

Väärteomenetluse seadustiku, liiklusseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirja lisa 1

Väärteomenetluse seadustiku, liiklusseaduse ja maksukorraldusseaduse muutmise seaduse eelnõule tehtud ettepanekute arvestamise tabel

September 2021

Sotsiaalministeerium kooskõlastas eelnõu märkusteta.

Justiitsministeerium kooskõlastas eelnõu osaliselt, jättes osade muudatuste osas kooskõlastuse andmata.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium ning Eesti Linnade ja Valdade Liit kooskõlastavad eelnõu nende esitatud märkustega arvestamisel.

Väljatöötamiskavatsusele on esitanud oma kommentaarid ja tähelepanekud Politsei- ja Piirivalveamet.

Väljatöötamiskavatsusele ei andnud tähtaegselt oma seisukohta Haridus- ja Teadusministeerium, Kultuuriministeerium, Kaitseministeerium, Maaeluministeerium ja Keskkonnaministeerium ja Välisministeerium.

Nr	Esitaja ja märkuse sisu	Märkuse arvestamine või mittearvestamine
	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Mait Klein, 625 6379, Mait.Klein@mkm.ee)	
1.	<p>Teeme ettepaneku anda automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu pidamine ja statsionaarsed kiirускаamerad üle liiklusjärelvalve teenuse tegelikule omanikule ehk Siseministeeriumi haldusalas olevale Politsei- ja Piirivalveametile. Selgitame seda alljärgnevalt.</p> <p><i>1.1. Automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu pidamise ja statsionaarsete kiirускаamerate üleandmine</i></p> <p>Automaatse liiklusjärelvalve elluviimise rakendamise ettevalmistamist alustati 2008. aastal. Tehniliste ja õiguslike eelduste loomine realiseeriti kevadel 2010 ja alates 10.05.2010 rakendatakse Eestis tehnilise vahendi poolt fikseeritud lubatud sõidukiiruse ületamise korral kirjalikku hoiatamismenetlust. 2019. aasta keskpaigani olid kõik riigiteedel paiknevad mõõtekabiinid ja püsipaigaldatud liiklusjärelvalvesüsteemid soetatud Maanteeameti eelarvelistest vahenditest. Lisaks andis Tallinna Transpordiamet 2016. aasta detsembris viieks aastaks (kuni detsember 2021) Maanteeametile tasuta kasutamiseks kaks Tallinnas,</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt pakutud muudatuse tegemine vajab eraldi arutelusid ja kokkuleppeid ning seda ei lahendata käesoleva seadusemuudatuse raames. Täiendavate ülesannetega peab kaasnema ressursid nimetatud ülesannete täitmiseks, mille jaoks Siseministeeriumi eelarvesse vahendeid ette nähtud pole.</p> <p>Hetkel riigiteede ääres kasutatavate ja 10 aastat kasutusel olnud automaatsete statsionaarsete kiirускаamerate paigaldamine ja hooldamine on korraldatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas oleva Maanteeameti poolt</p> <p>Liiklusohutusprogrammi 2016-2025 elluviimiskavas aastateks 2016-2019 oli üheks eesmärgiks statsionaarsete</p>

<p>Kristiine ristmikul paiknevat liiklusjärelvalvesüsteemi, koos sinna kuuluvate kaamerate, tarkvara, andmekeskuse ja kaamerapunktidega (TTA korraldas 2011. a. riigihanke (viite nr 128268) „Liikluse järelvalvekaamerate ost koos tarkvara ja süsteemi haldusega”, mille tulemusel soetas Tallinn järelvalvesüsteemid ning paigaldas Tallinnas Kristiine ristmikule kaks kaamerapunkti). Eelnevate aastate keskmine väljastatud trahviteadete maht jäi alla 120 000 trahviteate aastas. 2018. aasta riigieelarve muutmise seadusega eraldati Siseministeriumile täiendavalt 800 000 € kaheksa mobiilse kiiruskaamera soetamiseks. Alates 2019. juulist, kui tekkis õiguslik alus mobiilsete kiiruskaamerate kasutamiseks, on PPA kasutusele võtnud seadmed, mis ei tööta ööpäevaringselt nagu statsionaarsed kiiruskaamerad, vaid on kasutuses kalendaarse kuu tööajafondi, ehk 168 töötundi mahus. Samas on kasutatavate seadmete suutlikkus niivõrd kõrge, et tippkoormuse ajal ei suuda olemasolev andmekogu vastu võtta kõiki fikseeritud juhtumeid. Hetkel on automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu vastutav töötleja Maanteeamet. Statsionaarsete kiiruskaamerate kasutuselevõtuga seonduvalt täiendas SMIT andmekogu IT lahendust selliselt, et PPA omandis olevate mobiilsete kiiruskaamerate poolt fikseeritud juhtumite töövoog ei läbi statsionaarsete kaamerate juhtumite tavapärasest protsessi ning Maanteeameti poolse halduril puudub juhtumitele ligipääs ja haldamise võimalus. Kui PPA võtab kasutusele kõik olemasolevad mobiilsed kiirusemõõtesüsteemid ja need kasvõi osalise koormusega tööle rakendab, fikseerivad need enamuse kõigist juhtumitest, mis andmekogu läbima hakkavad. Nagu eelnevast nähtub, siis tulenevalt juba tehtud infosüsteemi muudatustest puudub sisuline vajadus, et andmekogu pidamine ja andmete töötlemine toimiks Maanteeameti haldusalas.</p> <p><i>1.2. Liiklusjärelvalve ei ole Maanteeameti liiklusseadusest tulenev ülesanne</i></p> <p>Liiklusseaduse § 3 lõike 3 kohaselt korraldab liiklusjärelvalvet Siseministerium ning § 193 lõike 1 järgi teostavad liiklusjärelvalvet politseiametnikud, abipolitseinikud ja muud ametiisikud nendele seadusega antud pädevuse piires ning valla- või linnavalitsus peatumise ja parkimise nõuete üle kohaliku omavalitsusüksuse</p>	<p>kiiruskaamerate paigaldamine ohtlikele riigitee lõikudele (punkt 1.8.10). Eesmärgi täitmise eest olid vastutajateks Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium ning Maanteeamet.</p> <p>Investeeringud kiiruskaamerate jaoks olid ette nähtud teehoiukavas („Riigiteede teehoiukava 2018-2022“ ja „Riigiteede teehoiukava 2020-2030“) administreerimiskulude (punkt 4.1.3) hulgas.</p> <p>Liiklusohutusprogrammi uues elluviimiskavas aastateks 2020-2023 on eesmärk, mis puudutab automaatsete kiiruskaamerate paigaldamist riigiteede ohtlikele lõikudele, välja jäänud. Samuti ei planeerita selleks investeeringuid „Riigiteede teehoiukava 2021-2030“ eelnõuga. Nimetatud asjaolule on viidanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium ka oma kooskõlastuskirja 6. punktis: „<i>Samuti ei ole aastateks 2021-2024 RES-is ette nähtud rahalisi vahendeid täiendavate mõõtesüsteemide hankimiseks.</i>“</p> <p>Senini ei ole kehtiv regulatsioon takistanud mõõtesüsteemide paigaldamist ja nende hooldamist. Hetkel kasutusel olevate automaatsete statsionaarsete kiirusmõõteseadmete jaoks nähakse Maanteeametile vahendid ette ka uues teehoiukavas ja kuna uusi mõõtesüsteeme ei hangita, siis hetkeseisuga Maanteeamet nende paigaldamise korraldamisega edaspidi ei tegele.</p> <p>Automaatne statsionaarne mõõtesüsteem paigaldatakse tüübikinnitustunnistuse nõuete ja tootja kasutusjuhendi kohaselt vastava väljaõppe saanud kvalifitseeritud personali poolt. Maanteeameti ülesandeks on olnud mõõtesüsteemi hankimise ja paigaldamise ning eksploatatsiooni ajal hoolduse korraldamine. Rikkumised fikseeritakse mõõtesüsteemidega automaatselt ning juhtumid vaatab läbi ja hoiatustrahvid saadab välja Politsei- ja</p>
---	--

	<p>territoriumil. Loetelust puudub Maanteeameti pädevus teostada liiklusjärelvalvet ning puudub ka vajadus Maanteeametile vastav pädevus anda. Maanteeameti põhiülesanded on seotud tingimuste loomise ohutuks, säästlikuks ja toimivaks liiklemiseks riigiteedel, inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamisega, riigiteede planeerimisega ja korrashoiuga ning liiklusohutuse parandamisega ja liikluskasvatuse korraldamisega. Need Maanteeameti ülesanded ei hõlma seaduse kohaselt liiklusjärelvalve teostamist.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 2 uue punktiga 1, muutes järgnevate sätete numeratsiooni vastavalt:</p> <p>„1) paragrahvi 199 lõikes 4 asendatakse sõna „Maanteeamet“ sõnadega „Politsei- ja Piirivalveamet“.</p> <p>Seoses automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu vastutava töötaja muutmisega teeme ettepaneku kehtestada ka automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu pidamise põhimäärus siseministri määrusega.</p>	<p>Piirivalveamet. Antud juhul ei teosta Maanteeamet ise sõidukiiruse mõõtmist ja seeläbi liiklusjärelvalvet, vaid see toimub automaatselt, mistõttu puudub ka vajadus vastavat pädevust omada.</p> <p>Sarnane süsteem toimiks ka KOV-ide puhul, kelle osas ei nähta eelnõuga ette nt sõidukiiruse mõõtmise osas eraldi liiklusjärelvalve teostamise õiguse andmist.</p> <p>Automaatsed statsionaarsed kiiruskaamerad on osa liiklusohutuse tagamiseks kasutatavatest tehnilistest lahendustest, mille esmaseks funktsiooniks on hukkunute ja inimkannatanute liiklusõnnetuste vähendamine. Seda põhimõtet on järgitud kaamerate paigaldamisel – neid ei paigaldata sinna, kus on kõige rohkem rikkumisi, vaid sinna, kus see on vajalik liiklusohutuse vaates, kuna rikkumiste tõttu on toimunud palju õnnetusi.</p> <p>Kõige otstarbekam on automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemide paigaldamine uute teede rajamisel või olemasolevate rekonstrueerimisel koos muude liiklusohutust tagavate infotehnoloogiliste lahendustega (muutuva teabega liiklusmärgid, monitooringusüsteemid jms), kui liiklusohutuse tagamiseks pole võimalik kasutada tee-ehituslike lahendusi või ainult ehituslikest lahendustest ei piisa.</p> <p>Seda saab teha esmajoonel Maanteeamet, kelle põhiülesanneteks on muuhulgas tingimuste loomine ohutuks, säästlikuks ja toimivaks liiklemiseks riigiteedel, riigiteede planeerimine ja korrashoid ning liiklusohutuse parandamise korraldamine.</p>
<p>2.</p>	<p>Eelnõu seletuskirja punkt 2.2. kannab pealkirja <i>Trahviühiku suurendamine</i>.</p> <p>Antud punkti pealkirjas sõna „trahviühiku“ kasutamine on eksitav. Vastavalt karistusseadustiku § 47 lg 1 on trahviühik rahatrahvi baassumma, mille suurus on 4 eurot. Trahviühikut kasutatakse</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirjas tehtud muudatused ja asendatud sõna „trahviühik“ sõnaga „trahvimäär“.</p>

	<p>väärteokaristuse kohaldamisel. Kuna kirjaliku hoiatamismenetluse ja lühimenetluse kohaldamine lõpetab väärtomenetluse, siis on asjakohane antud punkti pealkiri ümber sõnastada, kasutades liiklusseaduses esinevaid termineid.</p>	
<p>3.</p>	<p>Eelnõu seletuskirja punktis 2.2. <i>Trahviühiku suurendamine</i> teises lõigus väidetakse, et <i>lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses määratava trahvi eesmärk on heidutada inimest seadust mitte rikkuma (üldpreventsioon) ja rikkujat mõjutada hoiduma edaspidistest rikkumistest.</i>“</p> <p>Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse 179 SE seletuskirja teises peatükis on öeldud, et <i>kuna automaatse kiirusekontrolli puhul sõidukit rikkumise tuvastamise korral ei peatata ning selle juhi isikut koheselt välja ei selgitata, on sõidukit juhtinud isiku kindlakstegemine hilisemas menetluses kohtuvälise menetleja jaoks ressursinõudev või koguni võimatu. Seetõttu on arvestades tuvastatavate rikkumiste suurt hulka efektiivsus suurem, kui kiiruse ületamise eest vastutab sõiduki omanik või vastutav kasutaja ning juhi tuvastamine ei ole vajalik. Taolise lahenduse aluseks on eeldus, et sõiduki omanik või vastutav kasutaja reeglina kasutab sõidukit ise või vähemalt teab, kes sõidukit kasutas. Viimasega haakub arusaam, et sõiduki omanik või vastutava kasutaja ülesanne on hea seista oma sõiduki õiguspärase kasutamise eest, tema on see, kes otsustab, kellele sõidukit kasutada anda, kellele mitte. Seetõttu on sõiduki omanik või vastutav kasutaja (kaas-) vastutav selle eest, mis tema sõidukiga toimub ning teda tuleb mõjutada oma sõidukil silma peal hoidma ning võimaluse piires sellega toimepandavaid rikkumisi vältima. Menetluse ülevaate all selgitatakse täiendavalt, et hoiatustrahvi sõiduki omanikule või vastutavale kasutajale saatmise aluseks on nende liiklusseaduses sätestatud vastutus sõiduki õiguspärase kasutamise eest ning see, et nad peavad olema teadlikud sellest, kes nende sõidukit kasutab.</i></p> <p>Väärtomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse 580 SE seletuskirja kohaselt oli peaeesmärgiks ülekriminaliseerituse vähendamine. Uue menetlusliigi teiseks eesmärgiks oli tagada menetleja aja tõhus kasutamine eelnõus käsitletud väärtegade menetlemisel ja vältida ka lühimenetlusele allutatud isiku koormamist.</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Nagu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium oma kooskõlastuskirjas märgib, viidates liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse 179 SE seletuskirjale, „on eeldus, et sõiduki omanik või vastutav kasutaja reeglina kasutab sõidukit ise või vähemalt teab, kes sõidukit kasutas. Viimasega haakub arusaam, et sõiduki omanik või vastutava kasutaja ülesanne on hea seista oma sõiduki õiguspärase kasutamise eest, tema on see, kes otsustab, kellele sõidukit kasutada anda, kellele mitte. Seetõttu on sõiduki omanik või vastutav kasutaja (kaas-) vastutav selle eest, mis tema sõidukiga toimub ning teda tuleb mõjutada oma sõidukil silma peal hoidma ning võimaluse piires sellega toimepandavaid rikkumisi vältima.</p> <p>Ühest küljest, nagu nimetatud eelnõu seletuskirjas märgitud, tuleb sõiduki omanikku või vastutavat kasutajat mõjutada oma sõidukil silma peal hoidma ning võimaluse piires sellega toimepandavaid rikkumisi vältima. Üheks mõjutamise võimaluseks on trahvimäära suurus – mida suurem on hoiatustrahv, mille sõiduki omanik või vastutav kasutaja tasuma peab, seda suurem peaks olema tema huvi, et temale kuuluva sõidukiga rikkumisi toime ei pandaks. Teisalt peaks suurema trahvimäära korral kasvama sõiduki omaniku või vastutava kasutaja huvi – juhul, kui nad ise sõiduki ei kasutanud – selgitada välja rikkumise ajal sõidukit kasutanud isik, et hoiatustrahv määrataks või selle vähemalt tasuks isik, kes rikkumise tegelikult toime pani. Võib eeldada, et mida väiksem on trahv, seda vähem vaevub sõiduki omanik või</p>

	<p>Samuti rõhutati seletuskirjas, et määratavad trahvisummad on väiksemad – lühimenetluses kohaldatavad mõjutustrahvid peaksid olema võrreldes muudes väärteomenetluse liikides (v.a kirjalik hoiatusmenetlus) määratavate trahvidega väiksemad ja seega isikule vähem koormavad. Eelnõu koostamisel võeti eesmärgiks vähendada trahvisummasid väärtegude eest määratavate trahviühikute maksimumist viis korda ja viimastel aastatel määratud trahvide keskmisest võimaluse korral ühe kuuendiku võrra. Eesmärk on kompenseerida proportsionaalselt asjaolu, et lühimenetluses tehakse teatud mööndusi tõendamiskohustuses ja isiku menetlusõigustes. Lisaks tagavad väiksemad trahvisummad võimalike vaidluste arvu olulise vähenemise, sest enamiku vaidlustest moodustavad trahvi vähendamise nõuded.</p> <p>Kuna trahviteate adressaadiks võivad olla ka juriidilisele isikud, omavalitsused ja riigiasutused ning toetudes kirjaliku hoiatamismenetluse ja lühimenetluse eelnõu seletuskirjades toodule, palume täiendavalt selgitada tuvastamata isiku seaduserikkumise heidutuse väite asjakohasust.</p>	<p>vastutav kasutaja rikkumise tegelikku toimepanijat välja selgitama, sest trahviga kaasnev rahaline koormus on väike võrreldes ajakuluga.</p>
<p>4.</p>	<p>Seletuskirja lk 6 põhjendatakse hoiatus- ja mõjutustrahvi arvutamise aluseks oleva ühiku 3 euro tõstmist tasemele 5 eurot järgnevalt: „Lühimenetluse väljatöötamisel seati eesmärgiks, et trahvimäärad oleksid lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses võrreldaval ja samal tasemel, kuna sisult on rikkumiste iseloom ja tehoolud sarnased. Seetõttu vähenes lühimenetluse jõustumisel LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise eest määratava rahatrahvi maksimummäär 120-lt eurolt 60-le eurole ehk varasema maksimaalse 30 trahviühiku asemel on võimalik suurim karistus 20 (km/h) korrutatuna 3 euroga. Kui mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatavat ühikut suurendada 3-lt 5-le, siis ületades piirkiirust 20 km/h, on mõjutustrahvi suurus 100 eurot. See on 20 eurot vähem, kui enne lühimenetluse jõustumist kehtinud maksimummäär.“</p> <p>Juhime tähelepanu, et vajaduse põhjendus on vastuolus lühimenetluse loomisel väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse 580 SE seletuskirjas kirjeldatud põhimõtete, millega seati eesmärgiks vähendada määratavaid trahvisummasid</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Siseministeriumi hinnangul ei ole eelnõus esitatud ettepanek suurendada automaatse liiklusjärelvalve ja lühimenetluse raames määratud mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatavat ühikut 3-lt 5-le vastuolus lühimenetluse eesmärgiga. Lühimenetluse eesmärgiks oli pakkuda välja kiirem ja lihtsam menetlusviis nende rikkumiste menetlemiseks, kus asjaolud on selged, ning samuti tagada, et isikule määratav trahv oleks väiksem üld- või kiirmenetluses määratavast rahatrahvist. Esiteks on oluline märkida, et lühimenetluse loomisel kujundati selle menetlusliigi raames sõidukiiruse ületamise eest määratava rahatrahvi suurus lähtudes samast valemist, mis oli juba kasutusel automaatses liiklusjärelvalves ehk lubatud suurimat sõidukiirust ületatud kilomeetrite arv korrutatakse seaduses sätestatud arvuga.</p>

määratavate trahviühikute maksimumist viis korda ja viimastel aastatel määratud trahvide keskmisest võimaluse korral ühe kuuendiku võrra.

Väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse 580 SE seletuskirja tabelist 2 nähtub, et 2016. aastal oli LS § 227 lg 1 (lubatud sõidukiiruse ületamine kuni 20 km/h) alusel kõigi menetlejate poolt määratud keskmine rahatrahv oli 67 eurot ja rahatrahvi ülemmäär/mõjutustrahvi suhe oli vastavalt 2 eurost kuni 40 euron. Lühimenetlus jõustus 1. jaanuarist 2019. aastal LS § 227 lg 1 alusel koostatud mõjutustrahvide keskmiseks kujunes 49 eurot¹. Kui mõjutustrahvi aluseks olevat ühikut suurendada 5 euron, siis 2019. aasta avastamise andmetele tuginedes kujuneks keskmiseks LS § 227 lg 1 alusel määratavaks mõjutustrahviks 81 eurot, mis oleks 14 eurot kõrgem kui 2016. aasta keskmine (67 eurot) ehk 21% kõrgem, kui 2016. aastal LS § 227 lg 1 (lubatud sõidukiiruse ületamine kuni 20 km/h) alusel kõigi menetlejate poolt määratud keskmine rahatrahv.

Tabel 2. Suhe mõjutustrahvi ja menetletavate väärteokoosseisude eest ette nähtud rahatrahvi vahel

väärteokoosseis	rahatrahvi ülemmäär (€)	mõjutustrahv (€)	suhe: $\frac{\text{rahatrahvi ülemmäär}}{\text{mõjutustrahv}}$	2016. aastal määratud keskmine ⁵ rahatrahv (€)
7. LS § 227 lg 1	120	3–60	40–2	67

Kahe nimetatud menetlusliigi raames kiiruse ületamise korral trahvi kujunemise ühtlustamine oli taotluslik ja kantud eesmärgist vähendada põhjendamatu erisusi lihtsustatud menetlustes. Samuti oli oluline tagada, et lühimenetluses oleksid kõik trahvid kindlaks määratud suurusega. Nõustume Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt väljatooduga, et käesoleva muudatuse tulemusena suureneb ka lühimenetluses määratav mõjutustrahv. Samas jääb lühimenetluses sõidukiiruse ületamise eest määratav maksimaalne mõjutustrahv ka edaspidi 20 eurot väiksemaks üld- või kiirmenetluses määratavast rahatrahvist. Lisaks tuleb arvestada, et sõidukiiruse ületamise korral määrab trahvi suuruse just sõidukiirust ületanud kilomeetrite arv, mis tähendab, et mõjutustrahvi suurus on igakordselt erinev ning keskmine määratud trahvi summa võib väheneda ka tulenevalt sellest, et suuremad trahvid mõjutavad inimesi sõidukiirust vähem ületama. Oluline trahvimäärade tõstmisel seoses lühimenetlusega on, et määratava trahvi maksimaalne ulatus jääks väiksemaks kui üld- või kiirmenetluses määratav rahatrahv. Kuigi muudatuse tulemusena võib suurenda määratud rahatrahvide aastapõhine keskmine, siis on Siseministeeriumi hinnangul oluline, et just sõidukiiruse ületamise eest määratavad trahvid omaksid vajalikku mõju, sest kiiruse ületamine on otseses seoses võimalike tervisekahjustuste tekkimise ja hukkunute arvuga liikluses. Samas ei ole võimalik muuta automaatse liiklusjärelvalve trahvi suuruseid sõidukiiruse ületamise eest lühimenetluses muudatusi tegemata, sest vastavalt eespool toodule on nende

¹ 2019. aastal LS § 227 lg 1 alusel koostatud mõjutustrahvi nõuded 12.06.2020 seisuga.

		kahe menetlusliigi korral sõidukiiruse eest ette nähtud trahvid seotud samade aluspõhimõtetega. Muudatuse tegemine ühes menetlusliigis tekitaks põhjendamatult ebavõrdse kohtlemise nende isikute suhtes, kellele määratakse trahv teises menetlusliigis.
5.	Seletuskirja lk 6 neljandas lõigus, kus käsitletakse kroonide ümberarvestamist eurodeks soovitame lisada viite euro kasutusele võtmise seaduse § 99 p 5, mis nägi ette liikluseaduse § 74 ⁶⁶ punktis 1 asendada sõna «kroonides» sõnaga «eurodes» ning arv «50» arvuga «3».	Arvestatud. Seletuskirja on lisatud viide euro kasutusele võtu seaduse § 99 p-le 5.
6.	<p>Seletuskirja lk 4 kolmandas lõigus ja lk 23 teises lõigus on märgitud, et <i>riigiteede äärde on paigaldatud 67 mõõtekabiini, milles kasutatakse 46 mõõtesüsteemi. Peale nende on kasutusel kaks mõõtesüsteemi Tallinna linnas, mille on soetanud ja paigaldanud KOV, kuid süsteemid on antud tähtajaliselt üle Maanteeametile</i>“.</p> <p>Palume seletuskirjas ajakohastada kaamerate arvu. Maanteeametil on 03.11.2020 seisuga 44 töökorras mõõtesüsteemis, milles sisalduvad ka 2 Tallinnas, nn Kristiine ristmikul paiknevat, kuid Tallinna Transpordiametile kuuluvat mõõtesüsteemi.</p> <p>Alates 10.05.2010, kui mõõtesüsteemid tööle rakendati, on seoses nende töökõlbmatuks muutumisega utiliseeritud 8 mõõtesüsteemi. Hetkel on Maanteeameti bilansis 42 töökorras mõõtesüsteemi, mille tootmisaastad on järgnevad:</p> <p>2009 – 6 tk, kasutavad vanatüübilist tarkvaraversiooni PSS 1.5.5, mille tootmine on lõpetatud;</p> <p>2010 – 1 tk, kasutab vanatüübilist tarkvaraversiooni PSS 1.5.5, mille tootmine on lõpetatud;</p> <p>2011 – 7 tk, nendest 4 hangitud 2018. aastal;</p> <p>2012 – 4 tk;</p> <p>2013 – 5 tk;</p> <p>2014 – 4 tk;</p> <p>2015 – 5 tk;</p> <p>2017 – 8 tk;</p> <p>2018 – 2 tk.</p> <p>Vanatüübilise PSS 1.5.5 tarkvaraversiooniga mõõtesüsteemide remonti tootja (Vitronic AG) enam ei teosta ning rikke esinemisel nende taastamine võimalik ei ole. Arvestades, et süsteemi</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Seletuskirjas on ajakohastatud kaamerate arvu, tuginedes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt esitatud andmetele.</p> <p>Seletuskirja koostamisel võeti aluseks Maanteeameti kodulehel olevad avalikud andmed kiiruskaamerate asukohtade ja arvu osas.</p> <p>Töökorras mõõtesüsteemide osas on märkus võetud teadmiseks. Seletuskirjas toodud tulu-kulu prognoos on indikatiivne ja tegelik tulu-kulu sõltub erinevatest asjaoludest, muuhulgas näiteks mõõtesüsteemi hanke tulemusest, paigaldamise asukohast, hooldamiseks sõlmitavatest lepingutest, võimalikest rikestest, infosüsteemide ülalpidamiskuludest, menetluskuludest jne, mis võivad ajas muutuda.</p> <p>Seletuskirjas toodud kulu-tulu prognoos põhineb hetkel teadaolevatel andmetel. Nõustume, et osad mõõtesüsteemid langevad välja prognoositud elukaare lõppemisel. Samas võivad osad süsteemid langeda välja ka prognoosimatult, rikete tõttu. Tuleb arvestada, et KOV-ide poolt lisanduvate mõõtesüsteemide täpne arv ei ole teada ja see võib olla suurem kui tulu-kulu prognoosis arvestuse aluseks võetud mõõtesüsteemide arv. Samuti ei ole teada riigi eesmärgid Liiklusohutus-</p>

	<p>maksimaalne tööiga on 10 aastat, maksimaalselt 12 aastat, on meil lähiajal välja langemas 7 mõõtesüsteemi. Samuti ei ole aastateks 2021-2024 RES-is ette nähtud rahalisi vahendeid täiendavate mõõtesüsteemide hankimiseks. Seega ei ole põhjendatud eeldused, et hetkel töökorras olevate mõõtesüsteemide arvuga (42) saaks arvestada 5-10 aasta tulu/kulu prognoosi koostamisel. Realistlik mõõtesüsteemide arv, mida prognoosimudel is kasutada saab, on kuni 35 mõõtesüsteemi.</p>	<p>programmi järgmise perioodi elluviimiskava (2024+) osas ning võimalik, et peetakse uuesti vajalikuks soetada uusi automaatseid mõõtesüsteeme.</p> <p>Lisame, et väiksem mõõtesüsteemide arv ei mõjuta KOV-ide tulusid ja kulusid, vaid omab eeskätt mõju riigile, kuna menetluskulud kannab riik – mida vähem mõõtesüsteeme, seda suurem on menetluskulu ühe mõõtesüsteemi kohta.</p>
7.	<p>Seletuskirja lk 4 kolmandas lõigus on märgitud, et Maanteeamet kasutab tähtajalist kahte KOV-le kuuluvat mõõtesüsteemi Tallinna linnas.</p> <p>Selgitame, et 5 aastaks Maanteeametile kasutada antud nn Kristiine kaamerate leping lõppeb 2021. aasta detsembris.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p> <p>Seletuskirja on lisatud märke Tallinna linna poolt Maanteeameti kasutusse antud mõõtesüsteemide lepingu tähtaja osas.</p>
8.	<p>Seletuskirja lk 22 viimasel ja lk 23 esimesel lõigus nenditakse, et <i>lisaks on võetud kasutusele esimesed automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid, mis jäädvustavad fooritulede nõuete rikkumised.</i></p> <p>Palume antud lõiku täiendada selgitusega, et tegu ei ole eraldi liiklusjärelvalve süsteemiga. Nn Kristiine kaamerad ja ka Tallinnas Reidi teele paigaldatud mõõtesüsteemid omavad täiendavat funktsionaalsust, mis võimaldab olemasolevat mõõtesüsteemid liidestada foorikontrolleritega ning millele on lisatud sõiduki tagant filmimise võimekus, et lisaks sõiduki esiosast tehtavale fotole oleks tagantpoolt tehtaval salvestisel fikseeritud ristmikule sõitmise hetkel kehtinud foorirežiim.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja on lisatud, et Tallinnas kasutatavad statsionaarsed automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid omavad täiendavat funktsionaalsust, mis võimaldab neid liidestada foorikontrolleritega.</p>
9.	<p>Seletuskirja lk 23 kolmanda lõigu viimasel lauses on väidetud, et <i>arvestades juhtimisõigusega isikute arvu, puutub hoiustrahviga kokku 18% juhtimisõigusega isikuid.</i></p> <p>Palume antud lause ümber sõnastada. Selgitame, et trahviteate adreksaadiks on mootorsõiduki registrijärgne omanik või kui registrisse on kantud vastutav kasutaja, siis sellisel juhul vastutav kasutaja. Mootorsõiduki omanikuks ja vastutavaks kasutajaks võib olla ka juriidiline isik, riigi või kohaliku omavalitsuse asutus või avalik-õiguslik juriidiline isik. Seni kuni ei ole tõendatud vastupidist, ei ole korrektne eeldada, et väljasaadetud hoiustrahvide arv vastab või on ligilähedane unikaalsete mootorsõidukijuhtide arvule. Juhul kui on soov näidata millisele osakaalule kõigist Eesti</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Lause on ümber sõnastatud ja jäetud välja protsentuaalne osakaal.</p> <p>Seletuskirjas on nimetatud lõigus käsitletud mõjutatud sihtrühma suurust.</p> <p>Seletuskirja koostaja eesmärgiks ei ole näidata, mitmele unikaalsele isikule on kalendriaasta jooksul hoiustrahvi saadetud, vaid tuua välja, kas mõjutatud on suurem või väiksem osa sõidukijuhtidest.</p> <p>Tuleb arvestada, et ka unikaalsete rikkujate arvu teades on keeruline välja tuua milline osakaal liikluses osalevatel sõidukijuhtidel hoiustrahvi on saanud,</p>

	<p>mootorsõiduki juhtimisõigust omavatest isikutest on kalendriaasta jooksul trahviteade saadetud, siis tuleb välja selgitada unikaalsete füüsiliste isikute arv.</p>	<p>kuna puudub täpne info, palju juhtimisõigust omavatest isikutest igapäevaselt liikluses osalevad.</p>
10.	<p>Seletuskirja lk 29 alapealkirja <i>Mõju sihtrühm III: Maanteeamet juures on hinnatud mõju</i> Maanteeameti töökorraldusele ebaoluliseks, kuna puudutab vajadust ühe töökoha ja lisaserveri järele.</p> <p>Selgitame, et hetkel on teenuse toimumisse kaasatud 6 serverit, mille jooksev aastane majutuskulu on 25 000 € ja halduskulu 8 000 € aastas, moodustades kokku 33 000 € aastas. Kuna Windows Server 2012 tootetugi on lõppenud, seisab 2022. aastal ees serveri ümberinstalliseerimine (paigaldus ja seadistus), mille ühekordne kulu hooldepartner Alarmtec AS pakumuse kohaselt on 83 000 €, millele lisandub aastane majutuskulu summas 50 000 € ja halduskulu 8 000 €. Seega võib 2022. aasta eeldatav kulu jääda suurusjärku 141 000€, millele lisandub Alarmtec AS hoolduslepingu maksumus (summa täpsustamisel).</p> <p>Lisaks märgime, et kui HIS on vaja serveri uuenduste tagajärjel arendada, siis on mõistlik teha seda koos serveri arendamisega. Maanteeameti hallatav liiklusjärelvalve süsteem ja Kixa, mille ga läbi x-tee suunatakse kiiruskaamerate juhtumid edasi HIS-i ja sealt omakorda POLISesse moodustab tervikust üsna väikese osa (n-ö toimib nagu vahendaja). Kuna Maanteeameti Kixa ja SMITi HIS ei ole võimelised trahvide laekumistega hakkama saama on hetkel võimalik lisaks statsionaarsetele kaameratele kasutada kuni 2 mobiilset kaamerat. Kui kõik 8 aktiveerida, siis süsteem jookseb kokku. Kixal on mahupiirangud ning HIS pole võimeline teatud suurusega pakette vastu võtma. Lähtudes eeltoodust peame mõistlikuks serverid ja kaamerad üle anda Siseministeriumi halduslasse (vt. ka punkti 1 selgitust).</p>	<p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Maanteeameti kulu osas tehakse enne Vabariigi Valitsusele eelnõu esitamist parandused, lähtudes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi koostööst kirjas toodud ning Maanteeametilt täiendavalt saadud andmetest.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi poolt tehtud ettepanek Maanteeameti haldusallas oleva automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu serverite üleandmise osas Siseministeriumi halduslasse vajab eraldi arutelusid ja kokkuleppeid ning seda ei lahendata käesoleva seadusemuudatuse raames. Täiendavate ülesannetega peab kaasnema ressursid nimetatud ülesannete täitmiseks, mille jaoks Siseministeriumi eelarvesse vahendeid ette nähtud pole (täpsemalt on kaamerate ja serverite üleandmise osas antud selgitus koostööst kirja punktis 1).</p>
11.	<p>Seletuskirja p 7 (lk 29) on märgitud, et <i>kulude kandmine on otstarbekas korraldada järgmiselt:...</i></p> <p><i>b) seadmete süsteemi liidestamise ja HIS-i rakenduse kulud kannab riik.</i></p> <p>Teeme ettepaneku, et seadmete süsteemi liidestamise ja HIS-i rakenduse kulud kannab samuti KOV, kui KOV ülesanne on seadmete soetamine ja haldamine.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>SMIT hinnangul uue seadme HIS-iga liidestamise kulu minimaalne.</p> <p>Maanteeameti kohaselt kaasneb seadme paigaldamisega kaks liidestamist: kaamera liidestamine serveriga ja mõõtekabiini ühendamine elektrivõrku.</p> <p>Kaamera liidestamine serveriga sisaldub kaamera paigaldamise ja tööle panemise hinna sees. Kui on vajalikud täiendavad</p>

		<p>tööd, toimuvad need tunnitööna teenusepakkuja hinnakirja alusel.</p> <p>Möötekabiini ühendamisel elektrivõrguga kaasneb ühekordne tasu 1300 eurot, millele lisandub käibemaks. Kuna tegemist on teenusega, mis on vajalik automaatse liiklusejärelevalve süsteemi toimimiseks, tasub selle eest KOV sarnaselt teiste kaamera paigaldamiseks ja hooldamiseks vajalike teenustega.</p>
<p>12.</p>	<p>Seletuskirja lk 30 märgitakse, et kui KOV soovib paigaldada seadmeid, mis ei ühildu olemasoleva andmevahetussüsteemiga, tuleb teha lisainvesteeringuid. Kulused ei ole võimalik täpselt prognoosida, kuna nende suurus sõltub liidestamiseks vajalikust IT-arenduse maksumusest, mis võib varieeruda sõltuvalt sellest, milliseid seadmeid liidestada soovitakse. Nimetatud IT-arenduse kulud tuleb kanda KOV-il, kes soovib kasutusele võtta seadmeid, mis olemasoleva süsteemiga ei ühildu. Kui selliste seadmete kavandatav kasutuselevõtt on laialdasem või seda teevad mitu KOV-i, tuleb kulude jaotus KOV-i(de) ja riigi vahel eraldi kokku leppida.</p> <p>Juhime tähelepanu, et tänane keskkond lubab liidestada vaid ühe konkreetse ettevõtte seadmeid ja tuleb arvestada, et tehnilised nõuded, millises formaadis pildid peavad olema ja millistele nõuetele vastama, on väga detailselt ette kirjutatud ning seda muuta ei saa. SMITi HIS on võimeline ainult kindlate tingimustega juhtumeid vastu võtma ja läbi töötlemata.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p> <p>Seletuskirja koostamisel on arvestatud, et täiendavate arendusteta on olemasoleva süsteemiga võimalik liidestada ainult konkreetsete (tehniliste) parameetritega seadmeid. Sellest tulenevalt ongi seletuskirjas märgitud, et kui soovitakse paigaldada seadmeid, mis ei ühildu olemasoleva andmevahetussüsteemiga, tuleb teha lisainvesteeringuid, mille suurus sõltub liidestamiseks vajaliku IT-arenduse maksumusest.</p>
<p>13.</p>	<p>Seletuskirja lk 31 viendas kuni seitsmendas lõigus kirjeldatakse hoiatamismenetluse infosüsteemi (HIS) tuleviku arendustööde vajadust. Põhjuseks on toodud süsteemi vananemine ja menetlusvõime (kuni 500 000 juhtumit aastas) saavutamise.</p> <p>2020. aasta 9 kuuga on olemasolevate mõõtesüsteemidega tuvastatud 138 695 lubatud sõidukiiruse ületamist. IV kvartalis lisanduda võivate juhtumite maht jääb vahemikku 35 000 (2020. aasta I kvartali maht) kuni 45 000 juhtumit. Seega 2020. aasta lõpuks mitte enam kui 190 000 juhtumit.</p> <p>Lähiaastal seisame silmitsi vähemalt seitsme ehk 1/6 olemasolevate mõõtesüsteemide väljalangevusega,</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Eelnõu kooskõlastamise raames on SMIT-i poolt täpsustatud, et HIS-i menetlusvõimekus on kuni 250 000 juhtumit aastas. Juhtumite arv on suurem kui väljasaadetavate trahviteadete arv.</p> <p>2020. aasta 11 kuuga on HIS järgi PPA-le sisse tulnud 205 907 juhtumit, mille kohta väljastati 182 064 hoiatustrahvi.</p> <p>Seletuskirja kohaselt ei sõltu HIS-i arendusvajadus ainult seadusemuudatuse jõustumisest ja KOV-ide poolt täiendavate automaatsete liiklusejärelevalve süsteemide kasutusele</p>

	<p>mis toob kaasa ka 1/6 arvestuslike juhtumite vähenemise. Välja langevaid süsteeme on sama palju või isegi rohkem, kui on prognoositud KOV-de poolt lisanduda võivate süsteemide arvuks. Seega ei ole põhjendatud kartused, et kavandatava seadusemuudatuse jõustumine toob kaasa senisest suurema juhtumite arvu menetlemise vajaduse.</p>	<p>võtmisest, vaid vajadus tuleneb ka infosüsteemide vananemisest ja teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide lisandumisest. PPA koolitas 2020. aastal täiendavaid spetsialiste, et teisaldatavaid automaatseid kiirusmõõtesüsteeme tõhusamalt kasutada. Nt 2020. aasta augustis ja oktoobris selgitati nendega välja pea 13 000, septembris 15 000 ja novembris 20 000 rikkumist.</p> <p>Tegemist on indikatiivse kuluga, mille ga riigil tuleb edaspidi arvestada. Vajalike investeeringute puudumisel jõuab HIS menetlusvõimekuse piirini, süsteem muutub aeglaseks, tekivad tõrked ja vajalik on sagedane taaskäivitamine.</p>								
<p>14.</p>	<p>Seletuskirja lk 32 kolmandas lõigus on väide, et <i>Maanteeameti kulu (viide 76) automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamiseks on 24 000 € aastas ning see koosneb serveri püsikuludest ja personalikulust. Viite 76 allikaks on märgitud Maanteeamet, 2018. Mobiilse kaamera piloodi tulemuste aruanne.</i></p> <p>Maanteeamet ei ole 2018. aastal koostanud sellist aruannet ega läbi viinud mobiilse kaamera pilooti. 2016. aastal on Maanteeameti koostatud „Mobiilse kaamera testperioodi tulemuste aruanne“. Kuid antud aruanne ei sisalda viidet ega arvandmeid liiklusjärelvalve andmekogu püsikulude ja personalikulu kohta (kulude kohta vt ka punkti 10 selgitust).</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Viide oli ekslik ja on seletuskirjast eemaldatud.</p> <p>Maanteeameti kulu osas tehakse enne Vabariigi Valitsusele eelnõu esitamist parandused, lähtudes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kooskõlastuskirjas toodud ning Maanteeametilt täiendavalt saadud andmetest.</p>								
<p>15.</p>	<p>Seletuskirja lk 32 sisaldub tabel nr 8 – riigi kulu ja tulu, kui KOV võtab kasutusele kuus automaatse liiklusjärelvalve süsteemi.</p> <p>Rida ALJVS haldamine sisendid aastate lõikes peaksid olema:</p> <table border="1" data-bbox="284 1594 951 1659"> <thead> <tr> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023 ja edasi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33 000</td> <td>33 000</td> <td>141 000</td> <td>58 000</td> </tr> </tbody> </table> <p>Palume täpsustada:</p> <p>1) millise osakaaluga arvestati ALJVS-i kohta SMIT-i HIS rakenduse hoolduskulusid.</p> <p>2) kuidas saadi muutuvkulu (tähtid postiga trahviteate saatmise) arvestus ühe ALJVS-i kohta. Vastavalt VTMS § 54 lõikele 1 saadetakse füüsilisele isikule esmalt elektrooniliselt trahviteade VTMS § 41 lg 4 kohaselt. Kui trahviteate adressaat e-kirja saatmisest 3 päeva jooksul hoiaustrahvi ei</p>	2020	2021	2022	2023 ja edasi	33 000	33 000	141 000	58 000	<p>Selgitatud.</p> <p>ALJVS haldamise kulu osas tehakse enne Vabariigi Valitsusele eelnõu esitamist parandused, lähtudes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kooskõlastuskirjas toodud ning Maanteeametilt täiendavalt saadud andmetest.</p> <p>1) SMIT-i HIS iga-aastased halduskulud on jaotatud proportsionaalselt olemasolevate ja võimalike lisanduvate kaamerate arvuga ning sisalduvad ühe</p>
2020	2021	2022	2023 ja edasi							
33 000	33 000	141 000	58 000							

<p>tasu või kättesaamist hoiustrahvi portaalil https://hoiustrahv.politsei.ee ei kinnita, saadetakse füüsilisele isikule trahviteade posti teel tähtkirjaga isiku rahvastikuregistris märgitud aadressil. Seega kõiki füüsilisele isikule saadetavaid trahviteateid tähtkirjaga ei edastata. Lisaks saadetakse juriidilisele isikule, riigi või kohaliku omavalitsuse asutusele ning avalik-õiguslikule juriidilisele isikule trahviteade registrisse kantud aadressil ainult elektrooniliselt (VTMS § 543 lg 4) ja tähitud kirjaga saatmist ette nähtud ei ole. Selleks, et arvestada välja kui suur on nende füüsilistele isikutele tähitud kirjaga saadetud trahviteadete osakaal, vajab välja toomist palju füüsilistele isikutele saadetud trahviteadetest tasutakse kohe peale elektroonilist teate edastamist 3 päeva jooksul või kinnitatakse kättesaamine portaalil https://hoiustrahv.politsei.ee. Samuti on asjakohane näidata, millise osakaalu moodustavad juriidilisele isikule, riigi või kohaliku omavalitsuse asutusele ning avalik-õiguslikule juriidilisele isikule elektrooniliselt kättesaamiseks loetud trahviteadete.</p> <p>3) menetleja palgakulu (üksuse keskmise järgi) arvestamise loogikat. Seletuskirja lk 31 neljandas lõigus on välja toodud, et liiklusmenetlustalituse töötajatega on prognoositavalt võimalik menetleda kuni 200 000 juhtumit. Ida prefektuuri teabebüroo liiklusmenetlustalitusel töötas 03.11.2020 seisuga 13 ametnikku. Nimetatud 13 ametnikku tagavad 50 mõõtesüsteemi abil fikseeritud juhtumite menetlemise. Jagades mõõtesüsteemide arvu (50) ametnike arvuga (13), saame tulemuseks 3,8 mõõtesüsteemi menetluskeskuse ametniku kohta. Seega ei ole põhjendatud Tabelis 8 real <i>menetluskulud</i> veergudes 2-8 menetleja palgakulu kasvav arvestamine ALJVS-i kohta. Arvestada tuleb ühe täiendava ametniku palgakuluga iga kolme lisanduva ALJVS-i kohta.</p>	<p>ALJVS kohta toodud menetluskulu hulgas (vt seletuskirja tabel 9).</p> <p>2) Politsei- ja Piirivalveameti andmetel edastatakse ca 45% trahviteadetest Eestis elavatele füüsilisele isikutele ja 30% juriidilistele isikutele ning 25% trahviteadetest edastatakse Euroopa Liidu liikmesriiki.</p> <p>Eestis elavatele füüsilistele isikutele saadetakse trahviteadetest 1,6% lihtkirjaga. Korduvad trahviteadete saadetakse tähtkirjaga ja see puudutab 60% füüsilistest isikutest, kes on saanud esmase trahviteate kas elektrooniliselt või lihtkirja teel. Kokkuvõttes, veerand kõikidest trahviteadetest saadetakse tähtkirjaga.</p> <p>Euroopa Liidu liikmesriiki edastatakse kõik trahviteadete lihtkirjaga.</p> <p>Kulude osas saab välja tuua, et trahviteadete saatmise postikulu ühe automaatse kaamera kohta on suurusjärgus 3900 eurot aastas ja see on tulu-kulu analüüsis arvestatud menetluskulu hulka.</p> <p>3) Menetleja töökoormuse saamiseks on tema tegelik tööaeg – ehk tööaeg, millest on välja arvatud võimalikud eemalolekud (puhkused, võimalikud haigus- ja koolituspäevad jms) – jagatud ühe juhtumi menetlemiseks kuluva arvestusliku ajaga.</p> <p>Menetlejate koormust ei saa üheselt jagada kaamerate arvuga, sest erinevate kaamerate fikseeritavate rikkumiste arv on erinev, nt võib ühe teisaldatava kaameraga fikseerida sama palju rikkumisi kui mitme statsionaarse kaameraga kokku. Samuti võib teisaldatavate kaamerate fikseeritavate rikkumiste arv omavahelises võrdluses erineda.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt viidatud liiklusmenetlustalituse ametnike arv on õige. Samas on jäetud arvestamata erinevate funktsioonidega, mida</p>
---	---

		<p>ametnikud täidavad ja sellega, et kõikide ametnike põhitöökse ei ole ainult juhtumite lahendamine (nt talituse juht, vanemvärteomenetlejad).</p> <p>Arvestuse kohaselt suudab üks menetleja lahendada suurusjärgus 19 000 juhtumit aastas. See on 8 statsionaarse kaamera fikseeritud rikkumiste koguarv ühel aastal, eeldusel, et ühe statsionaarse kaamera fikseeritakse keskmiselt 2300 rikkumist aastas. Samas on 2020. aasta 11 kuu põhjal ühe teiseldata va kaamera fikseeritud 12 900 rikkumist ehk sisuliselt suudab üks menetleja lahendada 1,5 teiseldata va kaamera fikseeritud rikkumised.</p> <p>Seletuskirjas on välja toodud, et olemasolevate menetlejatega on võimalik lahendada kuni 200 000 juhtumit aastas. Täiendavate menetlejate puhul ei pea arvestama, mitte ühe täiendava ametniku palgakuluga iga kolme lisanduva ALJVS-i kohta, vaid iga lisanduva 19 000 juhtumi kohta.</p> <p>Arusaamatuks jääb, mida täpselt mõeldakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt esitatud märkusega: „Seega ei ole põhjendatud Tabelis 8 real <i>menetluskulud</i> veergudes 2-8 menetleja palgakulu kasvav arvestamine ALJVS-i kohta.“. Nimetatud real toodud menetluskulu hõlmab endas nii menetleja palgakulu, HIS halduskulu, postikulu jms. Tabeli teises veerus on esitatud kulu ühe LJVS kohta ja järgnevates veergudes kulu 7 ALJVS puhul, kuna tabel on koostatud 7 ALJVS näitel. Seega on veergudes 3-8 toodud menetluskulu 7 ALJVS kohta ning ei ole kasvav.</p>
	<p style="text-align: center;">Rahandusministeerium (Martin Kulp, 611 3097, Martin.Kulp@fin.ee Anneli Valgma, 611 3289, Anneli.Valgma@fin.ee)</p>	
<p>16.</p>	<p>Eelnõu § 1 punktiga 4 muudetakse VTMS paragrahvi 212¹. Muuhulgas sõnastatakse selle paragrahvi lõige 3 järgmiselt:</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Eelnõu on muudetud ja raha eraldamise sagedus sätestatakse edaspidi LS § 193¹ alusel kehtestatavas määruses, mis</p>

<p>„(3) Kui hoiustrahv on määratud valla- või linnavalitsuse poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest, eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud kohaliku omavalitsuse eelarvesse. Kohalikule omavalitsusele eraldatud raha kasutatakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.“</p> <p>Kui eelnõu kohaselt on liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõtt KOV enda vabatahtlik otsus, siis eelnõu reguleerib süiski ära viisid, millisel võib automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks eraldatavat raha kasutada. Rahandusministeeriumi vaatest selline lähenemine ei sobi. Riik ei peaks ette kirjutama, milleks KOV raha kasutada tohib. Enesekorralduse õigus peab säilima igal juhul ka trahviraha kasutamise puhul. Euroopa kohaliku omavalitsuse harta artikkel 9.7 ütleb, et vältima peaks KOVidele vahendite kasutamise ette kirjutamist. Sätet ei pea tingimata terviklikult välja jätma, kuid selle peaks sõnastama nii, et sealt tuleb välja trahviraha kasutamise soovitatav eesmärk. Sõnastus peaks markerima, et trahviraha laekumise arvelt saaks KOV muuhulgas kompensatsiooni kaamerate paigaldamise ja hooldamise kulude eest.</p> <p>Lisaks peaks seaduse sätestest selguma, mis perioodil ja kes KOV-idele raha üle kannab. Nt kord aastas PPA kaudu. Hetkel on raha kandmist selgitatud seletuskirjas, kuid see peaks kajastuma ka eelnõus.</p> <p>Palume muuta eelnõu § 1 punkti 4, mille ga muudetakse VTMS paragrahvi 212¹ lõiget 3, sõnastust (uus sõnastus <u>allajoonitult</u>): „Kui hoiustrahv on määratud valla- või linnavalitsuse poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest, eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud <u>kohaliku omavalitsuse eelarvesse</u> Politsei ja Piirivalve Ameti poolt kord aastas. Raha kasutusotstarbe otsustab <u>kohaliku omavalitsuse üksus</u>. Vahendeid kasutakse <u>eelkõige automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse §</u></p>	<p>sätetab kohaliku omavalitsuse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi liidestamise ja käitamise korras.</p> <p>Eelnõusse ei märgita, kes raha üle kannab, kuid see tuuakse välja nimetatud määruses ja seletuskirjas.</p> <p>Samas selgitame lisaks, et viitamine Euroopa kohaliku omavalitsuse harta artiklile 9.7 ei ole asjakohane, kuna KOV-idele jaotatavate hoiustrahvide näol pole tegemist toetusega.</p> <p>Rahandusministeerium on õigesti märkinud, et liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmine on KOV-idele vabatahtlik.</p> <p>Liiklusjärelvalve süsteemide kasutamise põhiline eesmärk on liiklusohutuse tagamine, mitte täiendavate rahaliste vahendite teenimine. Seetõttu on oluline, et rikkumistest tekkivaid vahendeid kasutataks liiklejade käitumise muutmiseks. Hetkel kehtiv regulatsioon näeb ette, et KOV-id korraldavad liiklejade turvalisuse tagamiseks oma haldusterritooriumil <u>liiklusohutusalase selgitus- ja kasvatustöö elluviimist elanikkonna seas, koolides ja lasteasutustes ning rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide ning tegevuskavade kaudu.</u></p> <p>Vastavalt Rahandusministeeriumi ettepanekule muudetakse eelnõu ja sätestatakse, et raha kasutusotstarbe otsustab valla- või linnavalitsus, kasutades eraldatud raha <u>eelkõige liiklusohutuse edendamiseks.</u></p>
--	--

	3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.“.	
17.	<p>Rahandusministeerium on seoses mõjutustrahvidega teadvustanud ühe lünga nii VTMSis, kuid ühtlasi ka MKSis. See on lünk, mis on sisult tehniline ning mille võiks kõrvaldada võimaluse korral kohe selle eelnõu raames.</p> <p>Probleem puudutab mõjutustrahvi sissenõudmist. 2019. aasta 1. jaanuaril jõustus VTMS muudatus, millega loodi väärteomenetluses uus menetlusliik - lühimenetlus. Lühimenetlus on väiksema ebaõigussisuga väärtegude - näiteks veoauto juhtimine teekasutustasu tasumata (LS § 261⁸) ja veoauto juhtimine väiksemas määras tasutud teekasutustasuga (LS 261⁹) - suhtes kohaldatav menetlus, mille käigus saab kohtuväline menetleja (siin PPA ja MTA) määrata lühimenetlusele allutatud isikule väärteo toimepanemise koha peal muid menetlusdokumente vormistamata mõjutustrahvi.</p> <p>MTA reeglina nõuab kõik enda määratud rahalised kohustused, rahalised sanktsioonid sisse ise – vt VTMS § 204. Uue trahvitüübi sisseviimisel jäi kõigil asjaosalistel kahe silma vahele, et sissenõudmise/täitmisele pööramise regulatsioon VTMSis on kitsalt sõnastatud ainult rahatrahvi kohta. Sama puudutab ka peegelregulatsiooni maksukorralduse seaduses. PPA saadab mõjutustrahvi nõude täitmiseks kohtutäiturile ja kehtiva sõnastuse järgi peaks ka MTA sarnaselt toimima. See võib aga riigile ja puudutatud isikule olla kulukam, ajamahukam ning ebatõhusam. Numbrites näeb lünga mõju välja järgmine:</p> <p>STATISIKAT: 2019 a rakendati lühimenetlust 973 korda kogusummas 77 200 €. 2019 a mõjutustrahvide eest on laekunud kokku 70 602,02 €. 2020 a 9 kuuga rakendati lühimenetlust 570 korda kogusummas 46 280 €. 2020 a 9 kuu mõjutustrahvide eest on laekunud kokku 40 432,82 €.</p> <p>TÄIENDAVALT: Esimesed lühimenetluse otsuse nõuded on aegumise tõttu (aasta jooksul ei ole täitmisele pööratud) MTA 6. oktoobri 2020 aktiga 13-9/150 kustutatud: 55 nõuet kokku summas 4110,78 €.</p> <p>Palume täiendada VTMS § 54.10 lõikega (nt 2.1), mis annaks MTA-le õiguse enda määratud</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Eelnõusse on lisatud VTMS 54¹⁰ täiendamine lõikega 2¹ ja MKS § 128 lõike 4 punkti 2 muutmise.</p>

	<p>mõjutustrahv ise sundtäita sarnaselt VTMS § 204 lg 4 mille järgi otsus, mille täitmisele pööraja on käesoleva seadustiku § 202 kohaselt Maksu- ja Tolliamet, täidetakse maksukorralduse seaduses sätestatud korras. Analoogse mõjuga täiendus tuleks teha MKS §-s 128 lg 4 punktis 2, lisades sõna rahatrahv juurde ka sõna mõjutustrahv.</p> <p><i>1. Täiendada VTMS muutmise osa eelnõus järgmise muutmiskäsuga:</i></p> <p>4) paragrahvi 54¹⁰. täiendatakse lõikega 2¹ järgmises sõnastuses:</p> <p>„(2¹) Lühimenetluse otsus, mille täitmisele pööraja on käesoleva seadustiku § 202 kohaselt Maksu- ja Tolliamet, täidetakse maksukorralduse seaduses sätestatud korras.“;</p> <p><i>2. Täiendada eelnõu maksukorralduse seaduse muudatusega järgmiselt:</i></p> <p>§ 3. Maksukorralduse seaduse muutmine</p> <p>Maksukorralduse seaduse § 128 lõike 4 punktis 2 asendatakse sõna „rahatrahvid“ sõnadega „mõjutustrahvi ja rahatrahvi“.</p>	
	<p>Eesti Linnade ja Valdade Liit (Tiina Üksvärav, 604 3017, Tiina.Uksvarav@elvl.ee)</p>	
<p>18.</p>	<p>Eelnõu § 1 punktiga 4 muudetakse värteomenetluse seadustiku paragrahvi 212¹, mille lõikes 3 sätestatu kohaselt eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiatustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud kohaliku omavalitsuse eelarvesse. Kohalikule omavalitsusele eraldatud raha tuleb kasutada automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liikluseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.</p> <p>Märgime, et arvestades kohalike omavalitsuste (KOV) poolt kantavaid automaatse liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisega seotud kulusid (soetamis-, paigaldus-, liidestamis- ja haldamiskulud) on KOV-idele eraldatav osa trahvisummast (50%) põhjendamatult väike. Puudub otsene selgitus, mis on kulude jaotuse konkreetsed arvestus alused. Samuti ei saa nõustuda sellega, et eelnõus sätestatakse, milleks KOV tema eelarvesse laekuvaid hoiatustrahvide vahendeid võib kasutada. Leiame, et sellise tingimusega</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Eelnõu seletuskirja punktis 7 on toodud võimalikud kulud ja tulud, mille põhjal on võimalik hinnata kulude jaotust erinevate osapoolte vahel. Parema ülevaate saamiseks on tekstile lisatud kolm erinevat tabelit – seadme tasuvusarvestuse, trahviteadete menetlemisega seotud olulise mate kulude ning riigi kulude ja tulude osas.</p> <p>Näitlikustamiseks võib tuua, et KOV-i kulu koos seadmete soetus- ja halduskuludega, arvestades seadme elukaare võimalikku pikkust (10 aastat), on suurusjärgus 11 030 eurot ühe kasutusaasta kohta.</p> <p>Jaotades riigi menetluskulud, mis hõlmavad ka hoiatamismenetluse infosüsteemi halduskulusid, kaamerate arvuga, on see suurusjärgus 13 790 eurot</p>

<p>piiratakse kohaliku omavalitsuse eneseotsustamise õigust ja finantsautonoomiat. Juhime tähelepanu ka asjaolule, et riigile jäävate hoiustrahvide vahendite osas sarnaseid rahaliste vahendite kasutamise piiranguid ei ole.</p>	<p>ühe kasutusaasta kohta. Sellele lisandub ühekordne liidestamise kulu, mille kannab riik ning Maanteeameti poolt hallatava automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu serveri ja haldamise kulud. Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu kulud on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskirja järgi märkimisväärselt suuremad kui seletuskirjas algselt toodud (vt kooskõlastustabeli punkt 10).</p> <p>Arvestama peab, et kui KOV-id võtavad kasutusele ainult 1-2 seadet, ületavad ainuüksi automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu kulud hoiustrahvidest riigile laekuvaid tulusid.</p> <p>Regulatsioonides muudatuste tegemisel on oluline, et raha kasutamine oleks üheselt arusaadav ja ei tekitaks küsitavusi.</p> <p>Liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmine on KOV-idele vabatahtlik.</p> <p>Liiklusjärelvalve süsteemide kasutamise põhiline eesmärk on liiklusohutuse tagamine. Seetõttu on oluline, et rikkumistest tekkivaid vahendeid kasutataks liikleja te käitumise muutmiseks. Hetkel kehtiv regulatsioon näeb ette, et KOV-id korraldavad liiklejate turvalisuse tagamiseks oma haldusterritooriumil liiklusohutusalase selgitus- ja kasvatustöö elluviimist elanikkonna seas, koolides ja lasteasutustes ning rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide ning tegevuskavade kaudu.</p> <p>Kui KOV võtab kasutusele liiklusjärelvalvesüsteemid, eeldatakse, et tal on soov ja tahe panustada kohalikul tasandil liiklusohutusse – kasutades selleks ka trahvirahast eraldatavaid vahendeid – mitte teenida täiendavaid vahendeid, mida kasutada muudes valdkondades.</p>
--	---

<p>19.</p>	<p>Eelnõuga koos esitatud määruse eelnõu, mille ga kehtestatakse nõuded kohaliku omavalitsuse poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele, tekitab omakorda mitmeid küsimusi.</p> <p>Kahtlemata ei hakka KOV esimese meetmena liiklusohtlikesse kohtadesse paigaldama kallist automaatset liiklusjärelvalve süsteemi, vaid eelkõige püütakse probleem lahendada liikluskorralduslike, teedehituslike või mõne muu meetmega. Kui sellest siiski ei piisa ja kohalik omavalitsus näeb probleemi lahendust järelvalve süsteemi paigaldamises, on põhjendamatult keeruliseks tehtud järelvalve süsteemi paigalduskoha kinnitamise menetlus.</p> <p>Määruse eelnõu kohaselt peab KOV esitama vormikohase taotluse (sh riskianalüüsi), mille vaatab läbi selleks PPA peadirektori käskkirjaga moodustatud komisjon. Komisjon kinnitab paigalduskoha 90 päeva jooksul. Samas võib selle komisjoni asendada liikluskomisjon, kui selline on maakondlikul tasandil loodud. Ebaselgeks jääb, kes selle otsustab.</p> <p>Samuti jäävad ebaselgeks komisjoni ülesanded. Määruse eelnõu kohaselt ei piirdu komisjoni pädevus ainult taotluste menetlemisega, vaid komisjon võib teha omapoolse soovitusliku ettepaneku järelvalve süsteemi asukoha osas, kus on vaja parandada liiklusohtust. Seega peaks komisjon koguma ja töötleva andmeid liiklusohtlikest kohtadest.</p> <p>Kuigi määruse eelnõu § 6 käsitleb koostööd, ei ole järgnevad määruse eelnõu paragrahvid (eelkõige 4. peatükk) kantud koostöö vaimust. Nõustuda ei saa määruse regulatsiooniga, mille kohaselt moodustavad Maanteeamet ja Politsei- ja Piirivalveameti (PPA) komisjoni, kes hindavad kohaliku omavalitsuse taotlust paigaldada teatud kohta automaatse liiklusjärelvalve süsteemi. Paljudes maakondades ja ka näiteks Tallinnas on moodustatud liikluskomisjonid, kus lisaks kohalike omavalitsustele on esindatud ka Maanteeameti ja PPA esindajad. Tegemist on hästi toimiva koostöövormina, mille asendamine või selle tegevuse dubleerimine on mõttetu.</p> <p>Kohaliku omavalitsuse asetamine automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi paigaldamisel taotleja rolli põhineb usaldamatusel kohaliku omavalitsuse kui teomaniku vastu. Kohalikul omavalitsusel on</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Eelnõule ja seletuskirjale oli lisatud määruse tööversioon. Määrus töötatakse lõplikult välja peale seadusemuudatuste vastuvõtmist ning esitatakse kooskõlastamiseks ka ELVL-ile, mille käigus on võimalik esitada oma ettepanekud.</p> <p>Käesolevalt on ka eelnõus väljapakutud lahendust oluliselt muudetud. Kaotatud on nn komisjonide põhine lähenemine ning lähtutud on eelkõige asjaolust, et PPA on LS kohaselt liiklusjärelvalve teostaja, kes kasutab selleks ka automaatseid liiklusjärelvalve seadmeid. Seega on kohaliku omavalitsuse panustame formaalselt jäetud osalemise tasemele. Eelnev aga ei tähenda, et kohaliku omavalitsuse asetamine automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi paigaldamisel taotleja rolli põhineb usaldamatusel kohaliku omavalitsuse kui teomaniku vastu. Meie eeldus on, et vastava taotluse koostamine algatatakse kõigi kolme osapoole koostöös, see tähendab, et sellesse panustavad juba algusest ka Transpordiamet ja PPA. Samas formaalselt on järelvalve teostajaks PPA, mis tähendab, et vastava otsuse saab teha vaid PPA. Erandina oleme ette näinud, et sellesse kaasatakse kooskõlastajana ka Transpordiamet. Lisaks märgime ära, et iga täiendava automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi paigaldamine toob kaasa ka kulud ja vastutuse riigile. Esiteks tagada, et kõik andmed mööda vastavaid servereid sujuvalt liiguks ja teiseks tagada, et tuvastatud rikkumised saaksid õigeaegselt menetletud ning ka trahvid sissenõutud. Seega kaasneb uute järelvalvesüsteemide paigaldamisega ka riigile kulusid ja kohustusi. Sellest lähtuvalt soovitakse võimalikult lihtsa lahendusega luua eeldused just kolmepoolseks koostööks uute seadmete paigaldamisel.</p>
-------------------	---	---

	<p>oma igapäevatööst tulenevalt nii kogemused kui pädevus hinnata tema territooriumil toimuvat liiklussituatsiooni. Kuigi automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi näol pole tegemist liikluskorraldusvahendiga, peaks nende seadmete paigaldamine olema sarnaselt liikluskorraldusvahendite paigaldamisele teeomaniku pädevuses ning Maanteeametil ja PPA olema selles menetluses kaasaaitav ja nõuandev roll.</p> <p>Täielikult jääb arusaamatuks määruse eelnõu § 5 tekst, samuti § 10 lg 2.</p> <p>Leiame, et peaks kaaluma, kas eelnõus märgitud tingimustel kohalikele omavalitsusele automaatse järelvalve süsteemi paigaldamise võimaluse andmine on ainuvõimaliku lahendusena põhjendatud või võiks ette näha riigipoolset liiklusjärelvalvesüsteemide võrgustiku laiendamist, kooskõlastatult kohalike omavalitsustega, ka kohalikele teedele.</p>	
<p>20.</p>	<p>Lisaks teeb Tallinna linn ettepaneku võimaldada automaatse järelvalve seadmetega tuvastada järgnevaid liiklusalaseid õigusrikkumisi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ühissõidukiraja väärkasutamine - keelumärgi nõude rikkumine <p>Selleks tuleks täiendada Majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015 määruse nr 35 „Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus“ §-i 3 punktidega 3 ja 4.</p> <p>Samuti lisada liiklusseaduse §-s 262 („Kirjalik ushoidamismenetluses kohaldatava hoiatustrahvi määrad“) täheldatud väärteokoosseisude juurde „Keelumärgi nõuete rikkumine“ ja „Ühistranspordiraja nõuete vastane kasutamine“.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Siseministeerium on kursis ühissõidukiraja väärkasutamise probleemiga. Toetame liiklusjärelvalve automatiseerimist ja nutikate lahenduste kasutusele võtmist erinevate liiklusrikkumiste fikseerimiseks, kuid Tallinna linna ettepanek ei ole teostatav antud seadusemuudatuse raames.</p> <p>Ühissõidukiraja väärkasutajate osas automaatse liiklusjärelvalve tegemiseks on vaja väga head, korrastatud andmekogu näiteks taksode, elektrisõidukite jt sõidukite kohta, kellel on õigus ühissõidukirada kasutada. Kui tegemist ei ole täisautomaatsel protsessiga ei saa andmetöötlust teha liiklusseaduse § 199 lg 2 alusel. Selle kohta on Andmekaitse Inspeksioon kujundanud oma seisukoha, mille kohta võib täpsemalt lugeda nende poolt koostatud ringkirjast.</p> <p>Ühissõidukiraja väärkasutajate osas automaatse liiklusjärelvalve tegemiseks vajalike lahenduste otsimine ja regulatsioonide muutmine on plaanis ette võtta lähitulevikus.</p>

		<p>Muudatuste tegemine sõltub ka sellest, kas KOV-id kavatsevad automaatseid liiklusjärelvalve seadmeid kasutusele võtta, sest ühissõidukiraja rikkumiste fikseerimiseks automaatse liiklusjärelvalve seadmete paigaldamist riigi poolt ei nähta ette ühegi arengukavaga ja selleks ei ole vahendeid planeeritud.</p>
21.	<p>Tallinn on juhtinud tähelepanu ka eelnõu seletuskirjas sisalduva faktiveale.</p> <p>Seletuskirja 4. lehekülje kolmanda lõigu teine lause sätestab: „Peale nende on kasutusel kaks mõõtesüsteemi Tallinna linnas, mille on soetanud ja paigaldanud KOV, kuid süsteemid on antud tähtajaliselt üle Maanteeametile, sest KOV-il ei ole seaduslikku alust neid käitada.“ Tallinna linnas on tõesti paigaldatud kaks mõõtesüsteemi – üks nn Taksopargi ristmikul, teine Reidi tee algusesse, kuid viimane neist ei ole Maanteeametile üle antud.</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Mõõtesüsteem on tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosneb järelvalvekaamerast või -kaameratest, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõturist, dokumenteerimisseadmetest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks.</p> <p>Stationsaarsete automaatsete mõõtesüsteemide puhul loetakse üheks süsteemiks mõõtekabiini koos sellesse paigaldatud seadmetega. Sellest põhimõttes on ka seletuskirja koostamisel lähtutud.</p> <p>Samasugune lähenemine on leitav Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kooskõlastuskirjast (vt kooskõlastustabeli punkt 6).</p> <p>Seletuskirja 4. lehekülje kolmanda lõigu teist lauset on täiendatud nimetatud mõõtesüsteemide asukoha osas.</p>
	<p align="center">Politsei- ja Piirivalveamet (Tiina Vellet, 612 3208, tiina.vellet@politsee.ee)</p>	
22.	<p>Liiklusseaduse §-i 199 lõikena 10 lisatava Vabariigi Valitsuse määruse volitusnormi puhul ei ole üheselt selge, kas selle alusel antava määruse kõrval kuulub KOV-ide poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemi puhul kohaldamisele ka sama paragrahvi lõike 7 alusel antud määrus, mille 3. peatükis sisaldub automaatsete kiirusmõõtesüsteemide regulatsioon või tuleb Vabariigi Valitsusel volitusnormi alusel kehtestada KOV-idele eraldi paralleelne regulatsioon. Selle ebamäärasust aitaks lahendada vastav selgitus seaduseelnõu seletuskirjas. Kui kohaldamisele kuuluvad mõlemad määrused, on asjakohane planeeritavas rakendusaktis endas viitamine.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja on lisatud selgitus liiklusseaduse § 199 lg 7 alusel antud määruse kohaldamise osas.</p>

<p>23.</p>	<p>Eelnõu seletuskirjas tugineb PPA korraldust ja kulusid puudutava mõju hindamine 2020. a esimese kuue kuu andmetele. Saame tänaseks näidata värskemaid (2020. a kümne kuu) andmeid – vt allpool. Nende põhjal on näha, et varasemalt prognoositud rikkumiste fikseerimise ja menetlemise maht on osutunud suuremaks ja seletuskirjas näidatud 200 000 rikkumise piir PPA praeguse aastase võimekusena on 2020. a põhjal juba hetkel käigus olevale automaatsete järelevalve süsteemide arvu juures täitumas. Seega ei ole uute süsteemide lisandumisel vajadus töajõu kasvu järele vähetõenäoline, vaid pigem ettenähtav.</p> <p>HIS andmetel 2020 10 kuud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rikkumisi: 181949, <ul style="list-style-type: none"> o sh mobiilsed: 82748; o sh linnakaamera: 4079; • Tuvastatud: 168427; <ul style="list-style-type: none"> o sh mobiilsed: 79728; o sh linnakaamera: 4030; • Allkirjastatud trahviteateid: 161284; <ul style="list-style-type: none"> o sh mobiilsed: 79225; o sh linnakaamera: 3834; • Tühistatud trahviteated: 3017; <ul style="list-style-type: none"> o sh mobiilsed: 1127; o sh linnakaamera: 102; <p>Kokku on sel aastal registreeritud 181 949 rikkumist 10 kuuga, mida on tuntavalt rohkem kui eelmisel aastal terve aasta peale kokku (eelmine aasta oli 137 279) ehk siis 2020 esimese 10 kuuga on üle 44 000 rikkumise rohkem kui seda terve aasta jooksul. Eelnõu märkes 67 toodud prognoos 15 000 rikkumist rohkem kui 2019 ei ole eeltoodule tuginedes õige.</p> <p>PPA võttis selle aasta juulist tööle kuus uut valvespetsialisti, mis on kaasa toonud kaamerate suuremas mahus kasutamise ning prognooside kohaselt juba sel aastal kasutuses olevate kaameratega ületatakse 200 000 rikkumise piir.</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Seletuskirja on täiendatud ja lisatud andmed 12 kuu põhjal.</p> <p>Nõustume, et vajadus töajõu kasvu järele on pigem ettenähtav. Samas, vaadates rikkumiste fikseerimise statistikat, tekib täiendava töajõu vajadus eelkõige seoses teisaldatavate automaatsete kiiruskaamerate aktiivsema kasutamisest, mitte niivõrd statsionaarsete automaatsete liiklusjärelevalve kaamerate lisandumisest.</p> <p>Kooskõlastustabeli punktis 15 oleme märkinud, et 2020. aasta 11 kuu andmete põhjal on vajalik üks menetleja 1,5 teisaldatava automaatse kiiruskaamera kohta. Samal ajal on statsionaarsete automaatsete kaamerate puhul vajalik üks menetleja 8 kaamera kohta.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium toob kooskõlastuskirjas välja (vt kooskõlastustabeli punkt 13): „Lähiaastal seisame silmitsi vähemalt seitsme ehk 1/6 olemasolevate mõttesüsteemide väljalangevusega, mis toob kaasa ka 1/6 arvestuslike juhtumite vähenemise. Välja langevaid süsteeme on sama palju või isegi rohkem, kui on prognoositud KOV-de poolt lisanduda võivate süsteemide arvuks. Seega ei ole põhjendatud kartused, et kavandatava seadusemuudatuse jõustumine toob kaasa senisest suurema juhtumite arvu menetlemise vajaduse.“</p> <p>Seega, eelduslikult langeb lähiajal rivist välja sama palju või rohkem Maanteeameti poolt riigiteede le paigaldatud statsionaarseid kaameraid kui lisandub KOV-ide poolt paigaldatavaid kaameraid.</p> <p><u>Teisaldatavate automaatsete kaamerate aktiivsema kasutamise ga kaasneva täiendava töajõu vajaduse probleem vajab lahendamist, aga eraldiseisvalt ja juba enne KOV-ide poolt paigaldatavate kaamerate lisandumist.</u></p>
------------	--	--

	<p style="text-align: center;">Justiitsministeerium (Liina Martinson, 620 8127, Liina.Martinson@just.ee; Joel Kook, 620 8248, Joel.Kook@just.ee; Mari Koik, Mari.Koik@just.ee; Helen Kranich, 620 8110, Helen.Kranich@just.ee; Einar Hillep, 620 8222; Einar.Hillep@just.ee)</p>	
<p>24.</p>	<p>Eelnõu § 1 p 2 ja § 2 p 2 (VTMS § 54¹ lg 4) – Eelnõu seletuskirja sissejuhatuses esitatud põhjenduse kohaselt sätestatakse lubatud sõidukiiruse ületamise korral määratava hoiustrahvi või mõjutustrahvi arvutamise aluseks olevaks summaks liiklusseaduses (edaspidi LS) senise kolme euro asemel viis eurot. Lähtudes sellest muudatusest, suurendatakse väärtemenetluse seadustikus (edaspidi VTMS) maksimaalse hoiustrahvi ehk automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga määratava trahvi määra 190 eurolt 300 euroni ja mõjutustrahvi maksimaalmäära 80 eurolt 100 euroni.</p> <p>Eelnõu koostajate sõnul on aastate jooksul elatustase oluliselt paranenud, mida näitab töötasu alammäära järjepidev kasv. Samal ajal on lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiustrahvi määr püsinud muutumatuna alates kirjaliku hoiatusmenetluse kasutuselevõtmisest ning avaldab liiklusrikkujate le varasemast vähem mõju.</p> <p>Me ei toeta hoiustrahvimäära tõstmist 190 eurolt 300 euroni. Rõhutame seda, et hoiustrahv on oma olemuselt eelkõige siiski isikuid hoiatav, nende valele käitumisele tähelepanu juhtiv meede, mis taotleb nende käitumise korrigeerimist vabatahtlikult, ilma olulise riigipoolse sekkumiseta. Kuna tegemist on hoiatamisega, mitte karistamisega, siis ei saa rääkida ka ebaproportsionaalselt leebe olemisest nagu seletuskirjas muudatuse põhjenduseks esitatakse.</p> <p>Ka ei ole hoiustrahvi puhul õigustatud lähenemine, mida seletuskiri rõhutab, et hoiustrahvi suurus peab järgima töötasu alammäära muutumist. Sellest lähenemisest loobuti juba 2000. aastate alguses, kui karistusseadustiku jõustumisega võeti kasutusele väärtetrahtide puhul trahviühik, mille suuruseks on neli eurot.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Nõustume, et automaatsed kiirusemõõtesüsteemid ei tohi muutuda eelarve täitmise vahenditeks ja automaatsed kiirusemõõtesüsteemid peavad tagama just liiklusohutust. Samas ei saa nõustuda märkusega, et liiklusohutus on tagatud ka praegu kehtiva hoiustrahvimääraga. Märkuse esitaja ei ole toonud ka põhjendusi, millel tugineb hinnang, et liiklusohutus on hästi tagatud.</p> <p>Eelnõu seletuskirjas on selgitatud lubatud sõidukiiruse ületamine on sõidukijuhtide seas laialt levinud ja sõidukiiruse ületamisest tingitud liiklusõnnetustega kaasnevad rasked tagajärjed. Samas küsitlusuuringute kohaselt sõidukijuhid sõidukiiruse ületamist suureks probleemiks ei pea.</p> <p>Rikkumiste statistika kohaselt ei ole liiklusohutus viimaste aastate võrdluses paranenud. Automaatse liiklusjärelvalve käigus statsionaarsete kiiruskameratega fikseeritud rikkumiste arv püsis 2017.-2019. aastal samal tasemel – keskmiselt 110 000 rikkumist aastas. Teisaldavate automaatsete kiirusemõõteseadmete kasutusele võtmisega kasvas automaatse liiklusjärelvalve käigus välja selgitatud rikkumiste arv. Sarnane olukord oli lühimenetluse rakendamisega, mille tulemusel samuti välja selgitatud rikkumiste arv kasvas. Seetõttu võib eeldada, et liiklust ohustavate sõidukijuhtide osakaal on märkimisväärne ning kuna rikkumiste arv ei vähene, siis üheks põhjuseks on ilmselt ka trahvide vähene mõju.</p>

<p>Automaatsed kiirusemõõtesüsteemid ei tohi muutuda eelarve täitmise vahenditeks, mida eelnõus esitatud ettepanek oma olemuselt tegelikult hakkab kujutama. Automaatsed kiirusemõõtesüsteemid peavad tagama just liiklusohutust. Liiklusohutus on tagatud ka praegu kehtiva hoiatustrahvimääraga. Selle tõstmine olukorda liikluses ei paranda ning seletuskirjas ei ole esitatud andmeid, mis vastupidist tõendaks.</p> <p>VTMS § 54¹ (kirjaliku hoiatamismenetluse kohaldamine) lõike 4 kohaselt on hoiatustrahvi maksimaalmäär 190 eurot. LS § 262 (kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatava hoiatustrahvi määrad) lõike 1 kohaselt määratakse kirjalikus hoiatamismenetluses suurima lubatud sõidukiiruse ületamise korral hoiatustrahv, mille suurus eurodes saadakse lubatud sõidukiirust ületanud kilomeetrite arvu korrutamisel arvuga 3.</p> <p>Kui VTMS § 54¹ lõige 4 näeb ette hoiatustrahvi maksimaalmääraks ette 190 eurot, siis tähendab LS §-s 262 sätestatu seda, et hoiatustrahvi on praegu võimalik määrata ka LS § 227 (mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamine) lõike 4 rikkumise korral, kui kiirust on ületatud 63 km/h (3x63=189 eurot). Seletuskirjas (lk 10) väidetakse, et kirjalikku hoiatamismenetlust kohaldatakse rikkumiste puhul, kus lubatud sõidukiirust on ületatud kuni 60 km/h. Kui lubatud sõidukiirust ületatakse 61 km/h ja rohkem, viiakse väärtemenetlus läbi üldmenetluses.</p> <p>60 km/h ja rohkem kiiruse ületamine on meie arvates väga tõsiselt liiklusohutust mõjutav väärkäitumine. Nii nagu seletuskirjas (lk 6) välja tuuakse, jõustus 27. detsembril 2008 väärtemenetluses uus menetlusliik – kirjalik hoiatamismenetlus. Kirjalikku hoiatamismenetlust kasutatakse peamiselt nende sõidukiiruse ületamisega seotud liiklusrikkumiste korral, mis on fikseeritud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga. Regulatsioon on seega kehtinud üle 12 aasta.</p> <p>Meile teadaolevalt ei ole tehtud analüüsi, mis annaks ülevaadet selle kohta, kui palju on kohaldatud selliste kiiruseületamiste puhul, mis on tuvastatud automaatse liiklusjärelvalvega ja kui kiirus on</p>	<p>Nt 2020. aastal oli sõidukeid, mille omanikule või vastutavale kasutajale saadeti hoiatustrahv kahel korral 25 150, kolmel korral 6720, üle 20 korra 4. Sõidukeid, millele määrati viimase kolme aasta jooksul hoiatustrahv kahel korral oli 55 336, kolmel korral 20 257 ja üle 20 korra 44. Seejuures suurim rikkumiste arv ühel sõidukil oli 2020. aastal 40 ja kolme aasta jooksul 105.</p> <p>Kahel korral määrati 2020. aastal mõjutustrahv 1070 rikkujale ja kolmel korral 99 rikkujale. Suurim rikkumiste arv oli 4.</p> <p>Täiendame seletuskirja vastavate näidetega.</p> <p>Eelnõu koostaja eesmärk ei ole siduda palga alammäära ja hoiatustrahvi arvestussummat, vaid näitlikustada, kuidas sissetuleku vs sanktsiooni suhe on muutunud, mistõttu ei pruugi karistus omada varasemaga sarnast mõju.</p> <p>Toome siinjuures välja, et ka kiir- ja üldmenetluses on lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud keskmine rahatrahv kasvanud. Seejuures pole olnud vaja teha seadusemuudatust, kuna kehtestatud on vaid rahatrahvi maksimummäär. Seevastu hoiatamis- ja lühimenetluses on trahvi suurus seotud konkreetse baassummaga ja puudub kaalutulusvõimalus selle suuruse määramise osas.</p> <p>2012. aastal oli LS § 227 lg 1 rikkumise osas määratud keskmine rahatrahv 33,77 eurot, 2018. aastal – enne lühimenetluse kehtestamist – 69,79 eurot ja 2020. aastal 49,55 eurot. LS § 227 lg 2 puhul olid keskmised rahatrahvid: 2012. aastal 75,73 eurot ja 2020. aastal 149,5 eurot. LS § 227 lg 3 rikkumiste eest 2012. aastal 250,67 eurot ja 2020. aastal 431,38 eurot. Seega on lubatud sõidukiiruse eest kiir- ja üldmenetluses määratavad rahatrahvid kasvanud võrreldaval perioodil vähemalt 72% (LS § 227 lg 3) kuni 107% (LS § 227 lg 1, enne lühimenetluse kasutusele võtmist).</p>
--	---

<p>olnud üle 60 km/h, üld- või kiirmenetlust. Seetõttu teeme ettepaneku hoiustrahvimäära tõstmise asemel analüüsida, kas liiklusohutuse tagamiseks on võimalik alandada hoopis VTMS § 54¹ lõikes 4 lubatud hoiustrahvi maksimaalset määra 120 euroni. Analüüs peaks näitama, milliseid tagajärgi, mõjusid võib määra alandamine endaga kaasa tuua. Kui hoiustrahvi maksimaalset määra alandada meie poolt väljapakutud suuruseni, välistaks seadus edaspidi kirjaliku hoiatamismenetluse nende rikkumiste puhul, kus kiirust on ületatud 40 km/h ja rohkem.</p> <p>Tõenäoliselt tähendab selline määra allapoole viimine politsei töökoormuse kasvu, kuid teisalt peaks see tagama parema liiklusohutuse kui seni. Muudatus tähendaks seda, et mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 41–60 kilomeetrit tunnis (LS § 227 lõige 3) ei saa enam piirduda kuni 180 euro suuruse hoiustrahviga, vaid tegu tuleb menetleda kiir- või üldmenetluses ning karistuseks on võimalik rahatrahv kuni 200 trahviühikut ehk 800 eurot, arest või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine kuni kaheteistkümne kuuni. Kirjalikku hoiatamismenetlust saaks siis edaspidigi kohaldada LS § 227 lõike 1 (mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis) ning lõike 2 (mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 21–40 kilomeetrit tunnis) puhul. Oleme seisukohal, et selliste meetmete kohaldamine tagab liiklusohutust paremini kui eelnõus esitatud ettepanek lihtsalt tõsta kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatava hoiustrahvimäära. Eelnõuga kavandatu ei lahenda määratletud probleemi ja selle abil ei ole võimalik saavutada soovitud eesmärki.</p>	<p>Oluline on siinjuures märkida, et lühimenetluse kasutusele võtmisega on keskmine rahatrahv LS § 227 lg 1 rikkumise osas vähenenud 20 eurot ehk 30%.</p> <p>Täiendame seletuskirja vastavate näidetega.</p> <p>Nõustume märkuses tooduga, et arvestades hoiustrahvi maksimaalmäära, saab kirjaliku hoiatamismenetluse läbi viia ka juhtumite osas, kus lubatud sõidukiirust ületatakse kuni 63 km/h. Sellise olukorra tekitas euro kasutusele võtmine, mille ga hoiustrahvi suuruse arvestamiseks kasutatav arvestussumma vähenes 3,06 krooni võrra ja maksimaalmäära sisse mahtusid lisaks algselt kavandatud kuni 60 km/h rikkumistele veel ka 3 km/h suuremad rikkumised.</p> <p>Samas on PPA lähtunud seaduse jõustumisel kehtinud põhimõttest ja üle 60 km/h rikkumised menetletakse jätkuvalt üldmenetlustena, kuna tegemist on raske rikkumisega. Rohkem kui 60 km/h sõidukiiruse ületamiste (LS § 227 lg 4) arv on toodud seletuskirja tabelis 2. Neid on viimasel neljal aastal olnud 200–250 juhtumit aastas ning seal hulgas on automaatse järelevalve käigus fikseeritud rikkumised. LS § 227 lg 4 rikkumiste osakaal kõigist lubatud sõidukiiruse ületamisega seotud rikkumistest oli 2020. aastal 0,1%. Lisame näitena, et 2020. aastal viidi automaatse järelevalve käigus fikseeritud, LS § 224 lg 4 kvalifitseeruvate juhtumite osas üldmenetlus läbi 9 korral. Enamus HIS-i laekunud juhtumitest olid seotud operatiivsõitu teinud alarmsõidukitega.</p> <p>Täiendame seletuskirja tabelit 3 automaatsete liiklusjärelevalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste osas, lisades andmed ka rohkem kui 10 km/h sõidukiiruste ületamiste osas.</p>
---	--

		<p>Eelnõu koostaja ei nõustu hoiatustrahvi maksimaalmäära alandamisega 120 euroni. Selle asemel pakume välja praktika muudatuse, mida on võimalik saavutada ka seaduse muudatusega.</p> <p>Ettepaneku esitaja on õigesti märkinud, et maksimaalmäära allapoole viimine tähendab politsei töökoormuse kasvu ja täiendavat menetlusressurssi.</p> <p>On kaheldav, kas muudatus tagaks senisest parema liiklusohutuse. Valdava osa, 2/3 rikkumiste korral ületatakse lubatud sõidukiirust 3-6 km/h. Nende rikkumiste osas pakutav muudatusettepanek mõju ei avaldaks. LS § 227 lg 3 järgi kvalifitseeritavad rikkumised moodustavad kõigist automaatsete kiiruskaamera tege fikseeritud sõidukiiruse ületamistest vaid 0,08% (11 aasta jooksul 792 juhtumit 1 051 961-st).</p> <p>Eelnõu eesmärk on kujundada liikluskäitumist ja liikluskultuuri üldiselt, sh väiksemate rikkumiste osas, mitte tegeleda ainult raskemate rikkumistega. Meie hinnangul on oluline, et läbi väiksemate rikkumistega tegelemise vähendatakse raskemate rikkumisteni jõudmise võimalust.</p> <p>Samas nõustume, et juba raskemate rikkumiste korral tuleks katsetada teistsugust lähenemist. Antud süsteem on olnud kasutusel üle 10 aasta ja seega on tõepoolest põhjendatud ka üle vaadata praktikas tehtavad otsused. Samas rõhutame, et hetkel kehtestatud regulatsioon on paindlik ja seega võimaldab kohtuvälisel menetlejal ise otsustada, kas kohaldada kirjalikku hoiatamismenetlust või liikuda kohe edasi üldmenetlusele. Juba praegu kasutab PPA antud paindlikkust ja hindab rikkumiste korral ka teisi olulisi tehioolusid, millest tulenevalt suunatakse mitte ainult lõike 3 rikkumisi vaid ka lõike 1 ja 2 rikkumisi üld- või</p>
--	--	--

		<p>kiirmenetlusse. Oleme PPA-ga käesolevalt kokku leppinud, et lõike 3 rikkumiste puhul viiakse sisse praktika muudatus ning 50+ km/h kiiruse ületamised suunatakse kõik üld- või kiirmenetlusse, samuti hinnatakse täpsemalt üle kõik 40-50 km/h rikkumised. Läbi antud praktika muudatuse ja paindlikkuse, mille kehtiv regulatsioon tagab, tekib ka PPA-l võimalus hilisemalt hinnata selle mõjusid ning vajadusel veel muuta praktikat. Oluline on, et antud muudatus ei tehtaks läbi seaduse muutmise, sest see seab ka kohtuvälise menetleja sundseisu, kus ta peab kõiki rikkumisi just üld- või kiirmenetluses menetlema. Samas võib tekkida tulevikus vajadus, nt suureneb oluliselt kaamerate arv ning ajutiselt on vajalik suunata kõik rikkumised kirjalikku hoiatamismenetlusse või esineb uuesti eriolukord, mille raames soovitakse suunata enamus ressursi just mujale. Sellistel juhtudel oleks oluline, et jääks võimalus rakendada ka kirjalikku hoiatamismenetlust.</p>
25.	<p>Eelnõu § 1 p 5 (VTMS § 212¹) – Justitsministeerium nõustub Rahandusministeeriumi 12.11.2020 kirjas nr 1.1-11/7191-2 eelnõu kohta tehtud märkusega: „Kui eelnõu kohaselt on liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõtt KOV enda vabatahtlik otsus, siis eelnõu reguleerib süiski ära viisid, milliselt võib automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks eraldatavat raha kasutada. Rahandusministeeriumi vaatest selline lähenemine ei sobi. Riik ei peaks ette kirjutama, milleks KOV raha kasutada tohib. Enesekorralduse õigus peab säilima igal juhul ka trahviraha kasutamise puhul. Euroopa kohaliku omavalitsuse harta artikkel 9.7 ütleb, et vältima peaks KOVidele vahendite kasutamise ette kirjutamist. Sätet ei pea tingimata terviklikult välja jätma, kuid selle peaks sõnastama nii, et sealt tuleb välja trahviraha kasutamise soovitatav eesmärk. Sõnastus peaks markerima, et trahviraha laekumise arvelt saaks KOV muuhulgas kompensatsiooni kaamerate paigaldamise ja hooldamise kulude eest.“</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Eelnõu kohaselt nägi kavandatav VTMS § 212¹ lg 3 sõnastus ette, et: „<i>Kohalikule omavalitsusele eraldatud raha kasutatakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.</i>“</p> <p>Eelnõu koostaja loobub VTMS § 212¹ muutmisest ja kasutamise KOV-ile raha eraldamist ning kasutamist puudutavad sätted lisatakse LS §-i 193¹. Vastavalt Rahandusministeeriumi ettepanekule lisatakse seadusesse, et <u>raha kasutusotstarbe otsustab valla- või linnavalitsus, kasutades eraldatud raha eelkõige liiklusohutuse edendamiseks</u></p> <p>Meie hinnangul katab eelnõu sõnastus ära selle, et: „<i>trahviraha laekumise arvelt saaks KOV muuhulgas</i></p>

	<p>Liiklusjärelvalve on esimesena riigi keskvõimu ülesanne. Eelnõu soodustab lahendust, et vald või linn võtaks endale vabatahtliku ülesande paigaldada automaatset liiklusjärelvalve süsteemi. Eelnõus välja pakutud kujul võib riigi keskvõim kasutada trahvirahasid riigieelarves mis iganes eesmärgil, vald ja linn aga ainult kitsalt seaduses endas nimetatud eesmärkidel. Seletuskirjas on võrdluseks toodud teekasutustasu ja keskkonnakasutuse tasu näited – mõlemad on riigi keskvõimu ülesanded ja mõlemal on oma kontekstipõhine õigustus. Eelnõu kontekstiks on liiklusjärelvalve, mille puhul ei ole seadusandja ette näinud sihtotstarbelisi piiranguid riigi keskvõimu jaoks trahviraha kasutamisel. Kui neid ei ole riigi keskvõimu jaoks, tuleb kontekstipõhiselt õigustada, miks on need vajalikud kohaliku omavalitsuse üksuse jaoks. Arvestades, et peamised kulutused on tehtud enne automaatse liiklusjärelvalvega alustamist, saab trahviraha kasutamine süsteemi paigaldamiseks kõne alla tulla uue süsteemi loomisel. Samuti võib suurtes omavalitsusüksustes tekkida olukord, kus trahviraha laekub kuludest rohkem.</p>	<p><i>kompensatsiooni kaamerate paigaldamise ja hooldamise kulude eest</i>“. KOV-i poolt soetatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste eest laekuvatest hoiatustrahvidest eraldatakse 50% vastavale KOV-ile, millega on võimalik katta seadmete soetamisega tekkinud kulud, sh nende halduskulud jms. Sellega on arvestatud ka seletuskirjas toodud tasuvusarvestuses. Selleks, et vältida hilisemaid võimalikke vaidlusi, kes peab kandma seadmete soetamise ja haldamise kulud, on oluline see seaduse tasandil kehtestada. Seadmete soetamisele ja hooldusele peaks kuluma hinnanguliselt pool KOV-ile laekuvast trahvirahast. Meie hinnangul on oluline, et ka ülejäänud trahviraha kasutatakse liiklusohutuse eesmärgil, et täita neid ülesandeid, mis täna KOV-ile on juba pandud, kuid milleks eraldi rahalisi vahendeid ette pole nähtud. Oluline on, et trahvidest laekuva raha kasutamine oleks selge ja läbinähtav, vältimaks seda, et sellest kujuneks eelarve täitmise vahend.</p> <p>Nõustume, et laekuvate hoiatus- ja mõjutustrahvide puhul pole seaduse tasandil seatud riigile piiranguid trahviraha kasutamise osas. Kuigi seaduses kasutusvaldkonda ei sätestata, eraldatakse riigieelarvest, kuhu hoiatus- ja mõjutustrahvid laekuvad, raha PPA põhiülesannete täitmiseks, sh liiklusjärelvalvele, mille üheks osaks on automaatse liiklusjärelvalve käigus fikseeritud rikkumiste osas kirjaliku hoiatamismenetluse läbiviimine.</p> <p>Rahandusministeeriumi märkustes (vt kooskõlastustabeli punkt 16) toodud viide Euroopa kohaliku omavalitsuse harta artiklile 9.7 ei ole asjakohane, kuna KOV-idele jaotatavate hoiatustrahvide näol pole tegemist toetusega.</p>
<p>26.</p>	<p>Eelnõu § 2 p 1 (LS § 199 lg 10) – sellisel kujul on täidesaatvale võimule antav volitus sisustamata ja piiritlemata, antakse blankovolitus.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Selleks, et tagada kooskõla PS-ga, on eelnõu sätteid muudetud. LS-i</p>

<p>PS § 3 lg 1 olulisuse põhimõtte nõuab, et Riigikogu kehtestab riigielu ja põhiõiguste olulised küsimused seadusega. Kuigi seletuskirjas on selgitatud, millisel kujul hakkaks välja nägema koostöö PPA, Transpordiameti ja KOVi vahel, ei ole seletuskirjal õiguslikku tähendust.</p> <p>Eelnõukohaselt jääb täitevvõimu enda määrata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - milline on järelevalvesüsteemi paigalduskoht; - milline on riigi ja KOVi koostöö ning kas selleks on/ei ole kolmepoolne haldusleping; - millised on KOVi/politsei/Transpordiameti kohustused ning kuidas neid muuta; - taotluse esitamisega seonduv, taotluse kohustusliku vormi kehtestamine; - uue haldusorgani loomine komisjoni näol; - haldusmenetluse läbiviimine, sh haldusmenetluse seadusest erandite tegemine. <p>Enamik nendest küsimustest on olemuselt nii olulised, mille peab kehtestama seadusandja ise ning välistama täidesaatva võimu omavoli. Kui on vaja seadust täpsustavat volitusnormi, siis selles peab olema määrusandliku volituse selge sisu ja ulatus, milles tuleb seaduse sätteid täpsustada või nende rakendamiseks vajalik kord kehtestada (HÕNTE § 11 lg 3).</p> <p>Eelkirjeldatud põhjustel ei saa Justiitsministeerium eelnõu § 2 p-s 1 esitatud lahendust toetada.</p>	<p>täiendatakse uue sättega, milles reguleeritakse KOV-ide poolt paigaldatavate järelevalvesüsteemide liidestamine, rahastamine ja nende käitamine PPA, Transpordiameti ja KOV-i vahelises koostöös.</p> <p>Meie eesmärk on välistada võimalus, et kaamerast võiks tekkida eelarve täitmise vahend, millele on juhitud tähelepanu kooskõlastustabeli märkuses 24. Oluline on, et paigaldatava kaamera peamiseks ülesandeks on tagada liiklusohutust ning seetõttu kirjeldatakse üldised põhimõtted paigalduskoha osas.</p> <p>Märkustes on korduvalt viidatud sellele, et peamine liiklusjärelevalve teostaja on PPA. Seetõttu on oluline, et PPA kui peamine liiklusjärelevalve teostaja annab oma hinnangu selle osas, kuhu liiklusohutuse vaates on otstarbekas seadmed paigaldada ning selle otsuse teeb PPA kui ta otsustab haldusaktiga KOV-i osalemise automaatse liiklusjärelevalveseadme paigaldamisel. Kuna soov on tagada just kolmepoolne koostöö KOV-PPA ja Transpordiameti vahel siis nähakse ette, et PPA eelkooskõlastab selle otsuse Transpordiametiga. Praktikast on aga ootus, et juba taotluse koostamisel osalevad kõik kolm osapoolt. KOV-i roll antud koostöös saab olema endiselt seadmete soetamine ja nende hooldamine ning paigaldamine PPA kui liiklusjärelevalve teostaja poolt määratud kohta.</p> <p>Järelevalvesüsteemide paigaldamisel peab olema tagatud paigaldatavate seadmete ja süsteemide ühilduvus liidestatava andmevahetussüsteemiga. Seega ei saa lasta tekkida olukorda, kus KOV paigaldab järelevalvesüsteemid, mida tehniliste parameetrite erinevuste tõttu ei ole võimalik liidestada olemasoleva süsteemiga ning eeldab/nõuab, et riik sellegipoolest liidestamise tagaks ja vajadusel ka</p>
---	--

		<p>täiendavad infotehnoloogilised arendused teeks.</p> <p>Nõustume teie esitatud märkusega, et antud olukorra lahendamiseks ei ole vajalik luua uut haldusorganit komisjoni näol. Selleks luuaksegi eelnõuga uus kaasamise regulatsioon. Uue regulatsiooni kohaselt võimaldatakse KOV-l oma taotlusel osaleda just automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi paigaldamisel. See osalemine on aga vabatahtlik ning seega sätestatakse ka rakendusaktis täpsemad kulude jaotamise tingimused.</p> <p>Eelnõus tehakse muudatused KOV-idele raha eraldamise sätete osas ning nimetatud sätted tõstetakse VTMS-ist LS-i.</p>
27.	<p>Palume eelnõu seletuskirja sisu kokkuvõttes osas (1. osa alaosa 1.1.) täpsustada Maksu- ja Tolliameti poolt sissenõutavate mõjutustrahvide muudatuste sisu, märkides seejuures, et vajadus on tingitud nii riigile kui ka trahvitavatele vähem kulukamale ja vähem ajamahukamale ning tõhusamale meetodile üleminekust, mis võimaldab trahvid sisse nõuda ilma kohtutäiturita.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Täpsustus lisatud.</p>
28.	<p>Seletuskirjas viidatakse, et eelnõu tugineb automaatsete kiirusmõõteseadmete kasutamise muudatuse osas eelnenud väljatöötamiskavatsusele (edaspidi VTK). Samas ei käsitletud viidatud VTK nt trahvimäära alussumma muutmist, mis on samuti üheks eelnõuga kehtestatavaks muudatuseks. Palume seletuskirjas selgitada, mis põhjustel ning alusel (vt HÕNTE § 1 lg 2) ei peetud selle muudatuse tarbeks VTK koostamist vajalikuks. Hetkel eeldame, et eelnõuga tehtav kolmas muudatus, mis puudutab Maksu- ja Tolliametit, ei vajanud VTK-d tulenevalt HÕNTE § 1 lg 2 p 5 erandist, mis tuleks samuti ära märkida.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja täiendatakse selgitusega mõjutustrahvi täitmisele pööramise muudatust puudutava VTK mittekoostamise kohta.</p> <p>Korraldusseaduse, kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse, ühistranspordiseaduse ja väärteomenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuses on ühe probleemina kirjeldatud lubatud sõidukiiruse ületamist. VTK käsitleb põhjalikult seda, et sõidukiiruse ületamine on probleem ja lubatud sõidukiiruse ületamisest tingitud liiklusõnnetustega kaasnevad rasked tagajärjed.</p> <p>VTK-s on nimetatud probleemi lahendusena pakutud KOV-idele</p>

		<p>kiiruskaamerate kasutusele võtmise võimalust loomist.</p> <p>Eelnõu koostamise ajal on selgunud vajadus vaadata täiendavalt üle ka teised mõjutusmeetmed. Liikluskäitumist saab mõjutada järelevalvega, mille üheks osaks on automaatne järelevalve nt kiiruskaamerate näol. Teiseks võimaluseks on mõjutada läbi karistuse , nt rahatrahvide suuruse.</p> <p>Lisaks VTK-s juba kirjeldatud probleemile lubatud sõidukiiruse ületamise osas, andis muudatusettepanekuks täiendava ajendi rahunemisepeatuse väljatöötamise ga seotud tegevuste (intervjuud sõidukijuhudega, rahunemisepeatuse rakendamise proov) käigus saadud info. Intervjuudest selgus, et sõidukijuhud ei pea kiiruseületamist probleemiks ja kiiruskaamera trahve võetakse kui ühte arvet teiste seas („kommunaalarve“, „kirteemaks“). Lisaks kohtuti eksperimendi käigus juhiga, kes aasta jooksul oli saanud lubatud sõidukiiruse ületamise eest üle paarikümne hoiatustrahvi, kuid karistusregistri kohaselt karistus puudus.</p> <p>Kuna vastavad muudatused olid töös. Oli otstarbekas need lisada väljatöötavale eelnõule</p> <p>Lisatud muudatusettepanekuga ei kaasne olulist õiguslikku muudatust või muud olulist mõju. Muudatus puudutab vaid neid isikuid, kes ületavad lubatud sõidukiirust.</p>
<p>29.</p>	<p>Eelnõuga tehtavate muudatuste üheks peamiseks eesmärgiks on automaatsete liiklusjärelevalve süsteemide võrgustiku laiendamise kaudu vähendada inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvu ja nende raskusastet, muutes mh liikluse omavalitsustes ohutumaks. Palume täiendavalt hinnata seatud eesmärgi täitmise võimalikkust olukorras, kus seletuskirjas tuuakse välja asjaolu, et eelduslikult langeb lähiajal rivist välja sama palju või rohkem Maanteeameti poolt riigiteedele paigaldatud statsionaarseid automaatse liiklusjärelevalve</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Nõustume, et automaatse liiklusjärelevalve süsteemi paigaldamine on KOV-idele vabatahtlik. Samas on huvi nende paigaldamise vastu olemas – oleme saanud vastava tagasiside 2018. aastal siseministri poolt KOV-idele saadetud kirjale, aga ka eelnõu kooskõlastusringi järgselt nt Harjumaa Omavalitsuste Liidult.</p>

	<p>süsteeme (hinnanguliselt 8) kui KOV-ide poolt juurde paigaldatakse (6. osa, mõjuvaldkond VI, mõju sihtrühm II). Kuna omavalitsusüksustele on kaamerate paigaldamine vabatahtlik, pole võimalik hinnata, kui mitu neid lähiajal paigaldatakse, mistõttu esineb suur risk sellisena seatud eesmärgi täitmiseks. Palume kaaluda, kas antud olukorras on sellisena seatud eesmärk ikkagi realistlik.</p>	<p>Kui tulevikus on võimalik paigaldada kompaktsemaid ja odavamaid automaatse järelevalve süsteeme, võib eeldada veelgi suuremat huvi.</p> <p>Uuringute kohaselt väheneb inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv eelkõige kiiruskaamera mõjupiirkonnas.</p> <p>Oluline on teha vahet, et kui KOV-ide poolt paigaldatakse automaatse liiklusjärelevalve süsteemid esmajoonel kohalikele teedele, kus täna vastavaid süsteeme pole, kuid toimub 60% inimkannatanutega liiklusõnnetustest, siis Maanteeameti (täna Transpordiameti) seadmed on paigaldatud riigiteede äärde. Seega avaldub seadmete väljalangemise korral võimalik negatiivne mõju eeskätt riigiteedel ning ei vähenda positiivset mõju kohalike teede osas.</p> <p>Meie hinnangul on seatud eesmärk realistlik. Ka juhul, kui riigiteede le paigaldatud automaatse liiklusjärelevalve süsteeme nende elukaare lõppemisel ei asendata, aitavad KOV-ide poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelevalve süsteemid hoida liiklusohtuaset olukorras, kus liiklussagedus kasvab keskmiselt 3-5% aastas.</p>
<p>30.</p>	<p>Eelnõu seletuskirja mõjude osa sissejuhatavas osas on eelnõuga kavandatavatena muudatusteks märgitud nii omavalitsusüksuste võimalus paigaldada automaatseid liiklusjärelevalvesüsteeme kui ka määratavate trahvisummade suurendamine. Kolmanda muudatusena peaks olema esitatud ka mõjutustrahvide menetluse muudatused, kuna järgnevas analüüsis on hinnatud ka selle mõju.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Lisatud mõjutustrahvide täitmist puudutavad muudatused.</p>
<p>31.</p>	<p>Palume seletuskirja koostajail lisada, millistele andmetele on tuginetud, mille kohaselt 3eurose hoiatustrahvi alussumma asendamine 5eurose summaga tooks kaasa soovitava olukorra, kus trahv oleks piisavalt mõjus. Samuti tuleks konkreetse arvulise muudatuse korral sätestada ka konkreetsem</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Seletuskirjas on märgitud, et aastate jooksul on elatustase oluliselt paranenud, mida näitab töötasu alammäärade järjepidev kasv. Samal ajal on lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava</p>

<p>eesmärk, mida saavutada soovitakse – nt registreeritud kiiruseületamiste või liiklusrikkumiste arvu üldine langus mingi aja jooksul teatud protsendi võrra (sarnaselt nt aastas liiklusõnnetuses hukkunute maksimaalse arvuga) või kaameratega keskmiselt fikseeritud rikkumiste arvu vähenemine aastas vms. Seletuskirjas toodud mõjuanalüüsi järelduses on märgitud, et keskmisel hoiatustrahvi suurusel ei ole ei keskmist ega suurt mõju õigusrikkuja majanduslikule olukorrale (6. osa, mõjuvaldkond II, sihtrühm I) ning see ei avaldaks neile ka märkimisväärset rahalist survet (vt 6. osa, mõjuvaldkond III, sihtrühm II). Seletuskirja mõjude osas on lisatud, et „kui mootorsõidukijuhtide õiguskuulekus ei parane, vaid jääb samale tasemele või väheneb, tähendab muudatus seda, et suuremad hoiatus- ja mõjutustrahvid toovad riigieelarvesse rohkem raha“. Samuti on nt seletuskirja 7. osa tabelis nr 6 toodud seadme tasuvusarvestuses hinnatud kiiruseületamiste eest laekuvaid summasid lähema 10 aasta perspektiivis samas hulgas ehk et justkui lootust liikluskäitumise paranemisele ei nähtu ka sealt – lisanduksid eelkõige vaid uute kaamerata paigaldamisest laekuvad täiendavad trahvisummad (seletuskirja kohaselt suureneb iga uue seadme paigaldamisega väljasaadetavate trahviteadete arv keskmiselt ligikaudu 2300 võrra). Siit saab vaid järeldada, et ka muudatuse mõju avaldumisel pole koostajate hinnangul mingit kindlust ehk esineb märkimisväärne risk, et hoolimata trahvi alussumma tõstmisest eesmärgiga heidutada inimesi seadust mitte rikkuma ja rikkujat hoiduma edaspidistest rikkumistest (vt seletuskirja 2. osa alaosa 2.2.), see ei realiseeru ja registreeritud kiiruseületamiste arv ei vähene. Viimasele viitab ka seletuskirja 7. osa riigi tulude prognoosanalüüs, milles eeldatakse, et automaatsed kiirusmõõtesüsteemid fikseerivad ka edaspidi rikkumisi 2019. a tasemel.</p>	<p>hoiustrahvi määr püsinud muutumatu alates kirjaliku hoiatamismenetluse kasutuselevõtmisest. Koosmõjus töötasu alammäära ja keskmise brutokuupalga kahekordse kasvuga ei ole trahvimääradel liiklusrikkujatele enam sellist mõju, mis nende kehtestamise ajal. Kuna määratud trahvi karistusregistrisse ei kanta, mõjutab isikut eelkõige trahvi suurus.</p> <p>Palga alammäär on kasvanud kaks korda ning hoiatustrahvi rakendamise hetkel palga alammäära ja hoiatustrahvi arvestussumma vahel olnud samaväärse suhte tekitamiseks peaks hoiatustrahvi arvestussummat tõstma 100%. Eelnõuga välja pakutud kasv on 66% ja selle puhul on arvestatud seaduse kavandatava jõustumise hetkel riigis olevat olukorraga (Covid-19 levik, töötuse kasv). Peale muudatuste rakendamist saab hinnata, kas neil on piisav mõju, arvestades palga alammäära ja hoiatustrahvi arvestussumma suhet või on vajadus seda täiendavalt korrigeerida.</p> <p>Muudatuse peamine eesmärk on liikluses inimeste säästmise ehk kannatanutega ja surmajuhtumitega lõppenud liiklusõnnetuste vähenemine.</p> <p>Oleme seletuskirjas toonud välja, et teadusuuringutega on leitud, et kui kiirus kasvab 1 km/h – 90-lt 91-le km/h – suureneb surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arv 5,3% ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv (ilma surmajuhtumiteta) 2,5%. Sõidukiirusest sõltub sõiduki peatumisteed. Sõites asulas 50 km/h asemel 60 km/h, võib sõidukiiruse vahe tunduda suhteliselt väike, kuid kokkupõrkel jalakäijaga kasvab jalakäija hukkumise tõenäosus 40%-lt 70%-le</p> <p>Nõustume, et selge on võrrelda arvulisi muudatusi liiklusstatistikas. Samas sõltub liiklusstatistika sellest, milliste mahtude ja vahenditega</p>
--	--

liiklusjärelvalvesse panustatakse. Võrdlusena saab tuua LS § 227 lg 1 rikkumiste väljaselgitamise hüppelise kasvu lühimenetluse kasutuselevõtmisel. Samuti teisaldavate automaatsete kiiruskaamerate kasutuselevõtmise ga hoiatamistrahvide märkimisväärse kasvu. Teisalt, kui väheneb liiklusjärelvalve maht politseiametnike töö osas või mõni statsionaarne kiiruskaamera langeb rivist välja, väheneb eeldatavasti ka fikseeritud rikkumiste arv (mis ei tähenda, et rikkumisi enam ei esineks).

Märkuse: „*Samuti on nt seletuskirja 7. osa tabelis nr 6 toodud seadme tasuvusarvestuses hinnatud kiiruseületamiste eest laekuvaid summasid lähema 10 aasta perspektiivis samas hulgas /.../*“ osas selgitame, et tasuvusarvestuses on aluseks võetud **keskmine trahviteadete arv** ühe seadme kohta, arvestades statsionaarsete seadmete ja nendega väljaselgitatud rikkumiste koguarvu. Üldjuhul on rikkumiste fikseerimise arv esimestel aastatel pärast seadme paigaldamist suurem ja aja jooksul pigem väheneb (seda oleme märkinud ka seletuskirja alamärkuses 83). Näitena võib tuua Mõhkküla kiiruskaamera, mille ga esimesel aastal fikseeriti 4268 ja kümnendal aastal 1362 rikkumist ning keskmine rikkumiste arv aastas on 2266. Samuti mõjutab trahviteadete arvu seadme asukoht, nt 2016. aastal paigaldatud seadmetest fikseeriti esimesel aastal rikkumisi järgmiselt: Muraste 1 kaamera 3746, Muraste 2 kaamera 7156, Tutermaa kaamera 2300, Kiia kaamera 6709.

Statsionaarsete seadmetega väljaselgitatud rikkumiste üldarv on 2017.-2019. aastal püsinud samal tasemel. Erisus on 2020. aasta osas, mil statsionaarsete seadmetega fikseeriti vähem rikkumisi kui eelnevatel aastatel.

Kui täiendavaid kaameraid ei lisandu, võib eeldada, et kohtades, kuhu on

		<p>paigaldatud statsionaarsed kaamerad, väheneb rikkumiste arv ja seeläbi ka üldarv.</p> <p>Lisaks märgime, et tulenevalt statistika täpsustamisest (lisatud 2020. aasta andmed) on keskmine trahviteadete arv ühe statsionaarse seadme kohta 2200. Vastavad parandused on tehtud seletuskirjas, sh tasuvusarvestuses.</p> <p>Samuti olete välja toonud, et konkreetse arvulise muudatuse korral tuleks sätestada ka konkreetsem eesmärk, mida saavutada soovitakse – nt registreeritud kiiruseületamiste või liiklusrikkumiste arvu üldine langus mingi aja jooksul teatud protsendi võrra (sarnaselt nt aastas liiklusõnnetuses hukkunute maksimumse arvuga). Arvestades eelpoolkirjeldatust tulenevat muutuvat olustikku liiklusjärelvalves on keeruline seada kindlat eesmärki, sest ka näiteks asjolu, et kas isik jääb ühe või 2 korda aastas vahele sõltub sellest kui palju järelvalvet teostatakse. Samas oleme toonud SK tabelis 3 välja just ühe isiku poolt korduvrikkumiste arvud aasta lõikes. Kindlasti võiks üheks eelduslikuks mõõdikuks olla just korduvrikkumiste arvu vähenemine ehk kui isik saab suurema trahvi siis on vähemtõenäolisem, et ta teist korda sama hooletult kiirust ületab. Lisaks võiks mõõdikuks olla ka just eespool kirjeldatud hukkunute ja vigastatute ga õnnetuste arv. Samas selle puhul on tegemist juhtumitega, mida mõjutavad veel lisaks paljud muud faktorid.</p>
32.	<p>Mõju Politsei ja Piirivalveametile (edaspidi PPA) (6. osa, mõjuvaldkond II, sihtrühm II) on hinnatud ebaoluliseks, kuid hinnangu andmisel pole lähtutud mõjuhindamisel nõutavatest kriteeriumidest. Hinnata tuleks liiklusjärelvalvet teostavate politseiametnike arvu, nende muudatuse mõjuga kokkupuute sagedust, mõju ulatust ehk kohanemisvajadust (ja -võimet) ning võimalikke</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Osa mõju selgitustest PPA-le on 6. osa, II mõjuvaldkonna, II sihtrühma juurest tõstetud sama punkti VI mõjuvaldkonna juurde.</p> <p>Selgitame, et PPA-s teostavad liiklusjärelvalvet kõik välitööd tegevad ametnikud (patrullpolitseinikud,</p>

	<p>ebasoovitavaid mõjusid. Asjaolu, millest eelkõige siinkohal tuleks mõju olulisuse hindamisel lähtuda on automaatsete järelevalvesüsteemide laialdase ma kasutuselevõtu mõjust liikluspolitsei (igapäeva)tööle. Kuna PPA-le avalduvat mõju on analüüsitud eraldi veel ka seletuskirja mõjuvaldkonnas VI (sihtrühm II), siis soovitame esimesena mainitud osa kustutada ning täiendada viimati nimetatud punkti seletuskirjas.</p>	<p>piirivalvurid, ka piirkonnapolitseinikud jt), mitte ainult liikluspolitsei.</p> <p>Samas märgime, et muudatus te ga kaasneb ka positiivne mõju riigijulgeolekule. Automaatse liiklusjärelvalve rakendamise ga võib vabaneda politsei tööjõudu, mida saab kasutada ennetustöö tegemiseks, aga ka selleks, et selgitada välja liiklusrikkumised, mida automaatse liiklusjärelvalvega pole võimalik avastada. Nt rohkemate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutamine võimaldaks osa piirkiirusest kinnipidamise jälgimiseks kasutada aega, mida on pea 40% kogu liiklusjärelvalveks kasutatavast ajast, pühendada turvavarustuse kontrollimiseks, kergliiklejate le tähelepanu pööramiseks vms. Oleme eelneva lisanud ka seletuskirja.</p>
<p>33.</p>	<p>Seletuskirjas on mõju majandusele (6. osa, mõjuvaldkond III) hinnatud mh ka teadusarendustegevuse vaatest ettevõtjale. Hinnatud mõju on üsna kaudne, kuna täpsemad andmed puuduvad. Sealsamas on aga hinnatud ka ettevõtjate ja kodanike poolt riigile teabe edastamise kohustust ja sellega kaasnevaid kulusid. Palume viimasena mainitud osa eelnevast eristada, tuues selle esile kui mõju kodanike ja ettevõtjate halduskoormusele üldiselt.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja on muudetud vastavalt esitatud märkusele. Riigile teabe esitamisega seotud kulud on mõjude alt välja jäetud, sest nimetatud valdkonnas muutuseid ei esine ja seega mõju ei ole.</p>
<p>34.</p>	<p>Märgime, et seletuskirjas viidatud uuringu (joonealune märkus nr 47) puhul oli jäänud märkimata, et kuigi foorikaamerate rakendamisel kasvaks ebasoovitava mõjuna tagant otsasõitude korral viga saanud inimeste ga juhtunud õnnetuste arv 19% ja selliselt juhtunud õnnetuste koguarv 39%, siis tulenevalt kokkupõrgete vähenemisest ristuvatel teedel siiski kahaneks vigastatute ga õnnetuste üldarv sama hinnangu alusel rohkem (13%) kui kasvaks õnnetuste üldarv (6%). Seega saaks kokkuvõtvalt järeldada, et foorikaamerate kasutamine suurendaks küll mõnevõrra varakahjusid, kuid vähendaks suuremal määral õnnetustes vigasaanute arvu. Selle asjaoluga seoses tekib aga küsimus, kuidas on</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Märkuses nimetatud uuringu puhul on tõesti välja toodud, et vigastatute ga õnnetuste üldarv väheneks rohkem (13%) kui kasvaks õnnetuste üldarv (6%). Meie hinnangul ei ole mõistlik erinevate uuringute kõiki tulemusi seletuskirja detailselt ümber kirjutada. Asjaolu, et sõltumata õnnetuste arvu kasvust on foorikaameratel positiivne mõju inimkannatanute ga liiklusõnnetuste vähenemise vaates, on seletuskirjas välja toodud.</p> <p>Seletuskirjas on kasutatud Maanteeameti kahte erinevat mõjuhinnangut:</p>

	<p>seletuskirjas mitmel korral viidatud Maanteeameti mõjuhinnangu alusel jõutud siiski järeldusele, et Eestis väheneks kümne kiirusmõõtesüsteemi kasutuselevõtu korral liiklusõnnetustega kaasnev varaline ja mittevaraline kahju arvestuslikult kokku 2 947 635 eurot. Seletuskirjas uuringule otseviidet lisatud ei ole. Selge pole nt ka see, kas seejuures arvestati kiirus- või foorikaameratega, mille mõju õnnetuste toimumisele võib olla mõneti erinev. Palume seletuskirja täiendada.</p>	<p>„Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.“ ja „Foorikaamerate rakendamine liiklusjärelevalves.“ Mõlema hinnangu puhul on tegemist publitseerimata dokumentidega, mistõttu ei ole need avalikult kättesaadavad ja puudub otseviide. Ühe mõjuhinnangu puhul on käsitletud kiiruskaamerate ja teise puhul foorikaamerate mõju linnades. Kuna lubatud sõidukiiruse ületamise või foori keelava tulega sõitmise puhul on tegemist erineva liiklusrikkumisega, on ka võimalikud tagajärjed ja mõju liiklusohutusele erinevad.</p> <p>Märkuses toodud summa (2 947 635 eurot) osas on seletuskirjas lisatud igakordselt viide Maanteeameti mõjuhinnangule, mis puudutab linnadesse kiiruskaamerate paigaldamist. Seega on nimetatud summa puhul arvestatud kiiruskaameratega.</p>
<p>35.</p>	<p>Juhime tähelepanu, et seletuskirja mõjude osas tehtud järeldus regionaalsete mõjude vaid positiivsena avaldumisele võib olla ekslik, kuna olemuslikult loob muudatus küll eeldused kõigile omavalitsustele, kuid võimaldab just suurema finantsuutlikkusega omavalitsustel muudatustest rohkem kasu saada, suurendades eelduslikult ka liiklusohutust. Regionaalsest aspektist vaadatuna tuleks seletuskirjas kajastada siiski ka mõningat ebasoovitava mõju riski, mis kaasneb senisest suuremate erisuste tekkel erineva (finants)uutlikkusega omavalitsuste vahel liiklusohutusalases tegevuses – nt ei laekuks kaameraid mittepaigaldanud omavalitsustele ka täiendavat raha võimalikuks liiklusohutusalaseks tegevuseks. Selle ebasoovitava mõju kõrvale saab ehk pikemas perspektiivis tuua siiski ka leevendusena käsitletava eelduse, et muudatused parandavad ka üldist liikluskäitumist ning omavad seeläbi kaudselt mõju ka neis omavalitsustes, kus konkreetsed eelnõuga võimaldatavad meetmed jäävad rakendamata. Palume seletuskirja täpsustada.</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Eelnõuga kavandatavate muudatuste peamiseks eesmärgiks on liiklusohutuse parandamine, KOV-ide vaates läbi automaatsete liiklusjärelevalve süsteemide paigaldamise. Eelnõu eesmärgiks ei ole läbi automaatsete liiklusjärelevalve süsteemide paigaldamise KOV-ide finantsvõimekuse suurendamine, vaid liiklusohutuse tõstmine.</p> <p>Seletuskirjas toodud arvestuskäigud põhinevad keskmistel näitajatel. Tulenevalt paigaldatava süsteemi asukohast, sh liiklussagedusest ja liiklusrikkumiste arvust, võib KOV-ile laekuv tulu olla erinev seletuskirjas toodust. Võimalik, et peale kaamerate soetamise ja haldamisega seotud kulude katmist KOV-ile täiendavaid rahalisi vahendeid alles ei jää.</p> <p>Üldjuhul on väiksema finantsuutlikkusega KOV-id väikesaared, kus ka liiklusohutuse vaates ei pruugi olla vajadust automaatsete</p>

		<p>liiklusjärelvalve süsteemide alaliseks kasutusele võtmiseks. Samas on seal ilmselt ka liiklussagedus madalam, mis omakorda võib mõjutada fikseeritava rikkumiste arvu ja sellest laekuvat trahvisummat. Kokkuvõtlikult võib seadmete paigaldamine nii finantsilises kui liiklusohutuse vaates olla pigem ebaotstarbekas.</p> <p>Märgime, et keskmistel näitajatel põhineva arvutuskäigu järgi ühes kalendriaastas laekuv võimalik täiendav raha moodustab KOV-ide eelarvete suuruseid vaadates ebaolulise osa. Nt Ruhnu eelarvest 5%, Vormsi eelarvest 1,84%; mandri-Eesti väikseimate KOV-ide puhul alla 0,5% eelarvest. On vähetõenäoline, et üks KOV paigaldaks kümneid kaameraid, mis annaks võimaluse tuntava erisuse tekkeks.</p> <p>Kui arvestada Justiitsministeeriumi poolt toodud märkust, et riik ei peaks ette kirjutama, milleks KOV raha kasutada tohib (vt kooskõlastustabeli punkt 25), on keeruline hinnata ebasoovitava mõju riski, kuna erisus erineva finantssuutlikkusega KOV-ide vahel ei pruugi tekkida ainult liiklusohutusalasest tegevuses, vaid võib avalduda ka mujal.</p>
<p>36.</p>	<p>Soovitame seletuskirja mõjude osas vältida viitamist vaid seaduse sätetele ning selle asemel täpsustada asja sisulist poolt – nt 6. osa mõjuvaldkond III, sihtrühm II puhul võiks viite (viide karistusseadustiku § 66) juurde olla märgitud isikute võimalus tasuda määratud trahve ositi. Olukorda ilmestaks veelgi paremini asjaolu, kui ära oleks toodud senised andmed kodanike raskustest liiklusega seotud trahvide tasumisel. Märkimist vääriks ehk ka asjaolu, et raskused tekiksid eelduslikult ikkagi vaid neil majanduslikult vähekindlustatud isikutel, kes on pannud toime registreeritud liiklusalase rikkumise.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.</p>
<p>37.</p>	<p>Meie hinnangul puudub muudatustel positiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale, kuna see on seletuskirjas</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>

	<p>esitatu põhjal liiga kaudne, tõendamata ning kaheldav.</p>	
<p>38.</p>	<p>Seletuskirja joonealune märkus nr 75 toob ära asjaolu, et Maanteeamet on soetatavate seadmete hangetes seadnud tingimuseks, et korralise ja erakorralise hoolduse kulud kannab esimese 24 kuu jooksul tarnija. Selle põhjal on hinnatud, et omavalitsustel puuduvad esimesel aastal taatlemise ja hoolduskulud. Palume täpsustada, kas õige on 24 või 12 kuud kulude katmist tarnija poolt.</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Joonealuses märkuses nr 75 (muudetud seletuskirjas märkus nr 73) selgitatakse mõõtesüsteemi hoolduskulude katmist.</p> <p>Taatlemise ja hoolduse kulud on erinevad asjad. Esimesel aastal ei tule neist kumbagi katta. Järelevalve süsteemi paigaldamise aastal sisaldub mõõtesüsteemi taatlemine tarnimise ja paigaldamise hinnas. Teisel aastal tuleb taatlemise eest maksta, kuid hoolduse eest mitte. Alates kolmandast aastast tuleb tasuda nii taatlemise kui mõõtesüsteemi hooldamise eest.</p> <p>Vt ka seletuskirja tabelis 7, 4. real („mõõtesüsteemi taatlus koos hooldusega“) toodud kulusid, mis on esimesel aastal 0 eurot, teisel aastal 2 408 eurot ja alates kolmandast aastast 3 913 eurot.</p> <p>Lisame, et tegemist on indikatiivsete kuludega ja konkreetsed kulud sõltuvad hanketingimustest ja/või sõlmitud lepingute tingimustest.</p>
<p>39.</p>	<p>Eelnõu § 1 p 1 (VTMS § 54¹ lg 1 p 1) – punktiga 1 asendatakse VTMS-s sõna „liiklusjärelvalveseadmega“ sõnadega „liiklusjärelvalve süsteemiga“. Juhime tähelepanu, et liiklusseaduse (LS) § 196² lg 1 p-s 6 kasutatakse samuti sõna „liiklusjärelvalveseadme“. Kas siin ei ole asendus vajalik? Seletuskirjas on öeldud, et muudatuse tegemise põhjus on vajadus ühtlustada eri õigusaktide terminid ning et LS-is kasutatakse läbivalit mõistet „automaatse liiklusjärelvalve süsteem“.</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>VTMS § 54¹ lg 1 p 1 puhul sätestatakse automaatse liiklusjärelvalveseadmega liiklusnõuete rikkumise kohta teabe edastamine. LS § 196² lg 1 p 6 sätestatakse politseiametniku õigus kasutada mootorsõidukit jäädvustavat liiklusjärelvalveseadet.</p> <p>Automaatse liiklusjärelvalve puhul kasutatakse tehnoloogiliste seadmete kogumeid ehk süsteeme, mitte üksikut seadet. Automaatse liiklusjärelvalve süsteem koosneb järelvalvekaamerast või -kaameratest, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõturist, dokumenteerimisseadmest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks.</p>

		LS § 196 ² lg 1 p 6 nimetatud liiklusjärelvalveseadme puhul võib tegemist olla muu seadmega, mis ei toimi automatiseeritult, nt kiirusmõõteseadmega LaserCam, mis mõõdab ja jäädvustab sõiduki liikumiskiiruse koos videopildiga.
40.	<p>Eelnõu § 1 p-s 3 (VTMS § 54⁸ lg 4) ning eelnõu § 2 p-s 2 (LS § 262 p 1; § 262¹ lg 2 p 4) peab muutmisvormel olema asendatakse arv....arvuga...(NT käsiraamat § 34 komm 9). Palume ka seletuskirjas vastavalt parandada.</p> <p>Kuigi Justiitsministeerium ei toeta eelnõu § 1 p-s 2 toodud lahendust, juhime siiski tähelepanu, et ka selles punktis (VTMS § 54¹ lg 4) ei ole muutmisvormel vormistatud vastavalt NT käsiraamatule.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Parandatud vastavalt ettenähtud reeglitele.</p>
41.	<p>Eelnõu § 1 p 4 (VTMS § 54¹⁰ lg 2¹) – keelise selguse huvides soovitame sõnastada lg 2¹ järgmiselt:</p> <p><i>(2¹) Maksu- ja Tolliameti poolt koostatud lühimenetluse otsus:</i></p> <p><i>1) loetakse täidetuks ja täitmisele seda ei pöörata täitmisele, kui Maksu- ja Tolliamet on mõjutustrahvi enne täitmisele pööramise tähtaja möödumist täies ulatuses tasaarvestanud maksukorralduse seaduses sätestatud korras;</i></p> <p><i>2) täidetakse maksukorralduse seaduses sätestatud korras.</i></p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Eelnõu § 1 p 4 (VTMS § 54¹⁰ lg 2¹) sõnastust on muudetud ja kasutatud Justiitsministeeriumi poolt pakutud sõnastust.</p>
42.	<p>Kuigi Justiitsministeerium ei toeta eelnõu § 1 p-s 5 toodud lahendust, juhime siiski tähelepanu järgmistele normitehnilistele puudustele nimetatud punktis:</p> <p>Eelnõu § 1 p 5 (VTMS § 212¹ lg 1) – kui lg-st 2 selgub, et lg 1 ei rakendu igal juhul, miks siis lg-s 1 ei märgita, millisel juhul kantakse riigieelarvesse?</p> <p>Eelnõu § 1 p 5 (VTMS § 212¹ lg 3) – küsitav, kas see kuulub menetlusseadustiku reguleerimisalasse, vt VTMS § 1.</p> <p>Eelnõu § 1 p 5 (VTMS § 212¹ lg 3) – keelisel oleks lõike sõnastus selgem järgmiselt:</p> <p><i>(3) Kui hoiustrahv on määratud valla- või linnavalitsuse poolt paigaldatud automaatse</i></p>	<p>Arvestatud.</p> <p>VTMS § 212¹ ei muudeta.</p> <p>KOV-ile raha eraldamist puudutavad sätted lisatakse LS-i.</p>

	<p>liiklusjärelvalve süsteemiga tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest, eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud kohaliku omavalitsuse eelarvesse trahvi määramise kalendriaastale järgneva aasta 20. jaanuariks. Kohalikule omavalitsusele eraldatud raha kasutatakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.</p>	
43.	<p>Juhime tähelepanu, et LS § 199 lg-te 8 ja 9 alusel ei ole rakendusakti kehtestatud. Palume seda selgitada.</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Nimetatud sätetel pole puutumust antud eelnõuga. LS § 199 lg-tel 8 ja 9 puudub seos KOV-ide poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemide kasutustele võtmise või hoiatus- ja mõjutustrahvide määrade tõstmisega.</p>
44.	<p>Eelnõu § 4 (Seaduse jõustumine) – jõustumisaeg ei ole realistlik, palume parandada. Juhime tähelepanu, et Riigikogu menetleb eelnõu keskmiselt kolm kuud ning lisaks tuleb jõustumisnormi kavandamisel lähtuda mõistliku vacatio legis'e põhimõttest (vt HÕNTE § 14 lg 1 ja NT käsiraamat § 14 lg 1 komm 3). Seletuskirjast ei tule samuti välja, miks on eelnõu jõustumine vajalik just sellel kuupäeval ja mis juhtub hilisema jõustumise korral.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Jõustumise kavandatud kuupäeva on muudetud.</p> <p>Selgitame, et kuupäeva valikul on arvestatud eelnõu kooskõlastamisele ja menetlemisele kuluva ajaga. Kooskõlastusprotsessi käigus on jõustumise tähtaega juba muudetud – algselt kavandatud tähtpäev oli 1. jaanuar 2021. Samuti oleme seletuskirjas toonud välja, et arvesse on võetud infotehnoloogiliste arenduste tegemiseks kuluvat aega.</p>
45.	<p>Seletuskirja 2. osa „Seaduse eesmärk“ – juhime tähelepanu, et seletuskirja 2. osas tuleb märkida ka VTK kooskõlastamise tulemus ja eelnõu vastavus VTK-le. Kui eelnõu erineb VTK-st, siis märgitakse ka mille poolest ja põhjendatakse erinevust. Palume seletuskirja täiendada.</p>	<p>Selgitatud.</p> <p>Seletuskirja lk 6, 2. lõigus on märgitud, et: „Seaduseelnõu ja seletuskirja kooskõlastamisel on võetud arvesse kooskõlastamise käigus esitatud märkusi. Kui märkustes oli esitatud ettepanekuid, mis oluliselt erinesid väljatöötamiskavatsuses pakutud lahendusest (näiteks KOV-idele eraldi menethussüsteemi loomise võimalus, küsimus kolmepoolse koostöövormi vajaduse või trahvisumma proportsiooni osas), võeti ühendust ettepaneku esitajaga ja need arutati temaga eraldi</p>

		<p><i>läbi. Valitud lahenduse põhjendused on esitatud muudetava sätte juures.</i></p> <p>Oluline on märkida, et kavandatava muudatuse põhimõtteline ülesehitus – ülesannete jaotus, asukoha kooskõlastamine, rahastamine, trahvitulude jaotamine ja kasutamine – on olnud alates VTK koostamisest ühesugune ja selle osas VTK kooskõlastamisel olulisi märkusi ei esitatud.</p> <p>Trahvisumma tõstmise osas on antud selgitus kooskõlastustabeli punkti 24 juures.</p>
<p>46.</p>	<p>Seletuskirja 9. osa „Seaduse jõustumine“ – seletuskirja osas „Seaduse jõustumine“ põhjendatakse eelnõu seadusena või selle sätte jõustumise tähtpäeva valikut ja seaduse või selle sätte kehtivusaega (HÕNTE § 49). Samuti tuleb siin nimetada, milliseid ebasoovitavaid tagajärgi põhjustab see, kui eelnõu ei jõuta seletuskirjas põhjendatud aja jooksul menetleda ja jõustumine seega hilineb.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Jõustumise kavandatud kuupäeva on muudetud.</p> <p>Selgitame, et kuupäeva valikul on arvestatud eelnõu kooskõlastamisele ja menetlemisele kuluva ajaga. Kooskõlastusprotsessi käigus on jõustumise tähtaega juba muudetud – algselt kavandatud tähtpäev oli 1. jaanuar 2021. Samuti oleme seletuskirjas toonud välja, et arvesse on võetud infotehnoloogiliste arenduste tegemiseks kuluvat aega. Seetõttu pole võimalik jõustumine üldises korras.</p>