandiõigust omava isiku, kes pole liiklusregistrisse sõiduki omanikuna sisse kantud, teoreetiline omandipõhiõiguse riive oht Eesti Vabariigi põhiseaduse § 32 järgi seoses sellega, et sõiduk võidakse omandiõiguse omaja teadmiseta liiklusregistrist kustutada ning teatud juhtudel ka jäätmekäitlejale lammutamiseks üle anda lisatava LS § 77 lõike 11 järgi, võib tekkida eelkõige sõiduki omandaja enda tegevusetuse ja kehtivast õigusest tulenevate kohustuste täitmata jätmise tõttu. Seda võimalikku negatiivse tagajärje tekkimist või tekkimise ohtu on sõiduki omandajal ehk omandiõiguse omajal enesel võimalik õigeaegse ja nõuetekohase tegutsemisega ära hoida, esitades LS § 77 lõike 3 järgse tähtaegse ja nõuetele vastava taotluse TRAM-ile. Eelnevast tulenevalt ei ole eelnõuga kavandatav regulatsioon vastuolus Eesti Vabariigi põhiseadusega.

# Lisatava LS § 77 lõike 61 punkti 1 üheks kohaldamise eelduseks on see, et sõiduki võõrandamise kohta ei ole võõrandamislepingut säilinud. Juhul, kui müüjal ei ole võõrandamislepingut säilinud ning tal ei ole ka andmeid omandaja kohta, siis ei ole tal võimalik ka TRAM-ile teada anda, kes on sõiduki omandanud. Eelnevalt on selgitatud, et sõiduki omanikuvahetuse vormistamiseks tuleb vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011. a. määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ § 7 lõike 2 punktile 2 esitada sõiduki seaduslikku omandamist tõendavad dokumendid. Seetõttu, näiteks suulises vormis sõlmitud võõrandamislepingu korral ei ole üldjuhul võimalik lihtsalt valduse üleandmisega tagantjärgi omanikuvahetust vormistada, kui just mõlemad osapooled seda TRAMile ei kinnita. Peatatud kandega sõidukite hulgas on teadaolevalt ka sõidukeid, mis on küll jõudnud litsentseeritud lammutuskodadesse, aga väidetavalt on unustanud sõiduk arvelt kustutada, vajalik dokumentatsioon või tõendid on praeguseks kadunud ning inimesel ei ole neid dokumente ega tõendeid enam kusagilt võtta jms. Ei ole mõistlik isikuid praegu selle eest karistada, et kehtestada selliste sõidukite kustutamise eest keskkonnatasuna kohe suur riigilõiv, vaid enne tuleb varasema regulatsiooni tõttu tekkinud olukord korrigeerida, milleks nähakse ette, et alguses on lisatava lõike alusel sõiduki registrist kustutamine lõivuvaba (st esimene aasta 01.01.2025–31.12.2025, peatatud kandega sõidukitel), alates 01.01.2026 riigilõiv 15 eurot ja 01.01.2027 keskkonnalõivuna 800 eurot.

**Punktiga 2** täiendatakse § 77 lõikega 62, mille kohaselt loetakse sõiduk, mille registrisse kantud füüsilise isiku surmast on möödunud vähemalt seitse aastat või juriidiline isik on äriregistrist kustutatud vähemalt üks aasta või kui tagaotsitava sõiduki kohta esitatakse TRAMile teave, et tagaotsimine on lõpetatud ja sõidukit ei leitud, kadunud sõidukiks ja TRAM kustutab selle registrist. Lisatava lõike punktis 1 nimetatud kustutamisalus on vajalik selleks, et kui TRAM kustutab sõiduki ajutiselt registrist juhul, kui omaniku surmast on möödunud vähemalt 1 aasta või juriidilise isiku kustutamisest üks kuu, ning kui peale seda sõidukiga teatud perioodil siiski omanikuvahetust ei vormistata, ei jääks selline sõiduk määratlemata perioodiks registrisse ajutiselt kustutatud sõidukina. Kui õigusjärglased ei ole muudatusi vormistanud, võib eeldada, et sõidukit ei ole nende valduses või seda enam ei eksisteeri. Punktiga 2 lahendatakse olukord, mis tekib seoses varastatud sõiduki mitteleidmisega ehk kehtiva regulatsiooni korral kustutatakse tagaotsitav sõiduk ajutiselt registrist (LS § 77 lg p2), kuid tagaotsimise lõpetamisel sõidukit leidmata, ei toimu automaatset registrist kustutamist, vaid selleks peab majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011.a. määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ § 9 lg 5 kohaselt tegema taotluse sõiduki omanik või teeb seda TRAM omal algatusel. Selgem ja omaniku jaoks vähem koormavam on, kui seda teeb igal juhul TRAM seaduses sätestatud alustel.

**Punktiga 3** muudetakse § 77 lõiget 7, millega muudetakse sõiduki ajutise kustutamise perioodi sõltuvalt sõidukist. Kehtiva regulatsiooni kohaselt saab sõiduki ajutiselt registrist kustutada   
1–24 kuuks. Ajutiselt kustutatakse eelkõige hooajaliselt kasutatavaid ja hobisõidukeid, et vabaneda liikluskindlustuskohustusest. Kuigi toimingu tegemine ei ole tülikas ja on riigilõivuvaba, võib vanemate sõidukite puhul olla vajadus pikema ajutise kustutamise järele, kui sõiduk ei ole sellises korras, et sellega liigelda ning seda hakatakse taastama ja on teada, et taastamisperiood venib pikema perioodi peale. Ka võib juhtuda, et sõiduk, mis on vanasõidukina tunnustatud, soovitakse pikemaks perioodiks registrist kustutada seetõttu, et seda ei planeerita liikluses kasutada, vaid eksponeeritakse kusagil väljapanekul. Seetõttu lisatakse võimalus kustutada ajaloolise väärtusega ehk üle 35-aastane sõiduk, mis ei ole vanasõiduk, ajutiselt kuni 60 kuuks ning vanasõiduki kuni vanasõidukina tunnustamise tähtaja lõpuni (vanasõiduki tunnustamine kehtib 12 aastat, misjärel tuleb tunnustamisprotseduur uuesti läbida, kui soovitakse vanasõiduki staatust säilitada).

**Punktiga 4** täiendatakse § 77 lõigetega 71 ja 72. Lõikega 71 sätestatakse, et kui soovitakse ajutiselt registrist kustutada sõidukit, millel ei ole kehtivat ülevaatust ja millega ei ole viimase kahe aasta jooksul tehnoülevaatusel käidud, tuleb sõiduki olemasolu tõendada. Selle nõude eesmärk on piirata nn fantoomsõidukite tekkimist ehk kui omanik on sõiduki ebaseaduslikult lammutanud, siis selle varjamiseks ta kustutab sõiduki ajutiselt registrist ja pikendab seda lõputult. Tõendamiskohustus tagab, et sõiduk, mida ajutiselt registrist kustutada soovitakse, ka reaalselt eksisteerib. Lisaks sätestatakse tõendamisele kehtivusaeg, mis sõltub selles, kas tegemist on niiöelda tavasõiduki, ajaloolise väärtusega sõiduki või vana sõidukiga. Erinevate kehtivusaegade põhjendused on samad, mida on kirjeldatud punkti 3 juures. Otstarbekas on määrata tõendamisele kehtivusaeg, et ei tekiks olukorda, kus sõiduki olemasolu on tõendatud e‑lahenduse kaudu või TRAMis kohapeal, kuid ajutise kustutamise vahepealsel lõpetamisel sõidukit uuesti ajutiselt kustutada ei saaks, kuna viimasest tehnoülevaatusest käimisest on üle kahe aasta möödas, kuid e-lahenduse kaudu või TRAMis kohapeal tõendamisest on möödas vähem kui kaks aastat. Sõiduki olemasolu saab tõendada kas TRAMi e-teenuste infosüsteemi juurde loodud fotorakenduse vahendusel või TRAM büroos sõidukit ette näidates. Sellise toimingu eest tuleb tasuda ka riigilõivu 15 eurot. Lõikega 72 sätestatakse, et sõiduki tõendamisel peab sõiduk olema identifitseeritav sõidukina, millena see registrisse kantud on ehk kui sõiduk on küll näiteks taastamise ootel, siis olemasolu tõendamiseks on vajalik siiski tuvastada, mis sõidukiga tegemist on ehk ei piisa ainult sõiduki üksikutest detailidest. Eelkõige on sõiduk identifitseeritav kere kaudu.

**Punktiga 5** muudetakse § 77 lõiget 8. Sisulise muudatusena lisatakse kehtivale lõikele punktid 3 ja 4, kuid nende lisamisega tekkivatel normitehnilisetel põhjustel sõnastatakse lõige tervikuna uuesti. Täiendavate punktide 3 ja 4 kohaselt kustutab TRAM ajutiselt registrist sõidukid, mille füüsilisest isikust omaniku surmast on möödunud vähemalt üks aasta või juriidilisest isikust omanik on olnud äriregistrist kustutatud samuti vähemalt üks aasta. Praegusel juhul jäävad sellised sõidukid registri aktiivsesse ossa või liiguvad hiljemalt kaks aastat peale tehnoülevaatuse ja liikluskindlustuse lõppemist peatatud kandesse. Ajutiselt ei kustutata sõidukit kohe, kui registrijärgne omanik on surnud või äriregistrist kustutatud, vaid aasta pärast sündmuse aset leidmist, et pärijatel või juriidilise isiku likvideerijatel või õigusjärglastel oleks piisav aeg vajalike toimingute tegemiseks. Lõpptulemina on oluline, et registrikanded oleks ajakohased. Kehtiva korra kohaselt võib tekkida olukord, kus surnud või likvideeritud omaniku nimel olev sõiduk osaleb liikluses, kuna selle valdaja sõlmib nõutud liikluskindlustuse ja käib sõidukiga ka tehnoülevaatusel, kuid kuna omaniku kohta ei ole registris ajakohaseid andmeid, siis sõidukiga toime pandud rikkumiste puhul ei ole võimalik sõidukiomaniku vastutust realiseerida. Ajutiselt registrist kustutatud sõiduk loetakse registreerimata sõidukiks (LSi § 77 lõige 84) ja selle kasutamine liikluses on keelatud ehk siis sõiduki ajutine kustutamine motiveeriks pärijaid ja õiglusjärglasi sõiduki omanikumuutust vormistama.

**Punktiga 6** tunnistatakse kehtetuks § 77 lõiked 81–83, mis käsitlevad registrikande peatamist, kuna registrikande peatamine sellisena kaotatakse ja vajaminevad sätted lisatakse rakendussätete peatükki §-na 2644.

**Punktiga 7** muudetakse § 77 lõiget 84 registrikande peatamise regulatsiooni muudatuse tõttu ehk lõikest jäetakse välja viide peatatud registrikandele.

**Punktiga 8** täiendatakse § 77 lõigetega 85 ja 86. Lõikega 85 sätestatakse sõiduki omaniku või vastutava kasutaja (vastutav kasutaja on isik, kes kasutab sõidukit kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel ning kes on kantud mootorsõiduki eest vastutava kasutajana liiklusregistrisse, mistõttu vastutab tema ka sõidukiga tehtavate toimingute eest) kohustus teha teatud toimingud, kui tema valduses on sõiduk, mis eelnõuga lisatava § 264 lõike 162 kohaselt läheks automaatsele kustutamisele (sõiduk, mille registrikanne on 01.07.2026 seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat). Sätte rakendamiseks lisatakse LS-i § 2645, mis sätestab, et ebaõige registrist kustutamise vältimiseks peab enne 2026. aasta 31. oktoobriks kas sõiduki kasutusele võtma ehk läbima ülevaatuse ja sõiduki kindlustama, sõiduki ajutiselt registrist kustutama või kui sõidukit ei ole plaanis kasutama hakata (näiteks puudub sellel kasutusväärtus ehk tegemist on romusõidukiga), andma selle üle jäätmekäitlejale nõuetekohaseks lammutamiseks. Lõikega 86 lisatakse täpsustus, et kui sõiduk, mis on selle vastutava kasutaja valduses, läheks automaatsele kustutamisele, siis juhul, kui vastutav kasutaja soovib sõiduki üle anda jäätmekäitlejale, peab ta saama selleks omaniku nõusoleku. Lõike 85 punktides 1 ja 2 nimetatud toiminguteks omaniku luba vaja ei ole, sest neid toiminguid (ülevaatusel käimine ja ajutise kustutamise taotlemine) saab vastutav kasutaja iseseisvalt teha.

**Punktiga 9** täiendatakse § 77 lõigetega 10, 11 ja 12.

Lõikes 10 sätestatakse, et käsutuspiiranguga sõidukite registrist kustutamise puhul (sõidukid, mille registrikanne on 01.07.2026 seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat) ei pea küsima piirangu kehtestaja nõusolekut, kui sõidukile viimasest seatud käsutuspiirangust on möödunud rohkem kui kümme aastat, et oleks võimalik registri puhastamise eesmärgil kustutada ka selliseid sõidukeid. Võlanõude aegumistähtaeg on üldjuhul kümme aastat, kui just ei ole aegumine katkenud või peatunud tsiviilseadustiku üldosa seaduse § 158 jj sätete järgi. Tõenäoliselt on selle ajaga sõiduki väärtus ajas sedavõrd kahanenud, et see enam ei tagaks ka piirangu alusel olevat nõuet.

Lõigete 11 ja 12 kohaselt võib sõiduki valdaja või kinnisasja omanik, millel sõiduk asub, anda sõiduki ilma selle registrisse kantud omaniku nõusolekuta jäätmekäitlejale üle, kui sõiduk on registrist kustutatud selle registrisse kantud omaniku taotlusel või automaatkustutatud kui üle seitsme aasta peatatud registrikandega sõiduk. Lisatavate lõigete eesmärgiks on täiendada seadust õigusliku alusega liiklusregistrist kustutatud sõidukite nõuetekohase lammutamiseks ja seega on lõigete 11 ja 12 kohaldamisalaga eelkõige hõlmatud romusõidukid, mis ei ole enam tegelikult kasutuses, on kasutuskõlbmatud ning eelduslikult ka ohtlikud.

# Kui sõidukil puuduvad registreerimismärgid, tuvastatakse sõiduk identifitseerimisnumbri (VIN-kood vms) alusel. Kui tavaliselt nõuab jäätmekäitleja sõiduki vastuvõtmisel sõiduki registreerimistunnistust vastavalt Vabariigi Valitsuse 17. juuni 2010 määruse nr 79 „Mootorsõidukitest ja nende osadest tekkinud jäätmete kogumise, tootjale tagastamise ning taaskasutamise või kõrvaldamise nõuded ja kord ning sihtarvud ja sihtarvude saavutamise tähtajad“ § 6 lõikele 1 ja registrisse kantud omaniku nõusolekut, kui sõiduki üleandjaks ei ole isik, kes on märgitud omanikuks registreerimistunnistusel, veendumaks ei sõiduki annab üle selleks õigustatud isik, siis kõnealusel juhul neid nõudma ei pea. Sõiduki lammutamisel tuleb edastada lammutustõend TRAM-ile, et saabuks lõplik selgus, mis asjaoludel sõiduk registrist kustutatud on, sest varem võib kustutamise aluseks olla registrijärgse omaniku kustutamise taotlus sõiduki võõrandamise korral (§ 77 lõike 61 punkt 1), kuid ei teata sõiduki edasist saatust.

**Punktiga 10** täiendatakse § 77 lõikega 13, mis näeb ette, et sõiduki ajutiselt registrist kustutamise eest lõikes 71 nimetatud juhul (kui sõidukil puudub kehtiv ülevaatus ja sellega ei ole sellega viimase kahe aasta jooksul ülevaatusel käidud, mistõttu kaasneb ajutise kustutamise taotlemisega sõiduki olemasolu tõendamise nõue) tuleb tasuda riigilõivu (15 eurot). Riigilõivu võetakse sõiduki olemasolu tõendamise toimingu kulu katteks.Lisaks ajutise kustutamise taotluse eest tuleb tasuda lõivu ka niinimetatud kadunud sõiduki registrist kustutamise taotluse eest. Kuna lõige jõustub 2026. aastal, siis sinnani saab sõiduki registrijärgse omaniku taotlusel kustutada tasuta, et isik ei jätaks sõiduki kustutamise taotlust viimasele hetkele. 2026. aastal on lõiv sellise kustutamise eest 15 eurot ning alates 2027. aasta 800 eurot (2027. aastast kehtiv riigilõiv 800 eurot on olemuslikult keskkonnalõiv, kui sõidukit ei ole nõuetekohaselt käideldud ehk seda soovitakse kustutada ilma nõuetele vastava jäätmekäitleja antud lammutustõendita), mille tasumise järele korrektselt käituva sõidukiomanikul ilmselt vajadust ei ole.

**Punktiga 11** muudetakse § 83 pealkirja ning lõikeid 1 ja 2. Kuna seoses vanemate sõidukite taastamise ja renoveerimisprotsessidega on tekkinud vajadus sätestada neile pikem ajutise kustutamise periood, siis muudetakse ka käesolevat paragrahvi ja selle pealkirjaks saab „vanasõiduki“ asemel „ajaloolise väärtusega sõiduk“, mis iseloomustab täpsemini paragrahvi sisu, sest vanasõiduk on ajaloolise väärtusega sõiduk aga mitte vastupidi. Lõike 1 kohaselt on ajaloolise väärtusega sõiduk teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat. Lõike 2 kohaselt on vanasõiduk ajaloolise väärtusega sõiduk, mida on vanasõidukina tunnustatud. Lõikesse lisatakse ka täpsustus, et vanasõiduki tunnustamine kehtib 12 aastat, kuna hetkel sellist ajalist piirangut seaduse tasemel ei ole, küll aga on majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011.a. määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ § 11 lõikes 5 sätestatud, et vanasõiduki registreerimistunnistus väljastatakse kehtivusega 12 aastat vanasõidukiks tunnustamise päevast arvates, millest võiks seda välja lugeda. Ka sätestatakse, et vanasõidukina tunnustamise tähtaja lõppemisel ei laiene sõidukile enam vanasõiduki regulatsioonid (näiteks kindlustuskohustuse puudumine, lammutustõendita kustutamine) ning sõiduki numbri vahetamine ei ole kohustuslik. Vanasõidukile väljastatakse mustal taustal valgete sümbolitega numbrimärk, kuid ei ole otstarbekas nõuda selle vahetamist tavanumbriks, kui vanasõiduki staatus lõppeb, sest vanasõidukitele laienevad soodustused/leevendused käivad registriandmete põhiselt ning paljudel juhtudel taotletakse sõidukile ka uus vanasõidukina tunnustamine, kuid kui eelmise akti kehtivuse lõppemisest uue saamiseni jääb ajaline vahe, siis peaks vastasel juhul vahepealseks ajaks tavanumbri taotlema.

**Punktiga 12** asendatakse § 83 lõikes sõna „viie“ sõnaga „kümme“ ehk muudetakse kvoorumit vanasõiduki asjatundja määramiseks. Kehtiva regulatsiooni kohaselt määrab vanasõiduki asjatundja vähemalt viis vanasõidukiklubi, mis selle väljatöötamise ajal võiski piisav olla, kuna tegutsevaid klubisid oli alla kümne. Hetkel on tegutsevaid vanatehnikaklubisid vähemalt 13, kes on koondunud Eesti Vanatehnika Klubide Liidu alla. Et tagada edaspidi vanasõiduki tunnustamise akti usaldusväärsus ja kõrge väärtus ning asjatundjate pädevus, siis täpsustatakse regulatsiooni selliselt, et asjatundja määramiseks on vaja vähemalt 10 klubi toetust.

**Punktiga 13** täiendatakse § 83 lõikega 41, milles sätestatakse, mida käsitletakse vanasõidukiklubina. Kehtivas seaduses on see sisustamata ja tekitab praktikas segadust, sest sisuliselt võib igaüks väita end tegutsevat vanatehnikaklubina ning esitada väidetavate klubide toetusel TRAMile tunnustamiseks asjatundja, mis aga devalveerib asjatundja institutsiooni ja vanasõiduki tunnustamise väärtust. Praktikas on reaalselt selliseid juhtumeid ka esinenud. Vanasõidukina tunnustamise usaldusvääruse ja kõrge taseme tagamiseks on vaja regulatsiooni täpsustada. Et oleks võimalik veenduda, kas vanasõiduki klubi ka reaalselt eksisteerib, sätestatakse, et klubiks loetakse vähemalt viis aastat tegutsenud mittetulundusühing, mille eesmärk on vanasõidukikultuuri edendamine ja ajaloopärandi säilitamine ja millel on vähemalt 10 liiget. Ka on teada, et aktiivsed vanasõidukiklubid tegutsevad mittetulundusühingutena ning neil on üldjuhul ka vähemalt 10 liiget.

**Punktiga 14** täiendatakse seadust §-ga 26111, millega lisatakse eelnõusse väärteovastutuse koosseis, kuna rikkumine on juba toime pandud ning väärteovastutuse asemel haldussunni tagantjärele kohaldamine ei ole mõttekas ega võimalik ja seda ei ole võimalik enam ka kõrvaldada. Sättes nähakse ette vastutus toimingu (registrikande taastamine tehnonõuete vastavuse kontrolli läbimisega, sõiduki ajutiselt kustutamine või jäätmekäitlejale üle andmine) tegemata jätmise eest, kui selle tagajärjeks on sõiduki liiklusregistrist kustutamine (kui sõiduki registrikanne on olnud peatatud kauem kui 7 aastat, siis TRAM kustutab selle registris, kui omanik või vastutav kasutaja ei tee selle vältimiseks vajalikke toiminguid) ehk siis sanktsioneeritakse andmete varjamist, kui omanik või vastutav kasutaja on lasknud sõiduki registrist automaatselt kustutada (01.07.2026 seisuga üle seitsme aasta peatatud registrikandega sõiduk), olles teadlik, et sõiduk tegelikult eksisteerib.. Kui sõiduk on alles, peab omanik tegema valiku, mida sõidukiga edaspidi teha soovib, kas siis sõiduki kasutusele võtma, ajutiselt registrist kustutama või andma sõiduki üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale. Toimingu tegemata jätmise eest võidakse karistada füüsilist isikut kuni 100 trahviühikuga ning juriidilist isikut kuni 32 000 euro suuruse rahatrahviga. Kui isik on esitanud TRAMile valeandmeid ehk taotlenud sõiduki kustutamist § 77 lõike 61 alusel, saab füüsilist isikut karistada karistusseadustiku § 280 alusel kuni 300 trahviühiku või arestiga.

**Punktiga 15** täiendatakse § 263 lõikega 42, milles sätestatakse §-s 26111 sätestatud väärteo (toimingu tegemata jätmine) kohtuväline menetleja. Kohtuväliseks menetlejaks võib olla nii Keskkonnaamet, PPA kui ka TRAM, vastavalt siis sellele, kes rikkumise avastab ehk menetlusökonoomika mõttes ei ole otstarbekas määrata ühte kindlat menetlejat, kuna rikkumise võivad avastada oma tavapärase järelevalvetöö käigus kõik eelnimetatud asutused, kes muul juhul peaksid rikkumisest teavitama teist järelevalveasutust.

**Punktiga 16** täiendatakse § 264 lõigetega 161 ja 162. Lõikega 161 sätestatakse, et kuni   
31. detsembrini 2026 saab § 77 lõike 61 alusel sõiduki registrist kustutamist taotleda ainult juhul, kui sõiduki registrikanne on peatatud. Ajaline ja peatatud kandega seotud piirang on vajalik, et registrist kustutamise võimalust ei kasutataks ebaseadusliku lammutamise eesmärgil. Alates 01.01.2027 võib registrijärgse omaniku taotlusel sõiduki registrist kustutada n-ö kadunud sõidukina (sõidukit ei ole võimalik nõuetekohaselt lammutada) ka juhul, kui sõiduki registrikanne ei ole peatatud, kuid sellisel juhul tuleb tasuda ka riigilõivu 800 eurot, mis oma olemuselt on keskkonnalõiv võimalike keskkonnakahjude katteks. Lõikes 162 sätestatakse sõiduki automaatne registrist kustutamine, kui sõiduki registrikanne on 01.07.2026 seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat. Sellised sõidukid kustutab TRAM registrist 01.11.2026 (tegemist on liiklusregistri automaatse toiminguga, kui registrikanne vastab parameetritele, mis toob kaasa registrikande kustutamise), kui omanik ei ole sõidukiga vajalikke toiminguid teinud, et seda ära hoida. Puhver peatatud kande aja fikseerimise ja registrist kustutamse vahel on vajalik, et omanik, kui ta ei ole veel teadvustanud, et tema sõiduk langeb automaatse kustutamise parameetri alla, jõuaks teha vajalikud toimingud, kui sõiduk on tegelikult olemas ja omaniku valduses.

**Punktiga 17** täiendatakse seadust §-dega 2644 ja 2645. Paragrahvis 2644 sätestatakse osaliselt seni §-s 77 olnud peatatud registrikande regulatsioon, sest sellest saab n-ö minevikumeede, kuna alates 01.01.2025 enam peatatud registrikandega sõidukeid juurde ei teki ja seda peaks reguleerima ainult üleminekusätete valguses ehk rakendussätetes. Lõikes 1 taasesitatakse osaliselt § 77 lõike 84 tekst, mis puudutab peatatud registrikandega sõidukeid, ning lõikes 2 senist § 77 lõiget 83, mis sätestab, et registrikanne taastub, kui sõiduk läbib tehnoülevaatuse.

Eelnõuga lisatava § 77 lõikes 85 sätestatud toimingute tegemise rakendamiseks lisatakse § 2645, millega nähakse ette, et eelviidatud lõikes viidatud toiming tuleb teha seoses sõidukiga, mille registrikanne on 2026. aasta 1. juuli seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat ja toiming tuleb teha hiljemalt 2026. aasta 31. oktoobriks.

**Punktiga 18** täiendatakse § 2644 lõigetega 3–5. Lõikes 3 sätestatakse, et omanik võib taotleda peatatud registrikande asendamist ajutise kustutamsega ning lõike 4 järgi tuleb sel juhul tõendada sõiduki olemasolu, et ajutiselt kustutatuks ei vormistataks nn fantoomsõidukit. Selline võimalus luuakse juhuks, kui peatatud registrikandega sõiduk kuuluks § 264 lg 162 alusel kustutamisele, kuid sõiduk on alles ja seda plaanitakse hiljem kasutusele võtta. Sõiduki olemasolu tõendamiseks võimaldatakse kasutada TRAMi arendatud fotorakendust, mis fikseerib pildi tegemise aja ja koha ning millel peab olema võimalik sõidukit tuvastada, või TRAMi büroos. Lõike 5 kohaselt võetakse sellise toimingu tegemise eest ka riigilõivu. Kuna TRAMi arendatud tehnilise lahenduse väljatöötamine ja elluviimine nõuab teatud aja, siis jõustub see punkt 01.01.2025.

**Eelnõu §-ga 3 muudetakse riigilõivuseadust.** Riigilõivuseaduse muudatuskoosneb 3 punktist.

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

**Punktiga 2** lisatakse § 14274 lõiked 5 ja 6. Lõike 5 kohaselt võetakse sõiduki ajutiselt kustutamise eest, kui sellega on kaasnenud sõiduki olemasolu tõendamise kohustus, riigilõivu 15 eurot. TRAMi hinnangul katab 15 eurot tehnilise lahenduse arendamise kulu.

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

**Punktiga 3** muudetakse § 14274 lõiget 6, mille kohaselt on alates 01.01.2027 lõiv sellise sõiduki registrist kustutamise eest, mida ei saa nõuetekohaselt lammutada, 800 eurot. Vastavalt riigilõivuseaduse § 4 lõikele 2 võib toimingu eesmärgist, sellest saadavast hüvest ja kaalukast avalikust huvist, eelkõige sotsiaal- ja majanduspoliitilistest kaalutlustest lähtuvalt riigilõivumäära kehtestada kulupõhimõttest erinevalt. Kuna sõiduk tuleb lammutada keskkonnanõuete kohaselt ehk see tuleb anda üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale, siis juhul, kui mingil põhjusel seda teha ei saa või ei soovita, tuleb selle eest tasuda riigilõiv 800 eurot, mis ei ole kehtestatud tehtavate toimingu kulude katteks, vaid on sellises määras kehtestatud kui keskkonnalõiv võimalike keskkonnakahjude katteks.

**Eelnõu §-s 4 sätestatakse seaduse jõustumine**.

Seadus jõustub 2025. aasta 1. jaanuaril, et Transpordiametil jääks aega ette valmistada seaduse rakendamiseks vajalikke liiklusregistri muudatusi.

Osadel liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse sätetel on TRAM tehnilisest valmisolekust ja regulatsiooni erinevast rakendamisvajadusest tingituna erinevad jõustumisajad.

Lõike 2 kohaselt jõustuvad 1. jaanuaril 2026 LSi muudatuse punktid 2 (sõiduki kustutamine kadunud sõidukina TRAMi algatusel), 3 (ajutise kustutamise erinevate perioodide rakendamine), 4 (ajutiselt kustutamisel sõiduki olemasolu tõendamine), 5 (sõiduki ajutine kustutamine TRAMi poolt, kui omanikku ei eksisteeri), 10 (riigilõivu võtmine ajutise kustutamise eest ja kadunud sõiduki registrist kustutamise eest) ja 18 (peatatud registrikande asendamine ajutise kustutamisega) ning RLSi muudatuse punktid 1 ja 2 (lõiv ajutise kustutamise eest, kui sellega kaasneb sõiduki olemasolu tõendamine ning lõiv kadunud sõiduki kustutamise eest), kuna varem ei ole võimalik sätete rakendamiseks vajalikku tehnilist lahendust TRAMi süsteemis käivitada.

Lõike 3 kohaselt jõustub 01.01.2027 RLSi muudatuste punkt 3, millega kehtestatakse kadunud sõiduki kustutamise eest riigilõivuks 800 eurot.

**Erisused jõustumises**

Jõustumistähtaeg on valitud arvestusega, et seaduse vastuvõtmise ja jõustumise vahele jääks piisav ajavahemik, et võimaldada normi adressaatidel muudatustega tutvuda ja arvestada uute nõuetega ja Transpordiamet saaks eelnõu rakendamiseks vajaliku infotehnoloogilised lahendused välja töötada.

**4. Eelnõu terminoloogia**

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

**5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu ei ole vastuolus Euroopa Liidu õigusega. Eelnõu regulatsiooniesemel on puutumus [Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ, kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/AUTO/?uri=CELEX:32000L0053&qid=1632998877725&rid=1).

**6. Seaduse mõju**

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

Seaduse rakendamisega ei kaasne riske ega ulatuslikke mõjusid, kuna ei kavandata põhimõttelisi muudatusi õiguskorras. Võimalikuks ebasoovitavaks mõjuks võib olla olukord, kus reeglid on küll muudetud, kuid muudatuse sisu ei jõua adressaatideni. Riski maandamiseks tuleb teha avalikke teavitusi ning TRAM otseteavitusi registrisse kantud omanikele, samuti mõjutab isikute käitumist planeeritav mootorsõidukimaks, mida kavatsetakse rakendada ka peatatud registrikandega sõidukitele. Ka mootorsõidukimaksu teavitustegevuses juhitakse tähelepanu võimalustele, kuidas registrist kustutada kadunud sõidukid.

**6.1. Muudatus** – registrikande peatumise regulatsiooni kaotamine

Eelnõu kohaselt kaotatakse alates 1. jaanuarist 2025 registrikande peatamise regulatsioon ehk automaatselt enam sõiduk registri mitteaktiivsesse ossa ei satu, neid juurde ei teki ja sõiduki omanikul tekib motivatsioon sõidukiga tegeleda ka selle mittekasutamisel. Registri korrastamiseks ja andmete täpsuse tagamiseks:

* võimaldatakse kustutada sõiduk registrist kadunud sõidukina omaniku või pärija taotlusel lammutustõendita;
* sõidukid, mille registrikanne on olnud peatatud üle seitsme aasta, kustutatakse registrist automaatselt;
* lisatakse väärteokoosseis juhuks, kui omanik, kelle valduses sõiduk on, laseb selle registrist automaatselt kustutada.

Pilt, millel on kujutatud tekst, Font, kuvatõmmis, Trükkimine

Kirjeldus on genereeritud automaatselt

**Sihtrühm 1:** sõidukiomanikud, peatatud registrikandega sõidukite registrisse kantud omanikud ja nende pärijad

**Mõju kirjeldus:** Kehtiva regulatsiooni kohaselt sattus sõiduk automaatselt registri mitteaktiivsesse ossa ehk sõiduki registrikanne peatati, kui oli möödunud 2 aastat tehnokontolli nõuetele vastavusest ja sõiduki suhtes viimati sõlmitud kindlustuslepingu poliisi kehtivusest. Kui sõidukiomanik enam sõidukit mingil põhjusel pikemal perioodil kasutada ei plaaninud, siis kustutades selle ajutiselt registrist maksimaalseks perioodiks ehk 24 kuuks, liikus sõiduk peale ajutise kustutamise perioodi lõppu peatatud registrikandesse ning sõidukiomanikul ei olnud sõidukiga vaja enam mingeid täiendavaid toiminguid teha ja võis selle „unustada“. Ka ei ole peatatud registrikandega sõiduk liikluskindlustuskohustusega hõlmatud ehk sõidukiga ei tekkinud omanikule enam ka mingeid täiendavaid kohustusi.

See on viinud aga olukorrani, kus omanikel sõidukiga justkui side puudub ja see ei too talle kaasa mingeid kohustusi, mistõttu tal puudub motivatsioon sõiduki kasutusest väljalangemisel teha asjakohaseid toiminguid. See aga soodustab illegaalset lammutamist. Liiklusregistris on ligi veerand sõidukitest peatatud registrikandega, millest paljude korral ei ole teada, kas need sõidukid veel eksisteerivad ja seetõttu on alust arvata, et liiklusregistri andmed ei ole korrektsed. Edaspidi sõiduk omaniku küljest nö ära ei kao ehk ta peab hoolitsema, et registrikanne oleks ajakohane ning selle võõrandamisel muudatuse vormistama või sõiduki kasutusest väljalangemisel tegema asjakohased toimingud (kui on plaan sõiduk tulevikus uuesti kasutusele võtta, siis tuleb see ajutiselt registrist kustutada või kui sõiduki uuesti kasutuselevõtmine ei ole otstarbekas, tuleb see anda üle jäätmekäitlejale, kelle väljastatud lammutustõendi alusel sõiduk registrist kustutatakse). Arvestama peab, et liiklusregistris registreeritud sõiduk on liikluskindlustuskohustuslik.

**Isikutel, kelle nimel on liiklusregistris peatatud registrikandega sõiduk, kuid mis ei ole tema valduses või on hävinenud, tekib võimalus sõiduk registrist taotluse alusel kustutada**. Kehtiva regulatsiooni ei saa M1- või N1-kategooria sõidukit registrist üldjuhul lammutustõendita kustutada, kui seda just ei viida Eestist välja. Seisuga 01.05.2024 on liiklusregistris 973 825 M1- ja N1-kategooria sõidukit, millest 224 364 osas on registrikanne peatatud ehk ligikaudu veerandil. Kuna praktikas on marginaalses osas peatatud registrikandes olnud sõidukeid aktiivsesse registrisse tagasi toodud, siis võib eeldada, et neid sõidukeid valdavas osas enam ei eksisteeri või on nad sellises seisus, et neid üldjuhul ei ole enam otstarbekas ja majanduslikult mõistlik kasutusele võtta ning need saab selle isiku taotlusel lugeda kadunud sõidukiks ja registrist kustutada. Kuna senini ei kaasnenud inaktiivses registris oleva sõidukiga omanikule mingeid kohustusi, siis ilmselt hooletusest ja mugavusest tulenevalt sõiduki omanikud ei pööranud ka tähelepanu sõiduki omanikuvahetuse korrektsele vormistamisele või osandasid sõiduki ise varuosade saamise eesmärgil või viisid selle teadmatusest ebaseaduslikku lammutuskotta ning seetõttu on sõiduk endiselt liiklusregistris nende nimel. Kui isikul on peatatud registrikandega sõiduk alles, saab ta teha valiku, kas sõiduk uuesti kasutusele võtta (tuleb läbida tehnonõuete kontroll), see ajutiselt registrist kustutada või anda see üle nõuetekohasele jäätmekäitlejale. Kui aga isiku valduses sõidukit ei ole ja tal puudub ka teave selle asukoha kohta või ta teab, et see on hävinenud, ei ole tal võimalik liiklusregistris olevast kandest vabaneda. Planeeritava mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu kohaselt kuuluvad maksustamisele ka peatatud registrikandega M1- ja N1-kategooria sõidukid ning eelnõuga lisatava regulatsioonita tekiks olukord, kus isikul tekib maksukohustus, millest tal aga vabaneda võimalik ei ole, kuna sõiduki kustutamiseks ei saa nõuetekohast lammutustõendit ning muul alusel sõidukit registrist kustutada ei saa. Kadunud sõiduki registrist kustutamine on esialgu lõivuvaba, et motiveerida isikuid mitte jätma registrikannete korrastamist viimasele hetkele.

Mõju ulatus on väike, kuna eeldab isikult üldjuhul ühekordset tegevust ning see ei ole muudatus, mis tooks kaasa kohanemisraskusi. Arvestades asjaolu, et peatatud registrikandeid enam edaspidi juurde ei teki, siis kadunud sõidukite registrist kustutamise toiminguid isik edaspidi tegema ei peaks, mistõttu on ka mõju avaldumise sagedus väike.

Mõjutatud sihtrühm on keskmise suurusega ehk muudatusest on potentsiaalselt mõjutatud 23% liiklusregistrisse kantud M1- ja N1-kategooria sõidukitest.

Muudatusega võib kaasneda ebasoovitavate mõjude risk juhul, kui sõiduki omanik, kelle valduses sõiduk on või ta teab, kus sõiduk asub ehk on teadlik sõiduki olemasolust, taotleb sõiduki kustutamist registrist, kinnitades, et sõiduk on kadunud. Ebasoovitava mõju riski aitab maandada sanktsioonisäte karistusseadustikus, mille § 280 lõike 1 kohaselt võib haldusorganile teadvalt valeandmete eest karistada rahatrahviga kuni 200 trahviühikut või arestiga ning alates 2027 võib sanktsioneerida lõike 2 alusel rahalise karistuse või kuni kaheaastase vangistusega, kuna valeandmete esitamise eesmärk on vabaneda maksukohustusest.

**Eelnõu kohaselt sätestatakse sõiduki automaatne registrist kustutamine, kui sõiduki registrikanne on 01.07.2026 seisuga olnud peatatud kauem kui seitse aastat.** Sellised sõidukid kustutab TRAM registrist 01.11.2026 (tegemist on liiklusregistri automaatse toiminguga sõiduki registrikande eelnimetatud parameetrile vastavuse korral), kui omanik ei ole sõidukiga vajalikke toiminguid teinud, et seda ära hoida. Puhver peatatud kande aja fikseerimise ja registrist kustutamse vahel on vajalik, et omanik, kui ta ei ole veel teadvustanud, et tema sõiduk langeb automaatse kustutamise parameetri alla, jõuaks teha vajalikud toimingud, kui sõiduk on tegelikult olemas ja omaniku valduses. Transpordiamet saadab kõigile automaatkustutamisele minevete sõidukite omanikele ennetavalt ka vastavad teavitused. Sõidukiomanikul on ka enne automaatkustutamist võimalik sõiduk registrist kustutada, kui see on kadunud või selle olemasolul jäätmekäitlejale üle andes. Automaatkustutamine aitab iseäranis neid omanikke, kelle sõiduk on kadunud, kuid kes mingil põhjusel ei saa TRAMile kustutamistaotlust teha või peavad seda mingil põhjusel liiga tülikaks ehk neil puudub vajadus täiendavate toimingute järele.

Mõju ulatus sõltub asjaolust, kas automaatkustutamisele minev sõiduk on tegelikult alles ja omaniku või vastutava kasutaja valduses, sest sel juhul eeldab see isikult täiendavaid tegevusi, et sõidukit alusetult ei kustutataks, kuid see ei too ilmselt isikule kaasa kohanemisraskusi. Kui isiku valduses aga automaatkustutamisele minevat sõidukit ei ole, puudub tal vajadus täiendavate tegevuste järele.

Mõju avaldumise sagedus on samuti väike, kuna eeldab sõiduki omanikul ühekordset tegevust ja seda ka juhul, kui kustutamisele minev sõiduk ei ole kadunud, vaid on omaniku valduses.

Mõjutatud sihtrühmaks on peatatud registrikandega sõidukite omanikest ligikaudu pooled, kelle sõidukid on peatatud kandega staatuses olnud juba enam kui seitse aastat. Arvestades et kogu sõidukipargist on peatatud registrikandega sõidukeid ligikaudu veerand, siis on mõjutatus sihtrühma suurus keskmine.

Muudatusega võib kaasneda ebasoovitav mõju, kui sõidukiomanik tulevasest maksukoormusest pääsemiseks laseb registrist kustutada sõiduki, mis tegelikult ei ole kadunud ja on tema valduses ehk registrikanne tehakse ebaõigetel alustel. Ebasoovitava mõju riski vähendab asjaolu, et registrist kustutatud sõidukit ei ole lubatud liikluses kasutada ning täiendavalt lisatakse seadusesse vastutussäte juhuks, kui omanik on lasknud sõiduki registrist kustutada toimingu tegemata jätmise (registrikande taastamine, ajutise peatamisega asendamine või jäätmekäitlejale üle andmine) tõttu.

**Eelnõuga lisatakse LS-i vastutus toimingu tegemata jätmise eest, kui selle tagajärjeks on sõiduki liiklusregistrist kustutamine** (kui sõiduki registrikanne on olnud peatatud kauem kui 7 aastat, siis TRAM kustutab selle registris, kui omanik või vastutav kasutaja ei tee selle vältimiseks vajalikke toiminguid) ehk siis sanktsioneeritakse andmete varjamist, kui omanik või vastutav kasutaja on lasknud sõiduki registrist automaatselt kustutada (01.07.2026 seisuga üle seitsme aasta peatatud registrikandega sõiduk), olles teadlik, et sõiduk tegelikult eksisteerib. Sättes nähakse ette vastutus toimingu (registrikande taastamine tehnonõuete vastavuse kontrolli läbimisega, sõiduki ajutiselt kustutamine või jäätmekäitlejale üle andmine) tegemata jätmise eest. Kui sõiduk on alles ja omaniku valduses, peab omanik tegema valiku, mida sõidukiga edaspidi teha soovib, kas siis sõiduki kasutusele võtma, ajutiselt registrist kustutama või andma sõiduki üle keskkonnaluba omavale jäätmekäitlejale. Toimingu tegemata jätmise eest võidakse karistada füüsilist isikut kuni 100 trahviühikuga ning juriidilist isikut kuni 32 000 euro suuruse rahatrahviga. Haldussunni meetme rakendamise asemel on valitud väärteovastutus, kuna rikkumine on juba toime pandud ning väärteovastutuse asemel haldussunni tagantjärele kohaldamine ei ole mõttekas ega võimalik ja seda ei ole võimalik enam ka kõrvaldada. Kui isik on esitanud TRAMile valeandmeid ehk taotlenud sõiduki kustutamist § 77 lõike 61 alusel, saab füüsilist isikut karistada karistusseadustiku § 280 alusel kuni 300 trahviühiku või arestiga.

Mõju avaldumise ulatust ja sagedust on keeruline hinnata, kuivõrd ei ole ette näha isikute käitumist ja ennustada, kui paljudel juhtudel isikud teadlikult nõutud toimingud tegemata jätavad ja sõiduki alusetult registrist kustutada lasevad.

Mõju sihtrühmaks on potentsiaalselt kõik rohkem kui 7 aastat peatatud registrikande staatuses olevate sõidukite omanikud, kuid arvestades kogu registris olevate sõidukite arvu, võib lugeda sihtrühma väikseks. Muudatusega ei kaasne teadaolevalt ebasoovitavate mõjude riski.

**Sihtrühm 2:** Transpordiamet

**Mõju kirjeldus:** Kehtiva regulatsiooni kohaselt saab M1- ja N1.kategooria sõiduki üldjuhul liiklusregistrist kustutada mootorsõiduki või selle haagise väljaviimisel Eestist seoses mootorsõiduki või selle haagise omaniku teise riiki elama asumisega või sõiduki võõrandamisel teise riiki, nõuetekohase lammutustõendi alusel, Euroopa Liidu liikmesriigi vastava ametiasutuse ametliku informatsiooni alusel mootorsõiduki või selle haagise registreerimise kohta selles liikmesriigis.

Muudatuste tulemusel võib TRAM-ile tekkida töökoormust juurde, kui peatatud kandega sõidukiomanikud soovivad esitada sõiduki kustutamistaotlusi büroos kohapeal, mitte e‑teeninduses. Isikute hulka, kes e-teeninduse asemel eelistava kohale tulla, ei ole võimalik prognoosida, seega see koormus jaotub suures osas eelduslikult 2 aasta peale, kui peatatud registrikandega sõiduki kustutamine on lõivuvaba või sümboolse 15-eurose lõivuga. Lisaks peab TRAM välja arendama liiklusregistris täiendava mooduli, mis võimaldab inimestel e‑teeninduses kustutamistaotlusi esitada.

TRAM peab muudatusega kohanemiseks tegema mõningaid töökorralduslikke muudatusi, et teenindada isikuid, kes ei saa kasutada e-lahendusi ning soovivad büroosse kohapeale tulla. Teoreetiliselt võib see mõjutada ka teiste TRAMi teenuste pakkumise kiirust, kuid eeldatavasti ei teki muudatusest siiski hüppelist töökoormuse kasvu, mis vajaks olulist tööjõu juurde palkamist. Seda põhjusel, et esiteks jaotub see töökoormus eelduslikult paari aasta peale ning teiseks tehakse tõenäoliselt enamus kustutamistaotluse e-teeninduses. Seetõttu võib arvata, et TRAMi tegevuses võivad esineda mõningad vähesed muudatused, kuid nendega ei kaasne mingeid kohanemisraskusi, mistõttu on mõju ulatus keskmine.

Mõju mõju avaldumise sagedus on väike, sest eeldatavasti on neid inimesi, kes sõiduki olemasolu büroos kohapeale tõestama tulevad, pigem vähe ja nende teenindamine jaotub paari5 aasta peale. Seega on alust arvata, et TRAMi kokkupuude muudatusega on ebaregulaarne ja pigem harv.

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

**Sihtrühm 3:** väärteokoosseisu kohtuvälised menetlejad.

**Mõju kirjeldus:** Eelnõuga lisatava väärteokoosseisu kohtuväliseks menetlejaks võib olla nii Keskkonnaamet, PPA kui ka TRAM, vastavalt siis sellele, kes rikkumise avastab ehk menetlusökonoomika mõttes ei ole otstarbekas määrata ühte kindlat menetlejat, kuna rikkumise võivad avastada oma tavapärase järelevalvetöö käigus kõik eelnimetatud asutused, kes muul juhul peaksid rikkumisest teavitama teist järelevalveasutust.

Mõju avaldumise ulatust ja sagedust on keeruline hinnata, kuivõrd ei ole ette näha isikute käitumist ja ennustada, kui paljudel juhtudel isikud teadlikult nõutud toimingud tegemata jätavad ja sõiduki alusetult registrist kustutada lasevad ning kui palju neist rikkumistest avastatakse.

Mõju sihtrühmaks on väike, arvestades et kogu riigiasutuste hulgast on muudatusega hõlmatud vaid neli.

Muudatusega ei kaasne teadaolevalt ebasoovitavate mõjude riski.

**6.2. Muudatus** – kehtestatakse kohustus teatud juhtudel tõendada registrist ajutiselt kustutatud sõiduki olemasolu.

**Sihtrühm 1:** sõidukiomanikud.

**Mõju kirjeldus:** Kui omanik soovib ajutiselt registrist kustutada sõidukit, millel ei ole kehtivat ülevaatust või millega ei ole viimase kahe aasta jooksul tehnoülevaatusel käidud (arvesse löheb ka kontroll, mis ei lõppe positiivse tulemusega), tuleb edaspidi sõiduki olemasolu tõendada. Kehtiva regulatsiooni kohaselt saab omaniku taotluse alusel sõiduki ajutisel kustutada kuni 24 kuuks ning ei ole piirangut peale selle aja täitumist uut ajutise kustutamise perioodi taotleda. Sõiduki olemasolu tõendamise nõude eesmärk on piirata nn fantoomsõidukite tekkimist ehk kui omanik on sõiduki ebaseaduslikult lammutanud, siis selle varjamiseks ta kustutab sõiduki ajutiselt registrist ja pikendab seda lõputult. Tõendamiskohustus tagab, et sõiduk, mida ajutiselt registrist kustutatakse, ka reaalselt eksisteerib. Sõiduki olemasolu saab tõendada kas TRAMi loodava digiregistreerimise lahenduse vahendusel või TRAM büroos sõidukit ette näidates. Sellise toimingu eest tuleb tasuda ka riigilõivu 15 eurot.

Mõju ulatus on väike, sest ajutiselt kustutatakse sõiduk juhul, kui sellega mingil perioodil ei ole plaani liikluses osaleda kas seetõttu, et tegemist on hooajalise hobisõidukiga või on sõiduk remondi/taastamise ootel ning ajutise kustutamise perioodil ei ole sõidukil liikluskindlustuse kohustust.

Mõjutatud sihtrühmaks on sõidukiomanikud, kes mingil põhjusel sõidukit pikema perioodi jooksul ei kasuta, kuid plaanivad seda millalgi tulevikus siiski teha. Üldjuhul hobisõiduki omanik kustutab sõiduki ajutiselt registrist talviseks perioodiks ning käib sõidukiga perioodiliselt tehnonõuetele vastavuse kontrollis ning sellisel juhul sõiduki olemasolu täiendavalt tõendada ei ole vaja. Põhiline sihtrühm on sõidukite taastajad ja kollektsionäärid, kelle sõiduk pikema perioodi jooksul liikluses ei osale ka seetõttu, et see ei ole tehniliselt korras ja seda alles renoveeritakse või sõiduk on osa suuremast kollektsioonist ning see seisab eksponaadina ja liikluses sellega ei osaleta. Sihtrühm on seega väike. Muudatusega ei ole ette näha ebasoovitavate mõjude riski.

**Sihtrühm 2:** Transpordiamet.

**Mõju kirjeldus:** Muudatuste tulemusel võib TRAM-ile tekkida töökoormust juurde, kui sõiduki ajutisel kustutamisel soovivad sõidukiomanikud tõendada sõiduki olemasolu büroos kohapeal ja mitte e‑teeninduses. Isikute hulka, kes e-teeninduse asemel eelistavad kohale tulla, ei ole võimalik prognoosida, kuid eeldada võiks, et sõidukiga, millel puudub kehtiv tehnonõuete vastavuse kontroll, on üsna tülikas tulla büroosse kohale ning seetõttu võiks arvata, et valdav osa isikuid, kes tõendamisteenust vajab, kasutab e-lahendust.

Mõju ulatus: TRAM peab muudatusega kohanemiseks tegema mõningaid töökorralduslikke muudatusi, et teenindada isikuid, kes ei saa kasutada e-lahendusi ning soovivad büroosse kohapeale tulla. Teoreetiliselt võib see mõjutada ka teiste TRAMi teenuste pakkumise kiirust, kuid eeldatavasti ei teki muudatusest siiski hüppelist töökoormuse kasvu, mis vajaks olulist tööjõu juurde palkamist. Seda põhjusel, et tõenäoliselt enamik inimesi soovivad sõiduki olemasolu tõendada vastava rakenduse kaudu e-teeninduses. Seetõttu võib arvata, et TRAMi tegevuses võivad esineda mõningad vähesed muudatused, kuid nendega ei kaasne mingeid kohanemisraskusi, mistõttu on mõju keskmine.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus on väike, sest eeldatavasti on neid inimesi, kes sõiduki olemasolu büroos kohapeale tõestama tulevad, pigem minimaalselt. Seega on alust arvata, et TRAMi kokkupuude muudatusega on ebaregulaarne ja pigem harv.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: teoreetiline risk on pikemad järjekorrad teiste teenuste pakkumisel, kuid eespool kirjeldatu alusel on põhjust arvata, et see risk ei realiseeru.

**6.3. Muudatus** – võimaldatakse Transpordiametil registrist ajutiselt kustutada sõidukid, mille omanik on surnud või kustutatud.

**Sihtrühm:** sõidukiomanike pärijad või õigusjärglased.

**Mõju kirjeldus:** Muudatuste kohaselt kustutab edaspidi TRAM ajutiselt registrist sõiduki registrist, kui selle füüsilisest isikust omaniku surmast on möödunud vähemalt üks aasta või juriidilisest isikust omanik on olnud äriregistrist kustutatud vähemalt üks kuu. Praegusel juhul jäävad selliste omanike sõidukid registri aktiivsesse ossa või liiguvad hiljemalt kaks aastat peale tehnoülevaatuse ja liikluskindlustuse lõppemist peatatud kandesse. Eelnõu kohaselt ei kustutata sõidukit ajutiselt registrist kohe, kui registrijärgne omanik on surnud, vaid aasta pärast sündmuse asetleidmist, et pärijatel oleks piisav aeg vajalike toimingute tegemiseks. Samamoodi ei kustutata ajutiselt juriidilise isiku sõidukit kohe peale isiku äriregistrist kustutamist, vaid jäetakse 1 kuu likvideerijale/õigusjärglasele aega vajalike toimingute tegemiseks. Lõpptulemina on oluline, et registrikanded oleks ajakohased. Kehtiva korra kohaselt võib tekkida olukord, kus surnud või likvideeritud omaniku nimel olev sõiduk osaleb liikluses, kuna selle valdaja sõlmib nõutud liikluskindlustuse ja käib sõidukiga ka tehnoülevaatusel, kuid kuna omaniku kohta ei ole registris ajakohaseid andmeid, siis sõidukiga toime pandud rikkumiste puhul ei ole võimalik sõidukiomaniku vastutust realiseerida. Ajutiselt registrist kustutatud sõiduk loetakse registreerimata sõidukiks (LSi § 77 lõige 84) ja selle kasutamine liikluses on keelatud ehk siis sõiduki ajutine kustutamine motiveeriks pärijaid ja õiglusjärglasi sõiduki omaniku muutust vormistama.

Mõju ulatus on väike, kuna ei eelda isikutelt senisest erinevaid tegevusi, sest ka kehtiva LS kohaselt tuleb registriandmete muutmiseks esitada TRAMile taotluse viie tööpäeva jooksul andmete muutmisest arvates ehk kui toimingud õigeaegselt tehakse, puudub ka vajadus TRAMi poolt sõiduki ajutiseks kustutamiseks.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus on väike, arvestades, et kogu registris olevast sõidukipargist puudutab see marginaalset osa.

Ebasoovitavate mõjude risk kaasneb juhtudega, kus pärimismenetlus ei jõua aasta jooksul peale omaniku surma lõpule ning sõidukit valdaval isikul ei ole peale sõiduki ajutist registrist kustutamist enam võimalik sõidukit liikluses kasutada. Seda riski ei ole võimalik vähendada, vaid sõiduki valdaja peab sellega arvestama, et sõidukit ei saa liikluses enne kasutada, kui pärimisprotsess on lõppenud, kuna sõidukiga sel ajavahemikul toime pandud rikkumiste puhul puudub nende eest vastutav isik.

**6.4. Muudatus** – lihtsustatakse registrist kustutatud sõidukite üleandmist jäätmekäitlejale.

**Sihtrühm 1:** peatatud registrikandega sõidukite valdajad ja kinnistu omanikud, millel registrist kustutatud sõiduk asub

**Mõju kirjeldus:** Eelnõu kohaselt võib sõiduki valdaja või kinnistu omanik, millel registrist kustutatud sõiduk asub, anda sõiduki üle jäätmekäitlejale, ilma selleks viimase registrisse kantud omaniku nõusolekut küsimata kuna võib eeldada, et omanik on sisuliselt omandist loobunud, sest ta ei ole teinud vajalikke toiminguid, et sõidukit registrist ei kustutataks. Enne sõiduki jäätmekäitlejale üleandmist tuleb sõiduk siiski tuvastada ja kui sõidukil puuduvad registreerimismärgid, tuvastatakse sõiduk identifitseerimisnumbri (VIN-kood vms) alusel. Kui tavaliselt nõuab jäätmekäitleja sõiduki vastuvõtmisel sõiduki registreerimistunnistust ja registrisse kantud omaniku nõusolekut, kui sõiduki üleandjaks ei ole isik, kes on märgitud omanikuks registreerimistunnistusel, veendumaks ei sõiduki annab üle selleks õigustatud isik, siis kõnealusel juhul neid nõudma ei pea. Muudatuse tulemusena on võimalik jäätmekäitlejatele üle anda hüljatud sõidukeid, mis registrisse kantud omaniku jaoks on kadunud ning mis risustavad kas avalikku ruumi või kellegi kinnistut ja mille käitlemiseks seni alused puudusid. Vastavalt jäätmeseaduse § 263 lõikele 8 tagavad mootorsõidukite tootjad vähemalt kord aastas tasuta romusõidukite kogumise ja kuludeta üleandmise käesoleva nõuetekohasele jäätmekäitlejale ehk valdaja poolt tuvastatud ja registrist kustutatud sõiduki saab üle anda täiendavate kuludeta.

Mõju ulatus on väike ja kaasa vajadust selliste täiendavate tegevuste järele, mis tooks sihtrühmale kaasa kohanemisraskusi, pigem toob muudatus sihtrühmale oodatud võimaluse vabaneda keskkonna risustavatest autoromudest.

Mõju avaldumise sagedus on väike, sest tõenäoliselt ühe isiku kinnistul ei hoiustada suuremal hulgal hüljatud sõidukeid, mille omanikud nende vastu huvi ei tunne ja on neist loobunud. Arvestades ka asjaolu, et peatatud registrikandega sõidukeid edaspidi juurde ei teki, siis tõenäoliselt väheneb ajas ka probleem, et võõral kinnistul seisab registrist kustutatud sõiduk. Muudatusega ei kaasne teadaolevalt ebasoovitavate mõjude riski.

**Sihtrühm 2:** jäätmekäitlejad.

**Mõju kirjeldus:** Kehtiva regulatsiooni kohaselt tuleb romusõiduki jäätmekäitlejale üle andes esitada sõiduki registreerimistunnistus ja registrisse kantud omaniku nõusolek, kui üleandjaks on teine isik. Eelnõu kohaselt võib jäätmekäitlejale üle anda sõiduki ilma registreerimistunnistuse ja registrisse kantud omaniku nõusolekuta, kui sõiduk on registris kustutatud, seejuures tuleb lihtsalt sõiduk identifitseerida ja liiklusregistrist üle kontrollida, et üle antav sõiduk on registrist kustutatud kas omaniku taotluse alusel või TRAMi poolt automaatkustutatud (vastav märge tehakse sõiduki andmete juurde liiklusregistris). Muus osas on tegemist jäätmekäitleja jaoks tavapärase romusõiduki käitlemisega, mistõttu on ka muudatuse mõju ulatus väike.

Mõju avaldumise sagedust on keeruline hinnata, sest ei ole teada, kui palju selliseid registrist kustutatud, kuid reaalselt eksisteerivaid sõidukeid on ning kui palju nendest jõuab jäätmekäitlejani.

Mõjutatud sihtrühma suurus on keskmine, arvestades, et kogu keskkonnakaitseluba omavatest ettevõtetes arvust 250 on romusõidukite käitlejaid ainult 70 ehk alla 50%. Muudatusega ei kaasne teadaolevalt ebasoovitavate mõjude riski.

**6.5. Muudatus** – vanasõiduki tunnustamise regulatsiooni täpsustamine

**Sihtrühm:** vanasõidukiklubid ja asjatundjad

**Mõju kirjeldus:** Kehtiva LS kohaselt on vanasõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat ja mida on vanasõidukina tunnustatud. Tunnustamist teostavad vähemalt viie vanasõidukiklubi määratud ja TRAMi pool tunnustatud kaks asjatundjat, kes väljastavad vanasõidukina tunnustamise akti. Kehtiv sõiduki vanasõidukina tunnustamise regulatsioon pärineb ajast, kui vanasõiduki klubisid oli vähe ning nad ei olnud registreeritud juriidiliste isikutena, vaid tegutseti peamiselt seltsingu vormis, mistõttu ilmselt ei ole LSis vanatehnikaklubina tegutsemise kohta täpsemaid nõudeid. Ajad on edasi läinud ning aktiivselt toimetavad vanasõidukiklubid tegutsevad mittetulundusühingutena. Lisaks, kuna varasemalt oli klubisid oluliselt vähem, siis seati asjatundja määramise kriteeriumiks viie klubi toetus. Tänaseks on vanasõidukiklubisid oluliselt rohkem, teadaolevalt on Eesti Vanatehnika Klubide Liidu (EVKL) juurde koondunud 13 vanasõidukiklubi. Kuna kehtivas seaduses puuduvad täpsustused nii vanasõidukiklubi tegutsemisvormile, tegevusajale ja tegevuseesmärkidele, võib see viia vanasõiduki tunnustamise akti väärtuse devalveerumiseni, kus TRAMile asjatundja esitamiseks on võimalik luua viis fiktiivset klubi (väites, et sellised klubid on, sest kuna juriidilise isikuna tegutsemise vormi ei ole ette nähtud, siis ei saa ka kontrollida, kas selline klubi eksisteerib ja mis eesmärkidel tegutseb) ning asjatundjaks isik, kelle vanasõiduki alaste teadmised võivad olla puudulikud. Kuna praktikas on enamus vanasõidukiklubisid koondunud EVKL-i juurde, siis asjatundja määratakse kõigi liikmete poolt konsensuslikult, et tagada asjatundja kõrge tase ja valdkondlik tunnustus. Et tagada edaspidi vanasõiduki tunnustamise akti usaldusväärsus ja kõrge väärtus ning asjatundjate pädevus, siis täpsustatakse regulatsiooni selliselt, et asjatundja määramiseks on vaja vähemalt 10 klubi toetust. Ning selleks, et oleks võimalik veenduda, et vanasõiduki klubi ka reaalselt eksisteerib, sätestatakse, et klubiks loetakse vähemalt viis aastat tegutsenud mittetulundusühing, mille eesmärk on vanasõidukikultuuri edendamine ja ajaloopärandi säilitamine ja millel on vähemalt 10 liiget. Eeltoodud täpsustused aitavad edaspidi vältida ka juba praktikas esinenud olukordi, kus asjatundjaks soovitakse määrata isikut vanasõidukiklubide poolt, mis tõenäoliselt on olemas ainult paberil ning mille eksistentsi ei ole võimalik tuvastada.

Muudatuste mõju ulatus on väike, kuna hetkel praktikas juba tegelikult esitab asjatundja TRAMile tunnustamiseks sisuliselt 13 vanasõidukiklubi ning klubid tegutsevad MTÜ vormis ehk sihtrühm ei pea oma seinist käitumist muutma ning puudub vajadus muudatustega kohanemiseks mõeldud tegevuste järele.

Mõju avaldumise sagedus on väike, kuna asjatundjate määramine ei ole igapäevane tegevus ning isikuid, kes üldse võiksid asjatundjana kvalifitseeruda oma teadmiste ja oskuste poolest, on vähesel hulgal.

Mõjutatud sihtrühm on väike, arvestades, et vanasõidukiklubina tegutsevaid klubisid on vähem kui 20, kuid erinevate klubidena mingi valdkonna edendamiseks tegutsevaid MTÜ-sid on oluliselt rohkem.

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

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

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

**8. Rakendusaktid**

Eelnõu rakendamiseks ei ole vaja muuta olemasolevaid ega kehtestada uusi määrusi.

**9. Seaduse jõustumine**

Seadus on kavandatud jõustuma 2025. aasta 1 jaanuaril, et vajalikud liiklusregistri arendused registrikande peatamise lõpetamise ning kadunud sõidukite registris kustutamiseks taotluste esitamise võimaldamise rakendamiseks jõuaks seaduse jõustumise ajaks valmis.

**9.1. Erisused jõustumises:**

Eelnõu § 2 osa sätteid ja § 3 jõustuvad üldisest jõustumisajast erinevalt, sõltudes TRAMi tehnilisest valmisolekust ja regulatsiooni erinevast rakendamisvajadusest.

Tulenevalt täiendavast vajadusest liiklusregistri arenduste järele ja selle elluviimiseks vajalikust ajast, jõustuvad 01.01.2026 järgmised sätted:

1) paragrahvi 2 punkt 2, mis sätestab kadunud sõiduki kustutamise TRAMi algatusel;

2) paragrahvi 2 punkt 3, mis sätestab sõiduki ajutise registrist kustutamise perioodide erisused;

3) paragrahvi 2 punkt 4, mis sätestab sõiduki, millel puudub kehtiv tehnoülevaatus ja millega ei ole viimase 2 aasta jooksul tehnoülevaatus punktis käidud, olemasolu tõendamise kohustuse, kui seda soovitakse ajutiselt registrist kustutada;

4) paragrahvi 2 punkt 5, mis sätestab, millal TRAM kustutab sõiduki ajutiselt, kui omanikku ei eksisteeri;

5) paragrahvi 2 punkt 10, mis sätestab lõivu tasumise sõiduki ajutise kustutamise taotlemisel, kui sellega kaasneb sõiduki olemasolu tõendamise kohustus ning kadunud sõiduki registrist kustutamise taotlemise eest;

6) paragrahvi 2 punkt 18, millega lisatakse võimalus peatatud registrikande asendamiseks ajutise kustutamisega ja millega kaasneb sõiduki olemasolu tõendamise kohustus;

7) paragrahvi 3 punktid 1 ja 2, millega muudetase RLS § 14274 pealkiri seoses ajutise kustutamise eest võetava riigilõivu lisamisega ning lisatakse riigilõivumäär sõiduki ajutise kustutamise eest, kui sellega kaasneb sõiduki olemasolu tõendamise vajadus ning lõivumäär kadunud sõiduki kustutamise eest (tulenevalt vajadusest motiveerida isikuid kadunud sõidukite registrist kustutamiseks taotlusi esitama aegsasti, on see kuni 2025.a. lõpuni riigilõivuvaba, kuid alates 01.01.2026 tuleb tasuda selle toimingu eest 15 eurot riigilõivu).

Paragrahvi 3 punkt 3 jõustub 01.01.2027. Kuna regulatsiooni muudatuse tõttu enam alates 01.01.2025 peatatud registrikandega sõidukeid juurde ei teki ja isikutel on aega oma kadunud sõiduki registrist kustutamiseks kaks aastat (kuni 2026 lõpuni) ning esialgu on kadunud sõiduki kustutamine lõivuvaba ja alates 2026 võetakse selle eest lõivu 15 eurot, mis peaks motiveerima isikuid toimingud õigeaegselt teostama, siis alates 2027 tuleb tasuda kadunud sõiduki registrist kustutamise eest riigilõivu 800 eurot, mis ei ole enam toimingu tegemise lõiv vaid keskkonnalõiv võimalike keskkonnakahjude katteks, kuna registrist soovitakse kustutada sõidukit, mille nõuetekohast käitlemist ei kinnita jäätmekäitleja antud lammutustõend.

**11. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

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

Eelnõu saadeti arvamuse avaldamiseks järgmistele mootorsõidukite ja mootorsõidukite osade maaletoojatele: Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liit, Autoettevõtete Liit, ADBD OÜ, Osaühing TRADILO, AS RENEST, PrimeExport OÜ, Mechatronic OÜ, OÜ Carcom, Auto-Bon Baltic OÜ, OÜ Pabela Auto, ASC Motors OÜ, Skaut24 OÜ, Nordic Auto OÜ, OÜ Crossar, OÜ AD Consult, Car Exchange OÜ, Osaühing Merisaare Autod, Euest OÜ, USA Cars OÜ, AS Carring, OÜ Atlante, OÜ Docs Nordic, OÜ Hektor, A1 Autokeskus OÜ, Bros OÜ, TT-Mobile OÜ, JossCar OÜ, Rosma OÜ, OÜ Rodrigo, OÜ Dalinger Auto, Raidsaare OÜ, AGR Autokeskus OÜ, Oolmar autos OÜ, AutoHalle OÜ, Nissan Nordic Europe Oy Eesti filiaal, Marpatex OÜ, OÜ Nordauto Grupp, Auto Forte Tallinn OÜ, Autowelt Baltic OÜ, OÜ Import Auto, OÜ Daamele, OÜ Tika Auto, Autospirit Tartu OÜ, OÜ KIndle, OÜ AL Mare Auto, OÜ Merton Grupp, OÜ PKW Auto, Sports Car Center Eesti OÜ, M-Trade OÜ, Carport OÜ, BUmmel OÜ, OÜ Autolink, OÜ Moneklar, CarProf OÜ, PPC Gamma OÜ, Suncar OÜ, Eleport OÜ, ASMO OÜ, Toyota Baltic AS, Valli Sõiduk OÜ, AS Viking Motors, Automark OÜ, OÜ Welg Varuosad, OÜ Apriory, 007 Autohaus OÜ, Auto Group OÜ, Aaria Auto OÜ, Ropka Automobile OÜ, Erram OÜ, ABC Motors AS, OÜ Juno, OÜ Mootorvedu, Ameerika Autoteeninduse OÜ, Road Car OÜ, OÜ Meilestar, Osaühing Hansaauto, OÜ Ksauto, GS-Automobile OÜ, AS Tauf-Auto, Crank Auto OÜ, Hansen Auto OÜ, OÜ Hindren, Tehase Auto OÜ, NCG Import Baltics OÜ, Võru Autopood OÜ, OÜ Auteks, OÜ Villu Auto, AS United Motors, Northstar Motors OÜ, Autoland OÜ, Hyprfox OÜ, Provide OÜ, Carpartner OÜ, Sponge Racing OÜ, Sampo Ank OÜ, Baltfish Trade OÜ, OÜ RNR, Oliver Invest OÜ, Nemm Autokeskus OÜ, MOller Auto Pärnu OÜ, AS Aasta Auto Pluss, OÜ Tiffer Auto, A-Ameerika OÜ, Atfan OÜ, OÜ Wiseman, SkyCar OÜ, OÜ Ideal Auto, PÜ Tarmoren, AS Topauto, Autoholding OÜ, Cars.ee OÜ, OÜ Siksol, KIA Auto AS, Berg Auto OÜ, Mobile24 OÜ, OÜ JPcars, OÜ Landolett, Volvax Baltic OÜ, American Beauty OÜ, Americandream OÜ, OÜ Delfi Grupp, OÜ Motoplanet, OÜ Rommy Autoaed, City Motors AS, Inseneri- ja tehnikaühistu Rebella, OÜ Üksteist, Veho Baltics OÜ, Etamo OÜ, Moller Auto Viru OÜ, KM Trading OÜ, OÜ Balti Autogrupp, A&D Wagen Grupp OÜ, OÜ Autoagentuur, Net Motors OÜ, OÜ Beanda, Selgelt OÜ, AS Auto 100, OÜ Intertrade.

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

Kooskõlastusringil esitasid märkuseid ja arvamusi Justiitsministeerium, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Linnade ja Valdade Liit, Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon, Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutus, Transpordiamet, Eesti Land Roveri klubi, Eesti Liikluskindlustuse Fond, Eesti Vanatehnika Klubide Liit ja Liisingliit. Märkustega arvestamise tabel on lisatud seletuskirjale.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Algatab Vabariigi Valitsus „….“ ……………. 2024

allkirjastatud digitaalselt

1. [eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0061&rid=9](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0061&rid=9). [↑](#footnote-ref-1)
2. [*Assessment of the implementation of the ELV Directive with emphasis on ELVs unknown whereabouts; Prepared by Oeko-Institut e.V., Institute for Applied Ecology*; 2017](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/elv/ELV_report.pdf). [↑](#footnote-ref-2)
3. Sama. [↑](#footnote-ref-3)
4. M1 kategooria sõiduk on reisijateveoks ettenähtud mootorsõiduk, millel on lisaks juhtistmele kõige rohkem kaheksa istekohta. N1 kategooria sõiduk on kaubaveoks ettenähtud sõiduk, mille suurim mass ei ületa 3,5 tonni. L2e on kolmerattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ei ületa 45 km/h ja mille sädesüütega sisepõlemismootori töömaht ei ületa 50 cm3 või muu sisepõlemismootori suurim kasulik võimsus ei ületa 4 kW või mille elektrimootori suurim püsi-nimivõimsus ei ületa 4 kW. [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdF> [↑](#footnote-ref-5)