

Majandus- ja taristuministri 18. septembri 2018. a määruse nr 53 „Ohtliku veose autoveo tingimused ja kord ning riikliku järelevalve korralduslikud nõuded“ muutmise määruse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Majandus- ja taristuministri 18. septembri 2018. a määruse nr 53 „Ohtliku veose autoveo tingimused ja kord ning riikliku järelevalve korralduslikud nõuded“ muutmise eelnõu on koostatud, et võtta Eesti õigusesse üle komisjoni delegeeritud direktiiv (EL) 2025/1801, millega kohandatakse teaduse ja tehnika arenguga Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/1999 (ohtlike kaupade autoveo kontrollimise ühtse korra kohta) I ja II lisa.

Direktiiviga (EL) 2025/1801 asendatakse direktiivi (EL) 2022/1999 I ja II lisa. Direktiivi põhjenduspunktide kohaselt on muudatuste eesmärk viia teeäärse kontrollimise kontrollkaart kooskõlla ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppe (edaspidi *ADR*) ajakohastatud nõuetega, kajastada veoahelas osaleda võivate isikute võimalikku vastutust, lisada kontrollkaardile viited *ADR*-i asjaomastele sätetele ning võimaldada märkida kontrollkaardile tuvastatud rikkumise riskikategooria. Samuti ajakohastatakse rikkumiste loetelu, et see oleks kooskõlas *ADR*-i muudatustega ja määruse (EL) 2016/403¹ I lisa 9. jaotisega.

Kehtivas määruses nr 53 on teeäärses järelevalves kasutatav kontrollkaart sätestatud lisa 2 ning rikkumiste liigitus raske, keskmise ja väikese ohtlikkuse tasemega rikkumisteks § 2 lõigetes 3–5. Direktiivi (EL) 2025/1801 ülevõtmiseks tuleb ajakohastada kontrollkaardi vormi ja rikkumiste loetelu ning täpsustada riskikategooriate määramise aluseid. Selleks asendatakse lisa 2 uue kontrollkaardi vormiga, viiakse § 2 lõigetes 3–5 esitatud rikkumiste loetelu kooskõlla direktiivi uue II lisaga ning täiendatakse § 2 lõikega 2¹ ja lõigetega 6–8.

Direktiivi (EL) 2025/1801 artikli 2 kohaselt peavad liikmesriigid võtma vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu hiljemalt 23. juuniks 2026 ning kohaldama neid alates 24. juunist 2026. Eelnõukohase määruse eesmärk on tagada, et Eesti siseriiklik õigus oleks selleks ajaks liidu õigusega kooskõlas.

Halduskoormus ettevõtjatele, sõidukijuhtidele ja teistele kodanikele jääb samaks. Eelnõuga ei kehtestata uusi infokohustusi, aruandluskohustusi ega vastavuskulusid. Avaliku sektori töökoormus sisuliselt samuti ei muutu, sest kontrollkaardi vormi ja juhendmaterjalide ajakohastamine toimub olemasolevate asutuste tavapärase töökorralduse ja ressursside raames.

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi teede- ja raudteesosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld (tel: 625 6490, e-post: margus.tahepold@kliimaministeerium.ee) ja peaspetsialist Priit Tuuna (tel: 625 6449, e-post: priit.tuuna@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu ja seletuskirja õigusekspertiisi on teinud Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Mari-Liis Kupri (mari-liis.kupri@kliimaministeerium.ee).

¹ [Komisjoni määrus \(EL\) 2016/403, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust \(EL\) nr 1071/2009 seoses liidu eeskirjade raskete, autoveo-ettevõtja hea maine kaotamiseni viia võivate rikkumiste liigitusega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ III lisa](#)

Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Inge Mehide (inge.mehide@justdigi.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Kehtiv määrus nr 53 sätestab ohtliku veose autoveo tingimused, sõiduki ohtliku veose autoveole lubamise tunnistuse väljastamise korra, järelevalves kasutatava kontrollkaardi ning ohtliku veose autoveol tuvastatavate rikkumiste jaotuse raskelt ohtlikuks, keskmiselt ohtlikuks ja väheohtlikuks rikkumiseks. Järelevalve tegemisel kasutatakse praegu lisa 2 kohast kontrollkaarti ning rikkumiste loetelu on sätestatud § 2 lõigetes 3–5.

Eelnõu kohaselt tehakse üks tehniline täpsustus, viis sisulist muudatust ja üks normitehniline muudatus. Esiteks asendatakse § 1 lõikes 3 nimetus „Maanteeamet” nimetusega „Transpordiamet”. Teiseks täiendatakse § 2 lõikega 2¹, milles kirjeldatakse I, II ja III riskikategooriat rikkumiste raskusastme ja parandusmeetmete võtmise kiireloomulisuse järgi. Kolmandaks ajakohastatakse § 2 lõiked 3–5. Neljandaks täiendatakse § 2 lõigetega 6–8. Lõige 6 käsitleb lisaasjaolu arvestamist, lõige 7 lõigetes 3–5 nimetamata rikkumiste liigitamist ning lõige 8 näeb ette, et mitme rikkumise korral lähtutakse raskeima ohtlikkusega rikkumisest. Viiendaks asendatakse määruse lisa 2 tervikuna kontrollkaardi uue vormiga, mis esitatakse eelnõu lisana. Kuuendaks lisatakse määrusele normitehniline märkus viitega ülevõetavale direktiivile. Paragrahvi 2 lõike 1 viide lisa 2 kohase kontrollkaardi kasutamisele jääb sisuliselt muutmata.

Määruse § 2 täiendatakse lõikega 2¹, milles kirjeldatakse I, II ja III riskikategooria määramise aluseid. Lõike lisamine on vajalik õigusselguse tagamiseks ja direktiivi II lisa täpsemaks ülevõtmiseks. Autoveoseaduse § 35 lõiked 13–15 kirjeldavad väikese, keskmise ja raske ohtlikkuse taset üldisemalt, lähtudes eeskätt kehavigastuse ja keskkonnakahju riskist. Direktiivi II lisas seotakse riskikategooriad lisaks rikkumise ohtlikkusele ka sellega, milliseid parandusmeetmeid tuleb teeäärse kontrolli käigus tavaliselt rakendada. Seetõttu täpsustatakse eelnõus riskikategooriate määramise aluseid eraldi. Kuna autoveoseaduse § 35 lõike 16 kohaselt kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega riikliku järelevalve teostaja poolt ADR-i nõuetele vastavuse kontrollimise meetodid ning ohtliku veose autoveol kehtestatud nõuete rikkumiste jaotuse väikese, keskmise ja raske ohtlikkusega rikkumisteks, säilitatakse need terminid § 2 lõikes 2¹. Sama kolmetasandilise jaotusega on seotud ka autoveoseaduse § 66 vastutussätted. Seetõttu ei saa riigisiseses määruses kasutada üksnes Euroopa Liidu õiguse kohast I, II ja III riskikategooriat. Need võetakse kasutusele § 2 lõigete 3–5 sissejuhatavates lauseosades. Selle põhjuseks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/1999 artikli 4 lõige 1, mille kohaselt kasutatakse teeäärses kontrollis direktiivi I lisas sätestatud kontrollkaarti ning kontrollkaardi või sertifikaadi koopia antakse juhile, et lihtsustada või võimaluse korral vältida edasisi kontrollimisi. Direktiiviga (EL) 2025/1801 ajakohastatud kontrollkaardi vorm näeb ette riskikategooria märkimise. Kuna kontrollkaart on ühtne liiduülene dokument, mille koopia jääb juhile ja mida kasutatakse ka edasiste kontrollide lihtsustamiseks, peab sellel kasutama kõigis liikmesriikides ühetaoliselt mõistetavaid termineid. Seetõttu seotakse määruse § 2 lõikes 2¹ riigisiselt kasutatav rikkumiste ohtlikkuse jaotus vastavate EL-i riskikategooriatega.

Paragrahvi 2 lõige 2¹ ja uued lõiked 6–8 täpsustavad ohtlikkuse määramise loogikat.

Lisatava lõikega 6 täpsustatakse ohtlikkuse hindamist juhul, kui rikkumise kirjelduses nähakse ette, et riskikategooria määramisel arvestatakse lisaasjaolu. Tegemist ei ole ametiisikule antava üldise vaba kaalutusõigusega rikkumise raskusastet ümber hinnata, vaid normi kohaldamise reeglina olukorras, kus rikkumise enda kirjeldus eeldab konkreetse lisaasjaolu tuvastamist. Näiteks eristatakse § 2 lõike 3 punktis 20 olukorda, kus kehtiv ADR-i

koolitustunnistus puudub, ja § 2 lõike 5 punktis 3 olukorda, kus kehtiv tunnistus on olemas, kuid seda ei kanta kontrolli ajal kaasas. Dokumentidega seotud rikkumiste puhul eristatakse § 2 lõike 4 punktis 18 dokumentide või aruannete pädevale asutusele esitamata jätmist ja § 2 lõike 5 punktis 6 nende hilinenult esitamist. Märgistuse ja tähistuse puhul tuleb omakorda eristada § 2 lõike 3 punktides 17 ja 18 sätestatud olukordi, kus nõutav märgistus või tähistus puudub, § 2 lõike 4 punktis 9 sätestatud olukorda, kus kasutatakse ebaõiget etiketti, märgistust või tähistust, ning § 2 lõike 5 punktis 5 sätestatud olukorda, kus silt, tähistus või muu identifitseerimismärk on jäetud nõuetekohaselt kinnitamata. Seega tagab lõige 6, et ohtlikkuse määramine tugineb määruuses ette nähtud objektiivsetele tunnustele, mitte üksnes kontrollija üldisele hinnangule.

Lisatav lõige 7 käsitleb lõigetes 3–5 nimetatuta rikkumisi. Kuna direktiivi II lisas esitatud rikkumiste loetelu on sõnaselgelt mittetäielik, peab siseriiklik regulatsioon võimaldama liigitada ka selliseid rikkumisi, mida loetelus eraldi nimetatud ei ole. Nende puhul lähtutakse § 2 lõikes 2¹ kirjeldatud I, II ja III riskikategooria alustest.

Lisatav lõige 8 sätestab, et kui ühe kontrolli käigus tuvastatakse mitu rikkumist, lähtutakse suurima raskusastmega rikkumisest ning sellele vastavast riskikategooriast. See tagab kooskõla direktiivi II lisas sätestatud kontrolli- ja aruandlusloogikaga.

Direktiivi uues II lisas on rikkumiste loetelu kehtiva korraga võrreldes märksa üksikasjalikum. Kui kehtivas määruuses on raske ohtlikkuse tasemega rikkumisi 19, keskmise ohtlikkuse tasemega rikkumisi 12 ja väikese ohtlikkuse tasemega rikkumisi 3, siis uue regulatsiooni järgi on vastavad arvud 24, 18 ja 6. Muudatus ei loo ettevõtjatele uusi materiaalõiguslikke kohustusi väljaspool ADR-i, vaid täpsustab olemasolevate nõuete rikkumiste liigitamist, kontrollitulemuste dokumenteerimist ja nende esitamise viisi kontrollikaardil.

Rikkumiste loetelu ajakohastamisel on arvestatud direktiivi (EL) 2025/1801 põhjenduspunktidega. Kontrollkaart ja rikkumiste klassifikatsioon peavad paremini kajastama ADR-i ajakohastatud õigussätteid, võimaldama vajaduse korral siduda rikkumise võimaliku vastutava veoahela osalisega ning toetama liikmesriikide aruandlust riskikategooriate kaupa. Seetõttu on uues loetelus varasemast detailsemalt esitatud dokumentide, märgistuse, turvasätete, ohutusnõuniku, koolituse ning dokumentide säilitamise ja esitamisega seotud rikkumised.

Määruse lisa 2 asendatakse tervikuna, sest kontrollkaardi muudatused on mahukad. Uuel kontrollikaardil on võrreldes kehtiva vormiga eraldi väljad näiteks ADR-i punktide, kontrolli staatuse, riskikategooria ning võimaliku vastutava veoahela osalise märkimiseks. Kontrollkaardi vorm esitatakse eelnõu lisana.

Eelnõu praktiline mõju avaldub eelkõige teeäärses järelevalves kasutatava kontrollkaardi vormi muutumises ja rikkumiste raskusastmete täpsemas seostamises EL-i riskikategooriatega. Autoveoseaduse kohaselt on teel ohtliku veose autoveole kehtestatud nõuete täitmise üle riikliku järelevalve tegemise pädevus politseiametnikul ning Maksu- ja Tolliametil. Seejuures puudutab kontrollkaardi uus vorm ja rikkumiste täpsem klassifikatsioon praktikas peamiselt Politsei- ja Piirivalveameti teeäärset kontrolli. Maksu- ja Tolliameti pädevus jääb samuti püsima, kuid eelnõu keskne rakenduslik adressaat on teeäärset kontrolli tegev politseiametnik.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõukohase määruusega võetakse Eesti õigusesse üle komisjoni delegeeritud direktiiv (EL) 2025/1801. Direktiiviga asendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL)

2022/1999 I ja II lisa. Määrusega viiakse siseriiklik regulatsioon sisuliselt kooskõlla riskikategooriate aluste, rikkumiste uue liigituse ja kontrollkaardiga ning lisatakse direktiivile viitav normitehniline märkus. Direktiivi ülevõtmise vastavustabel on esitatud seletuskirja lisa.

4. Määruse mõjud

Määruse muutmise eelnõu on oma olemuselt tehniline Euroopa Liidu õiguse ülevõtmise eelnõu. Eelnõu kohaselt ajakohastatakse teeäärse järelvalves kasutatavat kontrollkaarti ning täpsustatakse riskikategooriate tunnuseid ja rikkumiste loetelu, millest lähtutakse kontrolli tulemuste dokumenteerimisel ja rikkumise ohtlikkuse määramisel. Muudatus ei kehtesta uut iseseisvat materiaalõiguslikku kohustust, vaid täpsustab olemasolevate ADR-ist, direktiivist (EL) 2022/1999 ja autoveoseadusest tulenevate nõuete järelvalvelist käsitlust.

Ettevõtjate ja sõidukijuhtide jaoks tähendab muudatus eeskätt suuremat õigusselgust. Rikkumiste klassifikatsioon muutub üksikasjalikumaks, kontrollkaardil kasutatav riskikategooria seotakse selgelt rikkumise riigisisese ohtlikkusega ning kontrollkaart ajakohastatakse liiduüleselt kasutatava vormiga. Tegevusnõuded ise tulenevad jätkuvalt ADR-ist, direktiivist (EL) 2022/1999 ja autoveoseadusest. Seetõttu ettevõtjatele ega sõidukijuhtidele halduskoormust ei lisandu.

Riigiasutuste töökorraldusele on mõju piiratud, kuid otsene. Vaja on võtta kasutusele uus kontrollkaardi vorm ning vajaduse korral ajakohastada kontrollijuhendeid ja töömaterjale. Praktikas puudutab see eelkõige Politsei- ja Piirivalveametit, kes teeb teedel autoveodokumentide ning veoseohutuse ja autoveonõuete täitmise üle riiklikku järelvalvet. Maksu- ja Tolliametil on samuti pädevus teeäärseks järelvalveks ohtliku veose autoveole kehtestatud nõuete üle, mistõttu võib muudatus vähesemal määral mõjutada ka tema töökorraldust.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja eeldatavad tulud

Eelnõu rakendamisega ei kaasne otseseid lisakulusid ega eeldatavaid tulusid. Uue kontrollkaardi vormi kasutuselevõtmine ning rikkumiste ajakohastatud loetelu rakendamine toimub olemasolevate asutuste töökorralduse ja eelarve raames. Vajaduse korral ajakohastatakse järelvalves kasutatavaid juhendmaterjale tavapärase töökorralduse käigus.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub 24. juunil 2026, mis on direktiivi (EL) 2025/1801 ülevõtmise tähtaeg.

7. Kooskõlastamine

Eelnõu kooskõlastatakse Siseministeeriumiga eelnõude infosüsteemi EIS kaudu.