

Raudteeseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase seadusega korrastatakse ja ajakohastatakse raudteeseadust (RdtS) ning seetõttu muudetakse ka riigilõivuseadust (RLS). Eelnõu koostamise tingis vajadus kõrvaldada Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA) auditi käigus välja toodud puudused. Eelnõu eesmärk on parandada raudteeohutust ja viia RdtS vastavusse Euroopa Liidu õigusaktidega. Täiendatakse raudteeliikluse ohutuse hindamise ja kontrolli mehhanisme, täpsustatakse ohutuse seire ja hindamise protseduure, samuti käsitlevad muudatused riskijuhtimissüsteemide rakendamist.

ERA auditis märgiti, et Eestis puudub ressursid korrektselt menetleda hoolduse eest vastutava üksuse (ECM) sertifitseerimist (sertifitseerimismenetlus) ning sertifitseerimisprotsess ei täida kõiki akrediteerimiskeemi nõudeid. Auditi kohaselt ei ole Eesti riiklik ohutusasutus (NSA), kelleks on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA), täitnud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2016/798 ja komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/779 sätestatud kohustusi, kuna sertifitseerimisasutusel puudub sõltumatu hindamiskomitee ning puudub ka järelevalve selle vastavuse üle. Nimetatud puudused võivad ERA hinnangul kahjustada valdkonna usaldust sidusrühmades ja teiste ELi liikmesriikide akrediteeritud sertifitseerimisasutustes, samuti tekitada riski, et Eesti ei suuda täita Euroopa Liidu määrustest tulenevaid kohustusi.

Sätestatakse ERA auditi käigus loodud tegevusplaani RdtS-t puudutavad punktid. Samuti reguleeritakse Kliimaministeeriumi auditikohustust, et tagada raudteesüsteemi järjepidev hindamine ja sertifitseerimisprotsessi vastavus kehtivatele nõuetele. Samuti tagatakse raudtee reisijateveo reeglite vastavus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2021/782, mis puudutab rongireisijate õigusi ja kohustusi, muutes raudteeseaduse asjakohaseid sätteid.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Seaduseelnõu ning seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna nõunik Kätlin Ründla (256 407, katlin.rundla@kliimaministeerium.ee) ja raudtee valdkonnajuht Indrek Laineveer (639 7636, indrek.laineveer@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigused osakonna nõunik Anna-Liisa Kotsjuba (6258 998, anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee). Keeletoimetaja oli Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteoimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee).

1.3. Märkused

Eelnõukohase seadusega on kavandatud muuta 2024. aasta 18. oktoobril jõustunud RdtS-i redaktsiooni (RT I, 08.10.2024, 16) ja riigilõivuseadust (RT I, 21.06.2024, 22).

ERA auditi raporti kohaselt ei täideta akrediteerimiskava ERA 1172/002 V3.1 nõudeid. Kliimaministeerium ei olnud seni kontrollinud TTJA-d nende akrediteerimisnõuete järgi. Kuigi TTJA on määratud raudteeseadusega ECM-i sertifitseerimisorganiks, ei ole TTJA-le rakendatud akrediteerimiskava nõudeid. Raportis tuuakse välja ka risk, et kohaldatakse puudustega raudteeseaduse ja EL-i määruse 2019/779 sätteid. ERA auditi tegevusplaanis on

kavandatud, et alates hiljemalt 31. detsembrist 2024 hakkab Kliimaministeerium kontrollima NSA vastavust akrediteerimiskava nõuetele ning NSA-d auditeerima kindlate intervallide järgi.

Eelnõus sätestatakse konkreetsed nõuded raudteeliikluse ohutuse kontrolli ja hindamise mehhanismide, ohutuse seire ja hindamisprotseduuride ning riskijuhtimissüsteemide kohta. Muudatuste kehtestamine on oluline samm Eesti raudteeliikluse ohutuse ja efektiivsuse parandamisel ning vastavuse tagamisel Euroopa Liidu õigusele.

Lisaks uuendatakse raudteeseaduses viited Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, 03.12.2007, lk 14–41) ajakohastatud viidetega määrusele (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 172, 17.05.2021, lk 1–42).

Muudetakse ka raudteeseaduse 12. peatükki, mis käsitleb raudteeliiklusregistrit. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614¹ artikli 8 „Üleminek riiklikelt veeremiregistrilt Euroopa raudteeveeremi registrile“ (edaspidi *komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 artikkel 8*) punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeliiklusregistrit viiakse raudteeveeremi andmestik üle Euroopa raudteeveeremi registrisse (European Vehicle Register (EVR)). Hoolduse eest vastutava üksuse määramine ja registreerimine on kohustuslik igale raudteeveeremile enne selle kasutuselevõttu. See toimub esmalt riiklikus raudteeliiklusregistris ja ülemineku käigus EVR-i süsteemis.

Täiendatakse ka tegutsemise ohutustunnistuse väljaandmist, uuendamist ja taotlemist, et oleks tagatud tegutsemise ohutustunnistuste kontrolldokumentide asjakohasus ja vajalik detailsus tunnistuse väljastamiseks.

Samuti muudetakse ohutusloa menetluse tähtaegu. ERA auditis viidati, et ohutuslubade menetlusaeg on liiga lühike. ERA auditi käigus leiti, et praegune 30-päevane tähtaeg ei ole piisav põhjalikuks ja kvaliteetseks hindamiseks ning tehti ettepanek pikendada menetlusaega, et tagada kõikide ohutusega seotud aspektide põhjalik läbivaatamine ja analüüs. Menetlustähtaegade muutmine on vajalik, et vastata EL-i nõuetele ja parandada raudteeohutust. Raudteeseadusesse lisatakse hoolduse allhanke funktsioonide sertifikaadi väljastamine, mistõttu täiendatakse ka riigilõivuseadust.

Kooskõlas Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) § 1 lõike 2 punktiga 2 ei ole seaduse väljatöötamiseks koostatud väljatöötamiskavatsust, kuna eelnõukohase seadusega rakendatakse Euroopa Liidu õigust. Eelnõu seletuskirja koostamisel on arvestatud HÕNTE-s seaduseelnõu väljatöötamise kavatsuse sisule esitatud nõuetega.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõu algatati ERA auditis välja toodud ettepanekute põhjal. Eelnõu põhieesmärk on rakendada ERA auditi soovitusi, et tagada riikliku raudteesüsteemi vastavus EL-i õigusele ning suurendada raudteeliikluse ohutust ja efektiivsust, koostada tegevusplaan ja sätestada seaduse tasandil Kliimaministeeriumi kohustus auditeerida valdkonda, kuna ERA tuvastas auditi käigus puudujääke raudteeliikluse ohutuse kontrollimisel ja hindamisel.

Tegevusplaanis sätestatakse meetmete eesmärgiks tagada, et kõik raudteeliikluses osalevad ettevõtted rakendaksid ühtseid ohutusstandardeid. Seadusemuudatuste eesmärk on kehtestada

¹Komisjoni rakendusotsus (EL) 2018/1614, 25. oktoober 2018, milles sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused ning muudetakse komisjoni otsust 2007/756/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks, Euroopa Liidu Teataja L 268/53.

konkreetsed nõuded ja kontrollimehhanismid, et tagada pidev ohutusalane järelevalve ning puudujääkide kiire kõrvaldamine. Lisaks toodi auditis välja, et olemasolevad ohutuse hindamise ja seire protseduurid vajavad täpsustamist ja optimeerimist. Tegevusplaanis nähakse ette, et raudtee-ettevõtted peavad välja töötama ja rakendama täpsemad ohutusalase hindamise protseduurid ning andma regulaarseid ülevaateid oma ohutusmeetmete tõhususest. Eelnõus sätestatakse nõuded nende protseduuride standardimiseks ja järelevalveks.

Auditi käigus leiti, et raudteesektoris puudub ühtne ja süsteemne lähenemine riskide juhtimisele ning õnnetusjuhtumite ennetamisele. Tegevusplaanis esitatakse meetmed raudteeliikluse kõiki aspekte hõlmava riskijuhtimissüsteemi loomiseks ja juurutamiseks ning nõuded riskijuhtimise protsesside ja süsteemide rakendamiseks raudteeliikluses. Auditis on toodud esile vajadus, et Kliimaministeerium teeks regulaarseid auditeid, et hinnata raudteeliikluse ohutust ja vastavust kehtestatud nõuetele. Arvestades auditi soovitusi, täiendatakse seaduse sõnastust, et tagada auditeerimise järjepidevus ja tulemuste usaldusväärsus. Seaduse tasandil reguleerimine kindlustab, et auditeerimisprotsess on süsteemne ja läbipaistev, mis omakorda suurendab raudteeliikluse üldist ohutust.

Samuti on eelnõu eesmärk tagada, et reisijateveo reeglid vastaksid Euroopa Liidu nõuetele ning oleks tagatud riigisiseste nõuete vastavus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2021/782, millega tunnistati kehtetuks rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta kehtiv määrus (EÜ) nr 1371/2007. Seega on oluline muuta RdtS vastavaid sätteid, et viidata praegu kehtivatele määrustele.

Eelnõu koostamisel on arvestatud ka TTJA ettepanekutega, mida on peetud oluliseks raudteesektori regulatsioonide ajakohastamisel ning tõhustamisel.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Paragrahviga 1 sätestatakse RdtS-i muudatused ning see koosneb 42 punktist. Paragrahviga 2 sätestatakse RLS-i muudatused.

Paragrahvi 1 punkt 1. RdtS-i § 3 lõike 1 punktis 3 ja § 94 lõike 1 punktis 6 asendatakse sõna „pöörangute“ sõnaga „pöörmete“. Terminit „pöörangud“ ei ole raudteeseaduses määratletud. Selle asemel viidatakse oluliste raudtee osadena pöörmetele. Raudtee on seaduses määratletud kui maatikuga püsivalt ühendatud funktsionaalselt terviklik rajatis, mille olulised osad on muldkeha ja sellele toetuv tee pealisehitus, mis koosneb rööbastest, pöörmetest, liipritest ja ballastist. Et tagada õigusaktides kasutatava terminoloogia ühtsus ja täpsus, tuleb asendada sõna „pöörangute“ sõnaga „pöörmete“. See muudatus aitab vältida segadust ja tagab selguse raudtee oluliste osade määratlemisel.

Punkt 2. RdtS-i § 7 lõikes 1 asendatakse viide kehtetule määrusele viitega otsekohalduvale määrusele (EL) nr 2021/782², mis sisaldab vajalikke reegleid reisijateveo kohta. Seetõttu on oluline teha asjakohane muudatus ka seaduses, mis omakorda tagab, et seadus on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega ja viitab kehtivatele nõuetele rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta.

Punkt 3. RdtS-i § 20 lõike 1 punktis 2 asendatakse sõna „reisijateveoga“ sõnaga „raudteeveoga“. Muudatusega täiendatakse raudteeseadust mitteavaliku raudtee kaubaveo vastutuskindlustuse nõudega.

Kehtivas § 20 lõikes 1 ei ole reguleeritud mitteavaliku raudtee kaubaveo vastutuskindlustust. RdtS-i § 17 lõike 1 kohaselt on vastutuskindlustuslepingu olemasolu kohustuslik tegutsemise ohutustunnistuse omanikule. Seetõttu on vaja lisada raudtee kaubaveo tegutsemise

²Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 2021/782, 29. aprill 2021, rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta.

ohutustunnistuse omanikule vastutuskindlustuslepingu nõue. Muudatus tagab, et ka mitteavalikul raudteel kaubaveoga tegelevatel ettevõtjatel on vastutuskindlustust, mis aitab suurendada tegevuse ohutust ja tagab kaitset võimalike kahjunõuete korral. Kindlustussumma suuruse määramine kindlustusandja ja raudteeveoettevõtja vahelise kokkuleppe järgi võimaldab paindlikkust ning vastavust ettevõtja spetsiifilistele vajadustele ja riskidele.

Punkt 4. RdtS-i § 22 lõiget 8 täiendatakse teise ja kolmanda lausega. Teine lause võimaldab teatud põhistatud põhjustel ohutusloa väljastada ka lühema kehtivusajaga. Praegu kehtivad ohutusload viis aastat, mis ei võimalda piisavalt kaalutusõigust olukordades, kus ohutusloa väljastamine lühemaks ajaks oleks põhjendatud. Komisjoni soovitus (EL) 2019/780 taristuettevõtjatele ohutuslubade väljastamise praktilise korra kohta punkt 5.2 näeb ette, et riiklik ohutusasutus võib ohutusloa kohaldamisala piirata kasutuspiirangute ja -tingimustega, kui need on seotud küsimustega, mis takistavad ohutusloa väljaandmist. Komisjoni määruse (EL) 2018/763 artikkel 8 sätestab, et ühtne ohutustunnistus võib kehtida vähem kui viis aastat, kui see on vajalik raudteevedusid kahjustavate riskide tõhusa kontrolli tagamiseks. Näiteks võivad riskid olla seotud taristu osade ajutise halva seisukorra või hooldustöödega, mis võivad mõjutada raudtee ohutust. Eesti raudteeseadus ei võimalda praegu ohutusloa lühemat kehtivusaega, mis tähendab, et riiklikul ohutusasutusel ei ole võimalust kohaldada selliseid piiranguid ka siis, kui see on põhjendatud. Muudatus võimaldab riiklikul ohutusasutusel paremini hallata raudteevedude ohutusega seotud riske. Kolmanda lause kohaselt peab TTJA põhjendama ohutusloa väljastamist lühema kehtivusajaga. Selle muudatuse puhul on üldkorras jõustumine õigustatud, sest tegemist on muudatusega, mis tuleneb EL vastavatest suunistest ja üleüldisest ohutusnõuete loogikast, mis on ka valdkonnas tegelevatele ettevõtjatele teada. Lühemaid lube kui 5a võib anda üksnes ohutusega seotud põhjendatud juhtudel, mistõttu on regulatsiooni muutmiseks ilma üleminekuajata kaalukas avalik huvi. Lisaks on see muudatus ettevõtjale pigem positiivne, sest annab loa andmisel paindlikkuse, et põhjendatud juhul pigem lühem luba anda, kui selle andmisest üldse keelduda.

Punkt 5. RdtS-i § 24 lõiget 1 muudetakse, et tagada tegutsemise ohutustunnistuste kontrolldokumentide asjakohasus ja vajalik detailsus tunnistuse väljastamiseks. Seetõttu muudetakse ka ohutustunnistuse avalduse vormi, mis on esitatud majandus- ja taristuministri 06.12.2020 määruses nr 84 „Ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuse taotlemise ning väljaandmise kord“. Muudatuse järgi jäetakse nimetatud määruse lisades 1 ja 2 vormilt alalõigud „Ohutusloa taotlemisel esitatavad dokumendid“ ja „Tegutsemise ohutustunnistuse taotlemisel esitatavad dokumendid“. Taotlusega esitatavate dokumentide nimekirja eraldi välja toomine ei anna lisaväärtust ja see nõue on pigem jäänud ajast, kui taotluseid esitati enamasti paber kandjal.

Punkt 6. RdtS-i § 24 lõike 2 punktis 3 asendatakse tekstiosa „raudteeliiklusregistrikood“ tekstiosaga „Euroopa raudteeveeremi number“. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 artikli 8 punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeveeremi andmestik viiakse raudteeliiklusregistrist üle Euroopa raudteeveeremi registrisse (EVR).

Punkt 7. RdtS-i § 24 lõike 2 punkt 4 tunnistatakse kehtetuks. Kehtivas § 24 lõikes 2 on sätestatud, et taotleja peab märkima, millisel viisil ta soovib otsuse edastada. Kuna kõik taotlused esitatakse elektrooniliselt, on see nõue vananenud ja üleliigne. Tegutsemise ohutustunnistuse käskkiri allkirjastatakse digitaalselt ja edastatakse elektrooniliselt taotlejale. Seega on otstarbekas see punkt välja jätta, et lihtsustada ja ajakohastada taotlusprotsessi. Säte käsitleb vaid riigisisese tegutsemise ohutustunnistust ja selle alusel on võimalik tegutseda ainult Eestis, mitte Euroopa Liidus. Ühtse ohutustunnistuse väljastamine toimub endiselt ERA ühtse kontaktpunkti süsteemi kaudu.

Punkt 8. RdtS-i § 25 täiendatakse lõikega 3¹, mille kohaselt on TTJA-l õigus kontrollida raudteeveoettevõtjaid kohapeal ja auditeerida juba kehtivate õigusnormide järgi, nagu sätestatud ühtse ohutustunnistuse menetlusega seotud paragrahvides (RdtS § 29 lg 4 ja § 30 lg 3). Ohutusloa ja tegutsemise ohutustunnistuste menetlemise osana on olenevalt menetluse subjektist ja objektist vajadus teha raudtee-ettevõtja veeremi ja raudteetaristu tehnilise seisukorra ülevaatus. Seetõttu lisatakse raudteeseadusesse TTJA-le õigus korraldada menetluse raames menetlusosalise juures kohapealseid kontrole ja auditeid. See tähendab, et amet saab iseseisvalt hinnata, kas ettevõtja vastab kehtestatud ohutusnõuetele ja -standarditele, mis on vajalik ohutuse tagamiseks raudteetranspordis. Ameti õigus nõuda ettevõtjalt lisadokumentide või teabe esitamist aitab tagada, et kõik vajalikud andmed on ametile kergesti kättesaadavad, võimaldades põhjalikku kontrolli.

Punkt 9. RdtS § 25 lõiget 4 muudetakse. TTJA-le seatakse kohustus teavitada ettevõtjat ühe kuu jooksul alates ohutusloa ning tegutsemise ohutustunnistuse taotluse saamisest, kas esitatud dokumendid on täielikud või paluda esitada asjakohast lisateavet. Ohutuslubade menetlusaeg ebamõistlikult lühikesele tähtajale osutati ERA auditi käigus. Lubade menetlusaeg on sarnane ühtse ohutustunnistuse menetlusega, hõlmates nii dokumentide kontrolli kui ka kohapealseid auditeid. Kehtiv lõige 4 sätestab, et TTJA annab ohutusloa ning tegutsemise ohutustunnistuse välja, muudab või uuendab neid 30 päeva jooksul taotluse ja nõuetekohaste dokumentide saamisest arvates. Lisaks võib amet põhjendatud juhtudel pikendada menetlustähtaega kuni 30 päeva võrra, teavitades sellest taotluse esitajat. Siiski on praktikas selgunud, et keerukamate juhtumite puhul on 30 päeva sageli liiga lühike aeg põhjaliku ja asjakohase otsuse tegemiseks. Seetõttu on ohutuse seisukohalt vaja muuta sätet nii, et TTJA saab mõistliku tähtaja, et tagada dokumentide õigsuse põhjalik kontroll. See aitab vältida olukordi, kus keerukamate juhtumite tõttu on otsuste tegemine häiritud, ja tagab, et kõik osalised saavad vajalikku teavet õigeaegselt.

Punkt 10. RdtS-i § 25 täiendatakse lõikega 4¹ – 4³, et käsitleda ühtlaselt ohutusloa ja ohutustunnistuse taotluste menetlemise tähtaegu, andes selged ajaraamid iga toimingu jaoks ning määratledes TTJA kohustused ja taotlejate õigused igas protsessi etapis. “Muudatuse kohaselt peab TTJA andma ohutusloa või jätma taotluse rahuldamata hiljemalt neli kuud pärast taotlejalt nõutava teabe saamist. Selline pikendamine nelja kuuni tuleneb ERA auditi käigus tõstatatud probleemidest, kus varasem 30-päevane tähtaeg osutus sageli ebapiisavaks keerukamate juhtumite korral. Neli kuud võimaldab ametil põhjalikumalt hinnata esitatud dokumentide nõuetele vastavust, sealhulgas korraldada vajalikud kohapealsed kontrollid ja auditeerimised, et tagada otsuste kvaliteet ja säilitada ohutuse tase. Kui TTJA ei suuda taotlust nimetatud tähtaja jooksul lahendada, ei loeta ohutusluba ja tegutsemise ohutustunnust taotlejale vaikimisi antuks.

Punkt 11. RdtS-i § 27 lõiget 5 muudetakse, et võimaldada TTJA-l kohandada ohutustunnistuse kehtivusaega konkreetse olukorra ja vajaduse järgi ning mitte lubada seda tingimata viieks aastaks. Muudatuse kohaselt on ühtse ohutustunnistuse kehtivusaeg kuni viis aastat senise viie aasta asemel.

Punkt 12. RdtS-i § 42 lõikes 1 asendatakse senine viide raudteeliiklusregistrile viitega Euroopa veeremiregistrile. Hoolduse eest vastutav üksus registreeritakse ERADIS-süsteemis ja konkreetse paragrahvi põhimõte on, et igal veeremil peab olema hoolduse eest vastutav üksus ja see määratakse raudteeliiklusregistris. ELi platvormile üleminekul peab hoolduse eest vastutav üksus olema määratud EVR registris.

Punkt 13. RdtS-i § 42 lõigetest 3 ja 8 jäetakse välja sõna „kaubavagunid“. RdtS-i § 42 muudatused käsitlevad hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi taotlemist, laiendades

vajadust ka vedurite, reisivagunite, mootorrongide ja eriveeremite hoolduse eest vastutavatele üksustele. Kehtiva RdtS-i seletuskirja kohaselt piirdub hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimise vajadus ainult kaubavagunitega ning ei nähta ette TTJA rolli rakendamist enne Rail Balticu projekti. Komisjoni rakendusmäärus 2019/779 kehtestab ühtsed eeskirjad ja nõuded hoolduse eest vastutavate üksuste ning sertifitseerimisasutuste (TTJA) tegevuse kohta. Alates jaanuarist 2024 on TTJA väljastanud hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadid neljale ettevõttele, mida on rakendusmääruse kohaselt vaja igal aastal auditeerida. ERA 2023. aasta auditi raportis märgitakse, et NSA-l puuduvad piisavad ressursid ECM-i sertifitseerimistoiminguteks, mistõttu sertifitseerimiskomitee koosseis ei erine enamikul juhtudel hindamismeeskonnast. Kolm isikut on seotud ECM-i sertifitseerimistegevusega, kuid nende aeg on piiratud muude protsesside tõttu. Seetõttu on ERA hinnangul vaja määrata uus ametipositsioon TTJA struktuuris, mis võimaldaks kvaliteetset ja nõuetekohast ECM-i sertifitseerimist ja auditeerimist, et koordineerida hoolduse eest vastutava üksuse allhankefunktsiooni ja vedurite hooldust. Selle ametikoha kulud on hinnanguliselt 50 000 eurot aastas, summa katab palgakulud, koolitused ja muude vajalike ressursside hankimise kulud. Ametikoha määramisega on võimalik täita ka ERA nõue luua sõltumatu komisjoni, mis tagab raudteeohutuse ja hoolduse sõltumatu ja objektiivse hindamise ning järelevalve.

Punkt 14. RdtS-i § 42 lõiget 5 täiendatakse allhanke funktsioonide sertifitseerimise nõudega. Hoolduse allhanke funktsioonide sertifitseerimine on reguleeritud komisjoni rakendusmääruse 2019/779 artiklis 10. Allhanke funktsioonide sertifitseerimise lisamisega on vaja täpsustada ka RdtS-i hoolduse eest vastutavat üksust käsitlevaid sätteid. Muudatusega sätestatakse, et hoolduse eest vastutav üksus peab võtma kasutusele allhankefunktsiooni, mis hõlmab ka vedurite hooldust ja teenindamist. Eesmärk on tagada, et hoolduse eest vastutavad üksused on paremini varustatud ja struktureeritud, et nad suudaksid tõhusamalt hallata raudteeinfrastruktuuri ja vedurite hooldust. Lisandunud nõue tähendab, et hoolduse eest vastutav üksus peab olema võimeline allhanke korras tellima ja koordineerima vedurite hooldusteenuseid kehtestatud kvaliteedi- ja ohutusstandardite kohaselt.

Punkt 15. RdtS-i § 48 lõikes 9 asendatakse viide kehtetule määrusele viitega otsekohalduvale määrusele (EL) nr 2021/782. See tagab, et seadus on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega ja kajastab rongireisijate õigusi ja kohustusi.

Punkt 16. RdtS-i § 58 lõike 3 punktist 2 jäetakse välja pärast sõna „või“ sõna „läbinud“, et muuta lause üheseltmõistetavalt vastavaks kehtivatele nõuetele. Tegemist on keelelise parandamisega, mitte sisulise muudatusega. Kehtiv sõnastus võib olla eksitav, sest see sätestab, et vedurijuhi luba antakse isikule, kes on omandanud vähemalt põhihariduse ja läbinud vedurijuhi 3. taseme kutseõppe või läbinud keskhariduse baasil vedurijuhi väljaõppe üldkoolituse. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta artikli 11 kohaselt peavad vedurijuhi kandidaadid olema edukalt lõpetanud vähemalt üheksa-aastased õpingud (põhikooli) ning läbinud edukalt kutseõppe, mis vastab nõukogu 16. juuli 1985. aasta otsuses 85/368/EMÜ (Euroopa Ühenduse liikmesriikide kutsekvalifikatsioonide võrreldavuse kohta) osutatud 3. tasemele. Kehtiva sõnastuse kohaselt saaks ekslikult järeldada, et põhimõtteliselt ei nõuta põhihariduse ja vedurijuhi 3. taseme kutseõppega isikult vedurijuhi väljaõppe üldkoolitust ning see oleks kohustuslik ainult keskhariduse baasil.

Punkt 17. RdtS-i § 84 lõikes 2 täpsustatakse sõnastust seoses raudteeliiklusregistri andmete üleviimisega Euroopa raudteeinfrastruktuuri registrisse. Muudatusega asendatakse tekstiosa „raudteeliiklusregistri andmetega või viidatakse raudteeliiklusregistrile“ tekstiosaga „Euroopa raudteeinfrastruktuuri registri andmetega või viidatakse Euroopa raudteeinfrastruktuuri registrile“.

Punkt 18. RdtS-i § 110 lõike 1 täpsustuse kohaselt võib raudteeveoettevõtja tegeleda avaliku reisijateveoga, samuti kaubaveoga mitteavalikul raudteel, kui tegemist on ohtliku kauba veoga ja vedu ei toimu enda tarbeks või teiste raudteevõrkudega avalikul raudteel, üksnes veoeeskirja alusel. Praegu kehtivad veotingimused ja ohutusnõuded avalikul raudteel, kuid mitteavalikul raudteel võivad need puududa või olla ebaühtlased. Muudatus tagab, et ka mitteavalikul raudteel veetakse ohtlikke kaupu kehtestatud veoeeskirjade ja ohutusnõuete kohaselt. Ühtsete standardite kehtestamine aitab lihtsustada järelevalvet ja tagab võrdsed tingimused kõikidele raudteeveoettevõtjatele.

Punktid 19 ja 20. RdtS-i § 110 lõikeid 5 ja 6 täiendatakse selliselt, et reisijateveo korral tuleb veoeeskiri edastada teadmiseks ka Transpordiametile, kellel on õigus teha ettekirjutus veoeeskirja muutmiseks. Muudatus on vajalik, kuna RdtS-i § 7 alusel teeb järelevalvet reisijate õiguste tagamise üle Transpordiamet.

Punkt 21. RdtS-i § 120 lõike 3 punktis 4 asendatakse sõna „raudteeliiklusregister“ sõnadega „Euroopa raudteeveeremiregistriga“. Muudatus on vajalik, sest komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614 artikli 8 punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeliiklusregistrist viiakse raudteeveeremi andmestik üle Euroopa raudteeveeremi registrisse.

Punkt 22. RdtS-i § 124 lõiget 1 muudetakse, sätestades nõude raudteeveeremi registreerimiseks Euroopa raudteeveeremi registris. Komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614 artikli 8 punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeliiklusregistrist viiakse raudteeveeremi andmestik üle Euroopa raudteeveeremi registrisse.

Punkt 23. RdtS-i § 124 täiendatakse lõikega 1¹. Säte käsitleb raudteeveeremi registreerimise toiminguid Euroopa Liidu õigusaktide alusel. Täienduse kohaselt teeb TTJA registritoimingud komisjoni rakendusotsuse (EL) 2018/1614 kohaselt. Komisjoni rakendusotsuses on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 47 osutatud veeremiregistrite kirjeldused. Selle otsuse alusel viiakse raudteeveeremi registreerimine vastavusse Euroopa Liidu ühtsete nõuetega, mis parandab andmete ühtsust ja võimaldab raudteeveeremeid jälgida ja hallata kõigis liikmesriikides ühtsel viisil.

Punkt 24. RdtS-i § 125 lõike 1 punkti 2 sõnastust muudetakse, asendades sõna „raudteeliiklusregistrist“ sõnadega „Euroopa veeremiregistrist“.

Punkt 25. RdtS-i § 137 lõikest 1 jäetakse välja raudteeveeremi ja raudteerajatiste osa, et kohandada seadust rahvusvaheliste ja Euroopa Liidu õigusaktide järgi. EL-i platvormile üleminekul peab hoolduse eest vastutav üksus olema määratud sealses EVR-i registris.

Punkt 26. RdtS-i § 137 lõiked 3 ja 4 tunnistatakse kehtetuks, kuna edaspidi TTJA ei väljasta omaniku või valdaja nõudmisel registreerimistunnistust, sest raudteeliiklusregistri haldamine ja järelevalve on reguleeritud EL-i tasandil. Euroopa raudteeveeremi numbri kasutamine on juba reguleeritud Euroopa Liidu õigusaktidega, mistõttu on need tarbetud nõuded, mis võivad tekitada segadust ning erandeid. Samuti ei ole vaja eristada raudteeveeremit, mis liigub ainult EL-i territooriumil, kuna kõigile raudteeveeremitele kehtivad samad standardid.

Punkt 27. RdtS-i § 137 lõiget 5 muudetakse, et vähendada riigilõivude dubleerimist ja parandada menetluste tõhusust. Praegu on riigilõivuseaduse §-s 209 sätestatud kaks paralleelset riigilõivu: üks iseteeninduse ja teine menetleja kasutamise puhul. Muudatuse eesmärk on

säilitada vaid menetleja lõiv, kaotades iseteeninduse tasu. Samuti kaotatakse eraldi riigilõiv rajatiste registreerimisel. Muudatus on ajendatud ka registreerimistunnistuste väljastamise lõpetamisest (RLS § 210), kuna edaspidi keskendutakse digitaalsetele lahendustele, mis lihtsustavad haldusprotsessi ja vähendavad bürokraatiat.

Punkt 28. RdtS-i § 137 lõikes 7 määratakse Kliimaministeeriumi asemel raudteeliiklusregistri vastutavaks töötlejaks TTJA. Kuna Kliimaministeerium ei tee ühtki toimingut selles registris, puudub vajadus jätkata vastutava töötlejana.

Punkt 29. Seadust täiendatakse paragrahvida 137¹ ning muudatus on sisult formaalne, sest juba kehtivas raudteeseaduse §-s 137 lõikes 4 on sisuliselt samasugune säte, mis sätestab raudteeveeremi numeratsiooni vastavalt Euroopa Liidu territooriumil ja kolmandates riikides liikuva raudteeveeremi nõuetele, mis tunnistatakse käesoleva seaduseelnõuga kehtetuks.

Punkt 30. RdtS-i § 138 lõige 1 muudetakse, et ajakohastada ja laiendada raudteeliiklusregistri koosseisu. Senised raudteeliiklusregistri koosseisus sisalduvad andmebaasid on muutunud ja lisandunud uued elemendid.

Punkt 31. RdtS-i § 138 lõige 3, mis käsitleb raudteeveeremi andmebaasi ja selles registreeritavaid andmeid, tunnistatakse kehtetuks. Kehtiva seaduse kontekstis on oluline tagada regulatiivne ühtsus ja koosõla uute õigusaktide ning raudteeveeremi registreerimist käsitlevate standarditega. Üksikute andmete registreerimine ja haldamine on paremini struktureeritud ning keskendutakse rohkem üldistele ja järjestikustele nõuetele, mis kehtivad EL-i tasandil. Raudteeveeremi andmete haldamine on koondatud ühtsesse registrisse, mis võimaldab paremat andmevahetust ning lihtsustab järelevalvet.

Punkt 32. RdtS-i § 138 lõike 5 muudatuse kohaselt kantakse tegutsemise ohutustunnistuste ja ohutuslubade andmebaasi raudtee-ettevõtjale välja antud tunnistuse ja loa andmed.

Punkt 33. RdtS § 139 lõige 1 ja lõike 4 punkt 2 tunnistatakse kehtetuks, kuna raudteeveeremi andmebaas viiakse raudteeliiklusregistrist üle Euroopa raudteeveeremi registrisse.

Punktid 34, 36 ja 37. RdtS-i § 140 lõike 1 punktist 1, § 141 lõike 1 punktist 1 ja lõike 2 punktist 1 jäetakse välja tekstiosa „või raudteeveerem“, kuna raudteeveeremi andmebaas viiakse raudteeliiklusregistrist üle Euroopa raudteeveeremi registrisse.

Punkt 35. RdtS-i § 140 lõike 1 punkt 2 tunnistatakse kehtetuks. Komisjoni rakendusotsus (EL) 2018/1614 reguleerib raudteeveeremi registreerimist ja andmete esitamist. Nimetatud määruse kohaselt on raudteeveeremi valdaja ja hoolduse eest vastutav isik kohustatud esitama kõik vajalikud andmed liikmesriigi vastavale registreerimisüksusele enne veeremi kasutuselevõttu liidu raudteesüsteemis. Kuna määruks on sätestatud konkreetsed nõuded andmete esitamiseks, ei ole riiklikus õiguses vaja dubleerida samu nõudeid, nagu on RdtS-i § 142 lõikes 2.

Punkt 38. RdtS-i § 142 lõike 2 esimese lause sõnastust muudetakse. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 artikli 8 punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni.

Punktid 39-42. RdtS-i § 167 lõikes 1, § 168 lõikes 1, § 169 lõikes 1 ja § 170 lõikes 1 asendatakse viide kehtetule määrusele (EL) 1371/2007 viitega otsekohalduvale määrusele (EL) nr 2021/782.

Eelnõu §-ga 2 muudetakse RLS-i.

Punkt 1. RLS-i § 209 muudatusega kaotatakse tavamenetluse võimalus ja selle riigilõiv. Kõik registreerimise ja kande muutmise toimingud tuleb edaspidi teha elektrooniliselt, mis lihtsustab ja kiirendab protsessi. Muudatuse peamine eesmärk on üleminek täielikult digitaalsele menetlusele, kus kõik riiklikud raudteeliiklusregistri toimingud tehakse ainult e-teenuste infosüsteemi kaudu. Alles jääb üks riigilõiv: e-teenuste kaudu tehtavate toimingute eest.

Punkt 2. RLS-i § 210 tunnistatakse kehtetuks. Paragrahvi 210 kehtetuks tunnistamine on vajalik, kuna raudtee ja raudteeveeremi registreerimistunnistuste väljastamise praktika on muutunud ja need tunnistused ei ole enam asjakohased.

Punkt 3. RLS-i § 213² muudetakse. Hoolduse eest vastutava üksuse (ECM) allhanke funktsiooni sertifikaadi väljastamise eest nähakse ette riigilõiv. Hooldusfunktsiooni vastavussertifikaati saab taotleda hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi veeremi kategooriate kolmele funktsioonile: hoolduse arendamise funktsioonile, vagunipargi haldamise funktsioonile ja hooldamise funktsioonile. Riigilõiv kujuneb sertifikaadi väljaandmisel TTJA tegelike kulude põhjal. Kuna menetluse maht on 1/3 võrra väiksem kui hoolduse eest vastutava üksuse sertifitseerimisel, siis on ka riigilõiv 1/3 võrra väiksem ehk 4680 €.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõu ei sisalda uusi termineid, mida õigusaktides ei ole varem kasutatud.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L172/1, 07.05.2021, lk 14–41), komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 artikliga 8 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/59/EÜ artikliga 11.

6. Seaduse mõju

Eelnõu väljatöötamise käigus hinnati kavandatavate muudatuste mõju eri mõjuvaldkondade kaupa, lähtudes Justiitsministeeriumi ja Riigikantselei mõjude hindamise metoodikast. Mõjude olulisuse hindamisel on analüüsitud mõju ulatust, mõju avaldumise sagedust, mõjutatud sihtgrupi suurust ja ebasoovitava mõju kaasnemise riski.

Eeldatavat olulist sotsiaalset mõju, mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, elu- ja looduskeskkonnale, mõju regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele ei tuvastatud.

6.1. Muudatus

Seaduse vastuvõtmisel muutub oluliselt raudteeseaduse 12. peatükk, mis käsitleb raudteeliiklusregistrit. Komisjoni otsuse (EL) 2018/1614 artikli 8 punkti 5 kohaselt kasutavad liikmesriigid alates 16.06.2024 tsentraliseeritud registreerimisfunktsiooni. Raudteeveeremi andmestik viiakse raudteeliiklusregistrist üle Euroopa raudteeveeremi registrisse. Hoolduse eest vastutava üksuse määramine ja registreerimine on kohustuslik igale raudteeveeremile enne selle kasutuselevõttu. See toimub esmalt riiklikus raudteeliiklusregistris ja ülemineku käigus Euroopa Liidu platvormile EVR süsteemis.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele

Eeldatavasti ei mõjuta muudatused majandust, kuna muudatused on peamiselt administratiivsed ja tehnilised. Euroopa raudteeveeremi registri kasutuselevõtt ei too kaasa otseseid kulusid ega tulu, vaid lihtsustab andmete haldamist ja parandab registreerimisprotsessi tõhusust.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele
Eeldatavasti mõju riigiasutustele ja kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub.

Mõjuvaldkond: keskkonnamõju
Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatusi, võib eeldada, et eelnõu keskkonda ei mõjuta.

6.2. Muudatus

Täiendatakse tegutsemise ohutunnistuse väljaandmise, uuendamise ja taotlemise loetelu, et tagada tegutsemise ohutustunnistuste kontrolldokumentide asjakohasus ja vajalik detailsus tunnistuse väljastamiseks. Muudetakse ohutusloa menetluse tähtaegu. ERA auditi käigus leiti, et praegune 30-päevane tähtaeg ei ole piisav põhjalikuks ja kvaliteetseks hindamiseks, seetõttu sätestatakse senise 30 päeva asemel tähtajaks neli kuud.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele
Muudatusega kaasneb vähene mõju raudteefrastruktuuri ettevõtjatele, kuna nad peavad hakkama kolm kuud varem taotlema ohutusloa pikendamist.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele
Arvestades eelnõu sisu ja kavandatud muudatusi, võib eeldada, et eelnõul ei ole olulist mõju riigiasutustele ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

6.3. Muudatus

Seadust täiendatakse mitteavaliku raudtee kaubaveo vastutuskindlustusega.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele
Muudatusega kaasneb mõju mitteavalikul raudteel kaubaveoga tegelevatele raudteeveoettevõtjatele, kuna nad peavad omama kohustuslikku vastutuskindlustust. Kuna kindlustussumma suurus määratakse kindlustusandja ja raudteeveoettevõtja vahelise kokkuleppe järgi, võimaldab see paindlikkust ning vastab ettevõtja spetsiifilistele vajadustele ja riskidele. Kuna tegemist on tegevusalaga, kus võimalikud kahjunõuded õnnetuse korral võivad olla suured, on ettevõtjad juba varem oma tegevuse mingil kujul kindlustanud, kuid muudatusega tagatakse ühtne kindlustuskaitse kõikidele kolmandatele isikutele, kes võivad olla ettevõtjate tegevusest puudutatud.

6.4 Muudatus

Hoolduse eest vastutava üksuse sertifikaadi taotlemise kohustust laiendatakse vedurite, reisivagunite, mootorrongide ja eriveeremite hoolduse eest vastutavate üksustele. Samuti lisatakse hoolduse allhanke funktsioonide sertifitseerimine, mida reguleerib komisjoni rakendusmääruse 2019/779 artikkel 10.

Mõjuvaldkond: mõju majandusele
Muudatusega kaasneb kulu hoolduse eest vastutavatele üksustele, kes peavad sertifikaadi taotlema ka vedurite, reisivagunite, mootorrongide ja eriveeremite hoolduseks. Samuti tuleb taotleda eraldi sertifikaat hoolduse allhanke funktsioonideks. Vastavad riigilõivud on 6240 eurot ja 4680 eurot.

Mõjuvaldkond: mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Raudteeseaduse muudatuse tulemusena on vaja luua TTJA struktuuri uus ametipositsioon, mille eesmärk on hoolduse eest vastutava üksuse allhankefunktsiooni ja vedurite hoolduse koordineerimine. Ametikohaga kaasnevad kulud on hinnanguliselt 50 000 eurot aastas.

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

Raudteeseaduses täiendatakse hoolduse eest vastutavat üksust käsitlevaid sätteid, sh lisatakse hoolduse eest vastutava üksuse allhankefunktsiooni nõue ja § 42 lõiget 3 täiendatakse vedurite osaga. Muudatuste rakendamine nõuab ühe ametipositsiooni määramist, millega kaasnevad kulud, aastas u 50 000 eurot. See summa sisaldab palka, sotsiaalmaksu, võimalikke muid administratiivseid kulusi. Lisaks võivad tekkida ka kaudsed kulud, näiteks koolituskulud, ametikohaga seotud halduskulud, ametikoha täitmisega kaasnevad kulud (nt reisikulud, koolitused jne). Sellele ametikohale määratud ametnik saab keskenduda ECM-i sertifitseerimistegevusele, vähendades ressursipuudujääki ja suurendades efektiivsust. Ametikoha määramine aitab tagada, et hoolduse eest vastutavad üksused järgivad Euroopa Liidu eeskirju ja nõudeid. Korrapärased auditeerimised ja sertifitseerimised aitavad tagada, et raudteeveerem ja -teenused vastavad rangetele ohutusstandarditele. Investeering uude ametikohta võib tuua pikas perspektiivis kaasa kulude kokkuhoiu, vähendades ohte ja probleeme raudteeliikluse suurema ohutuse ja tõhususega.

8. Rakendusaktid

Muudetakse Vabariigi Valitsuse 04.12.2020. a määruse nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded ja tervisekontrolli kord“ lisa 2, mille kavand on lisatud seletuskirja juurde.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras.

10. Eelnõu koostamine

Eelnõu esitatakse Justiitsministeeriumile, Siseministeeriumile ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile koostamiseks eelnõude infosüsteemi EIS kaudu.

Algatab Vabariigi Valitsus

..... 2024. a.

KAVAND

**MAJANDUS- JA TARISTUMINISTER
MÄÄRUS**

**Majandus- ja taristuministri 26.11.2020. a
määruse nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded
ja tervisekontrolli kord “ lisa 2 muutmine**

Määrus kehtestatakse [raudteeseaduse](#) § 37 lõike 8 alusel.

Majandus- ja taristuministri 26.11.2020. a määruse nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded ja tervisekontrolli kord “ lisa 2 kehtestatakse uues sõnastuses (lisatud).

Vladimir Svet
kliimaminister

Keit Kasemets
Kantsler

Töötervishoiuteenuse osutaja

nimi.....

aadress.....

tegevusloa nr

TERVISETÕEND

Eesnimi:.....Perekonnanimi:.....

Isikukood:

Elukoht:.....

Telefon:.....

Ametikohat:.....

Tööandjanimi

aadress:.....

.....

Võttes aluseks tervisekontrolli tulemused, kinnitan käesolevaga, et lähtudes
raudteetöötajatele kehtestatud tervisenõuetest,

on/ei ole ülalnimetatud isik kohustatud kandma prille või kontaktläätsesid;

on/ei ole ülalnimetatud isik kohustatud kandma kuuldeaparaati või muud suhtlemise
abivahendit;

on/ei ole ülalnimetatud isik sobiv töötama (*ametikoha nimetus*)

.....

Järgmisetervisekontrolliaeg.....

Töötervishoiuarsti ees-ja perekonnanimi:

Töötervishoiuarsti kood:

Telefon:

E-post:

Töötervishoiuarsti allkiri:

Kuupäev: