

# Väärteomenetluse seadustiku, liiklusseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

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

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

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

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

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

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

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

**Lisaks nähakse ette muudatused** väärteomenetluse seadustikus ja maksukorralduse seaduses (edaspidi *MKS*), et luua **Maksu- ja Tolliametile** (edaspidi *MTA*) tõhusamad võimalused nõuda sisse 2019. aasta 1. jaanuarist rakendatava **lühimenetluse käigus määratud mõjutustrahvid**. Muudatused on vajalikud, et minna üle nii riigile kui ka trahvitavatele vähem kulukale ja ajamahukale ning tõhusamale meetodile, mis võimaldab trahvid sisse nõuda ilma kohtutäiturita.

Seadus on kavandatud jõustuma 2022. aasta 1. märtsil.

## 1.2. Eelnõu ettevalmistajad

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Siseministeeriumi korrakaitse- ja kriminaalpoliitika osakonna nõunik Indrek Link (tel 612 5264, [indrek.link@siseministeerium.ee](mailto:indrek.link@siseministeerium.ee)), sama osakonna õigusnõunikud Maila Pardla (teenistussuhe lõppenud) ja Kristi Käsper (tel 612 5217, [kristi.kasper@siseministeerium.ee](mailto:kristi.kasper@siseministeerium.ee)) ning osakonna juhataja Henry Timberg (612 5099, [henry.timberg@siseministeerium.ee](mailto:henry.timberg@siseministeerium.ee)). Eelnõu ja seletuskirja juriidilist kvaliteeti on kontrollinud Siseministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Ragnar Kass (tel 612 5230, [ragnar.kass@siseministeerium.ee](mailto:ragnar.kass@siseministeerium.ee)). Eelnõu on keeleliselt toimetanud Siseministeeriumi õigusosakonna keeleteimetaja Helin Kask (tel 612 5241, [helin.kask@siseministeerium.ee](mailto:helin.kask@siseministeerium.ee)) ning seletuskirja on keeleliselt toimetanud Airi Kapanen (teenistussuhe lõppenud).

## 1.3. Märkused

Eelnõu väljatöötamise vajadus tuleneb „**Liiklusohutus programmi 2016–2025**“ **elluviimiskava aastateks 2020–2023**<sup>1</sup> punktist 1.8.11 – välja on töötatud ning jõustatud õigusloome, mis soodustab ja motiveerib KOV-e kasutusele võtma rohkem automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme.

„[Siseturvalisuse arengukavas 2015–2020](#)“ oli alaeesmärgi *Turvalisemad kogukonnad* olulise tegevusena toodud, et rakendatakse automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme, ennekõike kiiruskaameraid. „[Siseturvalisuse arengukava 2020–2030](#)“ programmi „[Siseturvalisus 2020–2024](#)“ näeb programmi tegevuse 2.4 *Sündmuste lahendamise* ühe arendatava võimekuse na järelvalve automatiseerimist (punkt 2.4.1).

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

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

Hoiatus- ja mõjutustrahvide suuruse määramiseks kasutatava alussumma suurendamist puudutavat muudatust ei ole väljatöötamiskavatsuses (edaspidi *VTK*) eraldi käsitletud, kuid *VTK*-s puudutatakse põhjalikult, et sõidukiiruse ületamine on märkimisväärne probleem ning lubatud sõidukiiruse ületamisest tingitud liiklusõnnetustega kaasnevad rasked tagajärjed. *VTK*-s on nimetatud probleemi ühe lahendusena pakutud KOV-idele kiiruskaamerate kasutusele võtmise võimalust loomist. Eelnõu koostamise ajal vaadati täiendavalt üle ka teised mõjutusmeetmed ning jõuti järeldusele, et hoiustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatav summa ei pruugi, arvestades ka töötasu alammäära ja keskmise bruto kuupalga kasvu, omada enam sellist mõju nagu kehtestamise hetkel, mida näitab ka korduvrikkumiste arv ning see, et rikkumiste üldarv aja jooksul ei vähene. Seetõttu oli otstarbekas vastavad muudatused lisada väljatöötatavale eelnõule.

---

<sup>1</sup> Liiklusohutuse programmi elluviimiskava 2020–2023. [www] <https://transpordiamet.ee/media/560/download> (21.09.2021).

<sup>2</sup> Korrakaitseaduse, kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse, ühistranspordiseaduse ja vääртеomenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsus. Eelnõu toimik number 19-0966. [www] <https://eelnoud.valitsus.ee/main> (21.09.2021).

Lühimenetluse käigus määratud mõjutustrahvide sissenõudmise suhtes VTMS-is ja MKS-is kavandataivate muudatuste kohta ei ole koostatud väljatöötamiskavatsust, sest tegemist on hea õigusloome ja normitehnika eeskirja § 1 õike 2 punktist 5 tuleneva erandiga.

Eelnõuga muudetakse:

- 1) VTMS-i avaldamismärkega RT I, 08.07.2021, 19;
- 2) LS-i avaldamismärkega RT I, 28.05.2021, 15;
- 3) MKS-i avaldamismärkega RT I, 09.04.2021, 12.

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

## 2. Seaduse eesmärk

### 2.1. Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutamine

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

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

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

Samas, Transpordiameti andmetel juhtus aastatel 2016–2020 kõikidest inimkannatanutega liiklusõnnetustest 59% KOV-i teedel või tänavatel. Nendes liiklusõnnetustes hukkunute arv moodustas keskmiselt 29% kõikidest liiklusõnnetustes hukkunutest. Erandiks oli 2019. aasta, kus kohalikel teedel hukkunute arv (20 inimest ehk 38% hukkunutest) oli võrdlusperioodi keskmisest kõrgem ja osakaal võrreldes riigiteedega rohkem kohalike teede poole kaldu kui teistel aastatel.<sup>3</sup>

„Liiklusohutusprogramm 2016–2025“<sup>4</sup> näeb ette saavutada olukord, kus aastaks 2025 ei hukku kolme aasta keskmisena enam kui 40 inimest aastas. Aastatel 2016–2020 hukkus liikluses keskmiselt 60 inimest aastas<sup>5</sup>.

Liiklusohutust mõjutab aasta-aastalt kasvav liiklussagedus. Transpordiameti andmetel on riigimaanteedel liiklussagedus kasvanud aastatel 2016–2019 kokku 15%<sup>6</sup>, sh 2019. aastal 3,8%. Sarnases suurusjärgus kasv oli 2019. aastal ka tugimaanteedel (3,9%) ja kõrvalmaanteedel (3,4%) ning võib eeldada, et KOV-ide teedel on üldise liiklussagedusega sarnane kasv. Erinevalt eelmistest aastatest 2020. aastal liiklussagedus mõnevõrra vähenes – riigimaanteedel

<sup>3</sup> Liiklusaasta ülevaade 2019. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019> (21.09.2021).

<sup>4</sup> Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025. [www] <https://www.transpordiamet.ee/media/562/download> (21.09.2021).

<sup>5</sup> Inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-statistika> (21.09.2021).

<sup>6</sup> 2016 – 4,5%, 2017 – 3,6%, 2018 – 2,9% ja 2019 – 3,8%

oli liiklussagedus võrreldes 2019. aastaga 2,9% võrra väiksem. Seejuures on oluline välja tuua, et langus toimus just põhimaanteedel (–3,5%), kuid kõrvalmaanteedel jäi muutumatuks.

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

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

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

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

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

2021. aasta septembri seisuga on riigimaanteede äärde paigaldatud 67 mõõtekabiini, milles kasutatakse 42 mõõtesüsteemi. Peale nende on kasutusel kaks mõõtesüsteemi Tallinna linnas, mis mõlemad asuvad Tulika tänava, Endla tänava ja Sõpruse puistee ristmikul<sup>9</sup>. Need kaks mõõtesüsteemi on soetanud ja paigaldanud Tallinna linn, kuid süsteemid anti tähtajaliselt<sup>10</sup> üle Transpordiametile, sest KOV-il ei ole seaduslikku alust neid käitada. Teiste kohalike teede äärde praegu automaatseid kiirusmõõtesüsteeme paigaldatud ei ole. Peale statsionaarsete

---

<sup>7</sup> Wilson, C., Willis, C., Hendrikz, J.K., Le Brocque, R. & Bellamy, N., 2010. Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. Cochrane Database of Systematic Reviews. [www] [https://espace.library.uq.edu.au/view/UQ:224791/UQ224791\\_OA.pdf](https://espace.library.uq.edu.au/view/UQ:224791/UQ224791_OA.pdf) (21.09.2021).

<sup>8</sup> Maanteeamet, 2019. Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelvalve mõju liiklusõnnetustele. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte\\_2019\\_001.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte_2019_001.pdf) (21.09.2021).

<sup>9</sup> Kiiruskaamerad. [www] <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/liikluskorraldus/kiiruskaamerad> (21.09.2021).

<sup>10</sup> Kaamerad on antud Transpordiameti kasutusse 5 aastaks ja leping lõppeb 2021. aasta detsembris.

automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutab PPA alates 2019. aasta juulist kaheksat teistsaldavat automaatset kiirusmõõtesüsteemi.

Praegune õiguslik regulatsioon ei toeta võimalust, et automaatseid liiklusjärelvalve seadmeid võiks paigaldada ja käitada KOV. Selliste seadmete paigaldamise ja hooldamisega kaasneb pidev kulu ning KOV-idele ei ole selleks raha ette nähtud. Kuna Transpordiameti peamine ülesanne on hallata just riigiteede võrgustikku, paigaldatakse seetõttu automaatseid kiirusmõõtesüsteeme esmajoonel riigimaanteedel. Samal ajal on KOV-ide teed, kus juhtub 59% inimkannatanutega liiklusõnnetusi, kaameravõrguga varustamata. Seepärast tuleb liiklusohutuse suurendamiseks tuleb teha seadusmuudatusi, võimaldades liiklusjärelvalve süsteeme paigaldada ka KOV-i teedele, teisisõnu kaasata KOV-id.

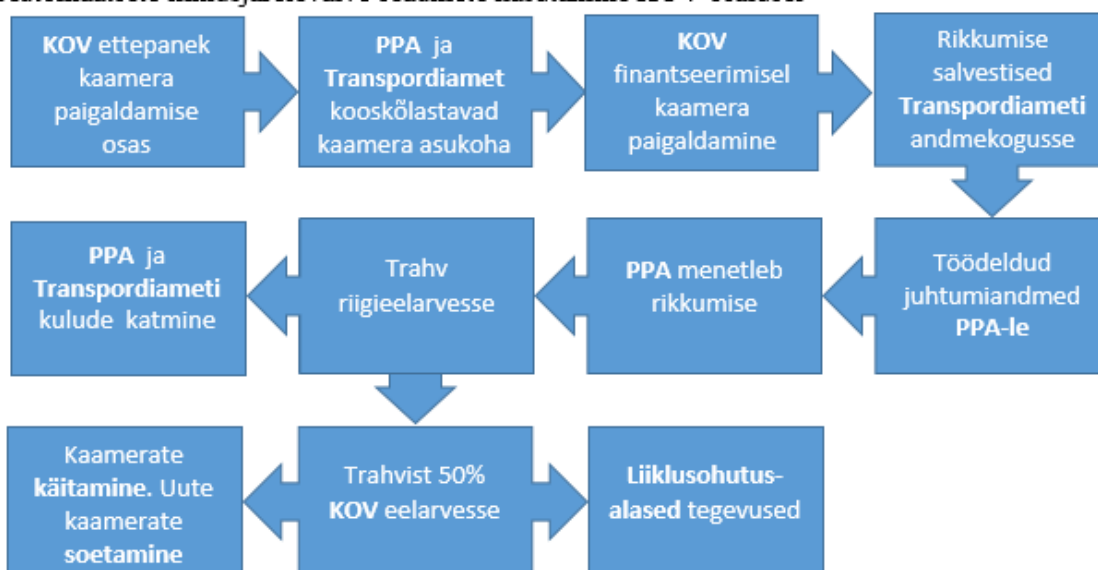
Kavandatava seadusmuudatuse tulemusel hakatakse Eestis KOV-i teedele automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme paigaldama ja neid kasutama kolmepoolse koostööna, kus KOV-i ülesanne on seadmete soetamine ja haldamine, Transpordiameti ülesanne automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamine ja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

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

### Automaatsete liiklusjärelvalve seadmete kasutamine enne muudatust



### Automaatsete liiklusjärelvalve seadmete kasutamine KOV osalusel



\* alates 01.01.2021 Transpordiamet

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

Sarnane rahastamise süsteem, kus statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalvekaamerate trahvitulu suunatakse KOV-i eelarvesse, kust see jagatakse osalistele kulude katteks ja liiklusohutusala tegevuste elluviimiseks, toimib 2000. aastate algusest Ühendkuningriigis<sup>11</sup>.

## 2.2. Trahvimäära suurendamine

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

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

<sup>11</sup> Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004. The national safety camera programme: Three-year evaluation report. [www] [https://www.researchgate.net/publication/32885877\\_The\\_national\\_safety\\_camera\\_programme\\_Three-year\\_evaluation\\_report](https://www.researchgate.net/publication/32885877_The_national_safety_camera_programme_Three-year_evaluation_report) (21.09.2021).

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

Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi arvutamiseks kasutatava summa suurus on püsinud muutumatuna alates kirjaliku hoiatamismenetluse kasutuselevõtust. Väga väike muudatus tehti seoses eurole üleminekuga 2011. aasta algul, mil summa vähenes 50 kroonilt 46,94 kroonile (s.o 3 eurot)<sup>12</sup>.

1. jaanuarist 2019 on kasutusel lühimenetlus. Lühimenetluses kasutatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest<sup>13</sup> määratava mõjutustrahvi arvutamiseks sama suurt summat nagu kirjalikus hoiatamismenetluses – 3 eurot. Lühimenetluse väljatöötamisel seati eesmärgiks, et trahvimäärad oleksid lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses võrreldaval ja samal tasemel, kuna sisult on rikkumiste iseloom ja tehiohud sarnased. Seetõttu vähenes lühimenetluse jõustumisel LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise eest määratava rahatrahvi maksimaalmäär 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 summat 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 maksimaalmäär.

Võrreldes trahvimäärasid ja inimeste sissetulekuid, on nii töötasu alammäär kui ka keskmine brutokuupalk võrreldes kirjaliku hoiatamismenetluse kehtestamise ajaga märkimisväärselt muutunud, kuid trahvimäärad on jäänud samaks. Võrreldes 2009. aastaga on töötasu alammäär praeguseks kasvanud üle kahe korra, 278 eurolt 584 eurole (kasv 30–40 eurot aastas). Keskmine brutokuupalk on samal ajal kasvanud 784 eurolt 1538 eurole.

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

**Tabel 1.** Töötasu alammäär ja trahvimäär suurus võrdlus aastatel 2009–2021

Aasta	Töötasu alammäär täistööaja korral <sup>14</sup>	Keskmine brutokuupalk <sup>15</sup>	Trahvi suuruse arvutamiseks kasutatav summa
2009	4350 krooni (278 eurot)	784 eurot	50 krooni
2010	4350 krooni (278 eurot)	792 eurot	
2011	4350 krooni (278 eurot)	839 eurot	
2012	290 eurot (4537,51 krooni)	887 eurot	3 eurot (46,94 krooni)
2013	320 eurot (5006,91 krooni)	949 eurot	
2014	355 eurot (5554,54 krooni)	1005 eurot	
2015	390 eurot (6102,17 krooni)	1065 eurot	

<sup>12</sup> euro kasutusele võtmise seaduse § 99 p 5

<sup>13</sup> Lühimenetlust kasutatakse ainult LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise korral ehk lubatud sõidukiiruse ületamisel kuni 20 km/h.

<sup>14</sup> Kättesaadav aadressil <https://www.emta.ee/et/ariklient/tulud-kulud-kaive-kasum/kinnipeetud-tulumaks-tulumaksu-kinnipidamine/tootasu-alammaarad> (21.09.2021).

<sup>15</sup> Kättesaadav aadressil <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/tooelu/palk-ja-toojoukulu/keskmine-brutokuupalk> (21.09.2021).

2016	430 eurot (6728,04 krooni)	1146 eurot	
2017	470 eurot (7353,90 krooni)	1221 eurot	
2018	500 eurot (7823,30 krooni)	1310 eurot	
2019	540 eurot (8449,16 krooni)	1407 eurot	
2020	584 eurot (9137,61 krooni)	1448 eurot	
2021 <sup>16</sup>	584 eurot (9137,61 krooni)	1538 eurot	

Maanteeameti tellitud küsitlusuuringu<sup>17</sup> kohaselt on liiklusreegleid eiravast käitumisest viimastel aastatel vähim ohtlikuks hinnatud suurima lubatud sõidukiiruse ületamist ja sõidukit juhtides telefoni kasutamist. Lubatud sõidukiiruse ületamist kuni 10 km/h hindab ohtlikuks ainult 49% ja üle 10 km/h ohtlikuks 78% liiklejatest. 2019. aasta andmete põhjal leitakse, et sõidukijuhtide kiiruskäitumine ei ole võrreldes varasema aastaga paranenud ning suundumus, mille korral oli näha paranemise märke, on peatunud ja langenud 2016. aasta tasemele.

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

PPA poolt 2021. aastal teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega fikseeritud rikkumistest üle 2/3 on toimunud linnades.

Sõidukiirus määrab liiklusõnnetuse tagajärgede tõsiduse. Lubatud sõidukiiruse ületamine on üks peamisi raskete, sh surmaga lõppevate liiklusõnnetuste põhjuseid. Igal kilomeetril, millega sõidetakse piirkiirusest kiiremini, võib olla oluline mõju – sõites 50 km/h asemel 60 km/h, võib sõidukiiruse vahe tunduda suhteliselt väike, kuid kokkupõrkel jalakäijaga kasvab jalakäija hukkamise tõenäosus 40%-lt 70%-le<sup>18</sup>.

**Tabel 2.** Tuvastatud rikkumised lubatud sõidukiiruse ületamise kohta

Lubatud sõidukiiruse ületamine	2017	2018	2019	2020
Kiiruse ületamine kuni 20 km/h	7 822	9 384	25 415	21 115
sh lühimenetlusi			25 019	20 696
Kiiruse ületamine 21–40 km/h	23 945	25 099	23 575	20 787
Kiiruse ületamine 41–60 km/h	1 804	2 003	1 660	1 686
Kiiruse ületamine üle 60 km/h	210	256	240	254
<b>Politseiametnike poolt fikseeritud kiiruse ületamised kokku</b>	<b>33 781</b>	<b>36 742</b>	<b>50 890</b>	<b>43 842</b>
Automaatsete kaameratega fikseeritud kiiruse ületamised	114 340	110 431	136 216	201 309
sh teisaldatavate kiiruskaameratega			21 997	122 542

<sup>16</sup> 2021. aasta II kvartali andmed

<sup>17</sup> Turu-Uuringute AS, 2019. Sõiduki juhtimine joores, väsinult ja sõidukiiruse valik. Küsitlusuuring. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019/liikluses-kaitumise-ulevaade-2019#tab-4> (21.09.2021).

<sup>18</sup> Sõiduki peatumisteede linnakiirusel. [www] <https://www.liikluskasvatus.ee/et/taiskasvanule/2/soidukijuht-ja-soitja/kiirus> (21.09.2021).



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

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

Muudatuste tegemisel tuleb arvestada COVID-19 viiruse levikust tekkinud mõju majandusele, inimeste sissetulekule ja töötuse määrale, kuid see ei tähenda, et muudatust üldse tegema ei peaks. Selleks, et vältida trahvide devalveerumist, kuid samas ka trahvimäärade hüppelist suurendamist, tuleb neid pidevalt hinnata ja kui vaja, siis korrigeerida, et trahvi mõju ära ei kaoks. Ka kavandatav muudatus tuleb majandusliku olukorra paranedes uuesti üle vaadata ja selle mõju liikluskäitumisele – antud juhul lubatud sõidukiirusest kinnipidamisele – hinnata.

Trahvimäära suurendamine ei tähenda ühemõtteliselt karistuspoliitika karmistamist. Lühimenetluse rakendamisega löi seadusandja olukorra, kus märkimisväärne hulk lubatud sõidukiiruse ületajaid pääseb karistusregistrisse kandmisest. Näiteks, LS-i § 227 lg-s 1 sätestatud väärtegused, mille andmed kanti karistusregistrisse, oli 2018. aastal 9384, kuid 2019. aastal 396 ja 2020. aastal 419<sup>19</sup>. Samuti võib vähetähtsa teo puhul jätta vääртеomenetluse alustamata ja piirduda suulise hoiatamisega. Peale mainitud võimaluste otsitakse veel alternatiivseid viise, millega lubatud sõidukiiruse ületajaid mõjutada. Näiteks 2019. aastal prooviti lahendust, kus lubatud sõidukiiruse ületajad said rahatrahvi asemel valida vabatahtlikult parklas seismise. 2020. aasta kevadel algatatud ja 2021. aastal jõustunud vääртеomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus<sup>20</sup> annab kohtuvälisele menetlejale rikkumise fikseerimisel ja lühimenetluse alustamisel õiguse otsustada, kas määrata isikule mõjutustrahv või vabastada selle tasumisest, kui ta nõustub kinni pidama mõjutusmeetmes kirjeldatud tingimustest. Esialgul kohaldatakse sõidukijuhtidele, kes on lubatud piirkiirust ületanud kuni 20 km/h, mõjutusmeetmena rahunemispeatust. Selle meetme rakendamisel suunatakse sõidukijuht pärast tema sõiduki peatamist vastavale alale, kus ta ootab sõidu jätkamist kindlaks määratud aja.

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

### 2.3. Mõjutustrahvi sissenõudmine

Lühimenetlust puudutava regulatsiooni väljatöötamisel ei loodud mõjutustrahvide sissenõudmisel MTA-le rahatrahvide täitmisele pööramisega sarnast erisust. Sama puudutab ka peegelregulatsiooni maksukorralduse seaduses (edaspidi *MKS*), kus ei nähta ette mõjutustrahvi sissenõudmist maksuhalduri poolt.

MTA on ainus valitsusasutus, kellel on enda valdkonna kohustuste sundtäitmise pädevus. Seda küll piiratud ulatuses – kuni kohustuse sundtäitmiseni ei eeldata isikul oleva vara realiseerimist.

VTMS-i § 202 lg 1 kohaselt pöörab kohtuvälise menetleja jõustunud otsuse ja määruse täitmisele selle teinud kohtuvälise menetleja. VTMS-i § 204 lg 1 p 3 kohaselt loetakse kohtuvälise menetleja otsus rahatrahvi kohaldamise kohta täidetuks ja otsust ei pöörata täitmisele, kui MTA on tema määratud rahatrahvi enne täitmisele pööramise tähtaja möödumist täies ulatuses tasaarvestanud maksukorralduse seaduses sätestatud korras.

---

<sup>19</sup> PPA andmetel. 2019. ja 2020. aasta puhul on arvestatud väärtegused, millele kohaldata kiir- või üldmenetlust. Põhiosa LS-i § 227 lg-s 1 sätestatud väärtegused menetleti lühimenetluses.

<sup>20</sup> 216 SE

MKS-i § 128 lg 1 kohaselt on maksuhaldur kohustatud sisse nõudma maksukohustuslase tasumata maksuvõla. Sama paragrahvi lõiked 4 ja 4<sup>1</sup> laiendavad selle pädevuse ka kõigile teistele MTA menetleda olnud rahalistele kohustustele, sh näeb MKS-i § 128 lg 4 p 2 ette, et maksuhaldur võib sisse nõuda määratud rahatrahvid ning muud nimetatud otsusest tulenevad menetluskulud, mille täitmisele pööraja on VTMS-i § 202 lg 1 kohaselt MTA. Maksuvõlg ja teised rahalised kohustused sundtäidetakse MKS-is ning täitemenetlust reguleerivates õigusaktides sätestatud korras.

Mõjutustrahvide täitmisele pööramist reguleerib VTMS-i § 54<sup>10</sup>, mille lg 2 näeb ette, et kui lühimenetluse otsust ei ole vaidlustatud ja mõjutustrahv on jäetud tähtpäevaks tasumata, esitab kohtuväline menetleja jõustunud lühimenetluse otsuse sundtäitmiseks kohtutäiturile.

Praegu kehtiv regulatsioon ei võimalda MTA-l kasutada mõjutustrahvide sissenõudmisel rahatrahvide sissenõudmisega ühesugust lähenemist ning ka MTA-l tuleb lühimenetluse otsused esitada sundtäitmiseks kohtutäiturile. MTA-l puudub objektiivne vajadus kasutada mõjutustrahvi sissenõudmisel kohtutäituri abi ning see võib riigile ja puudutatud isikule olla kulukam, ajamahukam ning ebatõhusam.

MTA õigus teha toiminguid võla sissenõudmiseks on piiratud konkreetsete kohustustega. MKS-i § 128 lg 4 käsitleb otsesõnu tasumata rahatrahvi kui väärteo eest mõistetud karistuse sissenõudmist. Mõjutustrahv on aga mittekaristuslik sanktsioon ning ei ole normis eraldi viidatud. Analogia korras ei saa sissenõudmisega seotud norme kohaldada, kuna tegemist on isiku õiguseid piirava regulatsiooniga.

MTA rakendab lühimenetlust väiksema ebaõigus-sisuga väärtegude korral – näiteks veoauto juhtimine teekasutustasu tasumata (LS-i § 261<sup>8</sup>) ja veoauto juhtimine väikses määras tasutud teekasutustasuga (LS-i § 261<sup>9</sup>).

2019. aastal rakendas MTA lühimenetlust 973 korral ja määras hoiatustrahve kogusummas 77 200 eurot, millest laekus kokku 70 602 eurot. 2020. aasta 9 kuuga rakendati lühimenetlust 570 korral ja määrati hoiatustrahve kogusummas 46 280 eurot, millest on laekunud kokku 40 432 eurot.

Rahandusministeeriumi kohaselt on aegumise tõttu juba esimesed MTA lühimenetluse otsuse nõuded kustutatud – 55 nõuet kogusummas 4110 eurot.<sup>21</sup>

### 3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

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

#### Eelnõu § 1 käsitleb VTMS-i muudatusi

**Eelnõu § 1 punkti 1** kohaselt asendatakse VTMS-i § 54<sup>1</sup> lg 1 p 1 sõna „liiklusjärelevalveseadmega“ sõnadega „liiklusjärelevalve süsteemiga“. Muudatuse tegemise põhjus on vajadus ühtlustada eri õigusaktide terminid. Seadusandja on VTMS-is ja LS-is kasutanud sama tehnilise lahenduse kohta erinevaid väljendeid.

LS-is kasutatakse läbivalt mõistet „automaatse liiklusjärelevalve süsteem“, mis majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015 määruse nr 35 „Automaatse liiklusjärelevalvesüsteemi andmekogu põhimäärus“ § 4 lg 1 kohaselt on „tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosneb järelevalvekaamerast või -kaameratest, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõturist, dokumenteerimisseadmest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase

---

<sup>21</sup> Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse kooskõlastamine. Kooskõlastuskiri number 20-1274/04 [www] <https://eelvoud.valitsus.ee/main> (21.09.2021).

õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist on õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks“.

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

**Eelnõu § 1 punkti 2** kohaselt asendatakse VTMS-i § 54<sup>1</sup> lg 4 esimeses lauses number „190“ numbriga „300“ ja **punkti 3** kohaselt VTMS-i § 54<sup>8</sup> lg 4 esimeses lauses number „80“ numbriga „100“.

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

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

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

**Eelnõu § 1 punktiga 4** täiendatakse VTMS-i § 54<sup>10</sup> lõikega 2<sup>1</sup>, sätestades lühimenetluse otsuse täitmisele pööramise kohta erandi, mis võimaldab MTA-l nõuda mõjutustrahvid samamoodi rahatrahvidega sisse maksukorralduse seaduses sätestatud korras.

Kehtiva regulatsiooni järgi esitavad kõik kohtuvälised menetlejad jõustunud lühimenetluse otsuse sundtäitmiseks kohtutäiturile. Mingeid erisusi ette ei nähta.

Samas annab MKS-i § 128 lõige 4 MTA-le õiguse nõuda sisse ka muud rahalised kohustused kui maksuvõlg, näiteks rahatrahvid, mille täitmisele pööraja on VTMS-i § 202 lg 1 kohaselt MTA.

Seega praktikas saab maksuhaldur sisse nõuda ka rahatrahve, kuid mõjutustrahvide puhul – mille summa on rahatrahvidest eelduslikult väiksem – sissenõudmise õigus puudub. See võib riigile ja puudutatud isikule olla kulukam, ajamahukam ning ebatõhusam.

Muudatusega lisatakse VTMS-i § 54<sup>10</sup> säte, et MTA koostatud lühimenetluse otsus täidetakse maksukorralduse seaduses sätestatud korras.

Eelnõu § 2 käsitleb LS-i muudatusi.

**Eelnõu § 2 punkti 1** kohaselt täiendatakse LS-i 14. peatükki §-ga 193<sup>1</sup>, millega luuakse võimalus valla- või linnavalitsustel osaleda liiklusjärelvalve ülesande teostamises.

Tegemist ei ole riikliku ülesande delegerimisega, sealhulgas täiendavate kohustuste kehtestamisega KOV-ile, kuna KOV-ile jääb alles iseseisev otsustusõigus liiklusjärelvalve ülesande teostamises osalemiseks. Tegemist on täiendava ning vabatahtliku võimaluse loomisega KOV-idele korraldada omal soovil kohalikku elu automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamise abil. Erinevalt kaasamise regulatsioonist nii nakkushaiguste ennetamise ja tõrje seaduse kui ka korrakaitse seaduse kontekstis, kus tegemist on olukorraga, kus vastavalt vajadusele antakse kaasatavale üle kohustus teostada ülesannet täismahus, siis kõnealusel juhul

ei kohustata valla- või linnavalitsust ülesannet teostama, vaid talle antakse võimalus osaleda liiklusjärelvalve ülesande teostamises. Ülesande teostamine on piiritletud kaamerate paigaldamisega ning hooldamisega. Tegemist on oma olemuselt pigem tehnilise tegevusega, mis on kirjeldatav kui avaliku halduse kandjate vaheline partnerlus. Samuti erineb kõnesolevas paragrahvis väljapakutud osalemise regulatsioon juba rakendatavast kaasamisest oma olemuse poolest. Kavandatav osalemise regulatsioon lähtub just osaleja tahtest panustada vastavasse valdkonda. Samas on tegemist vabatahtliku tegevusega, mida ei määrata osaleja ülesandeks. Kaasamiste korral on aga tavapäraselt tegu olukorraga, kus tahteavalduse kaasamiseks esitab kaasaja, sest tal ei ole võimalik oma ressursidega ülesannet lahendada.

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

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

Hollandis, Luksemburgis ja Küprosel sellist lähenemist rakendatud pole.

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

**Austrias** võib kiirus- ja foorikaameraid paigaldada politsei või tee valdaja, kuid trahvid väljastab politsei. Sõltuvalt rikkumisest võib trahvirahade jaotus olla erinev. Enamiku (80%) sõidukiiruse ületamise ja keelava fooritulega sõitmise eest määratud trahvirahast saab tee valdaja – riik, liidumaa, kiirtee finantseerimisettevõtte (nt ASFINAG<sup>22</sup>) või KOV. Viieks trahviraha (20%) läheb KOV-ile, kes katab sellest järelvalvega seotud asutuste kulud. Kui alla 10 000 elanikuga KOV on teevaldaja, saab ta kogu trahviraha endale.

**Ühendkuningriigis** on 2000. aastate algusest kasutusel rahastamise süsteem, kus statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalvekaamerate trahvitulu suunatakse KOV-i eelarvesse, mis jagab selle pooltele kulude katteks ja liiklusohutusalaste tegevuste elluviimiseks. Enne kulude hüvitamist kogutakse trahvid eraldi fondi, kust tagasimaksed tehakse tegelike kulude ja auditite tulemuste järgi. Programmi osalised on KOV-id, politsei, (piirkonna)kohus, teedevaldkonna esindaja.<sup>23</sup>

**Lõike 1** kohaselt antakse valla- või linnavalitsusele võimalus osaleda liiklusjärelvalve ülesande teostamises paigaldades kohaliku omavalitsuse üksuse territooriumile automaatse liiklusjärelvalve süsteemi eesmärgiga tuvastada foori keelava tule ajal ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmise või mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamisega seotud rikkumisi.

Automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid on liidestatud Transpordiameti andmekeskusega. Uute automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõtmisel peab olema tagatud nende ühilduvus praegu kasutusel oleva andmevahetussüsteemiga, andmeedastuspakett peab olema kasutuses olevaga samasuguse struktuuriga ja vastama automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimääruse nõuetele.

---

<sup>22</sup> Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft – ettevõtte, mis planeerib, finantseerib, tagab korrashoiu ja kogub teemaksud Austria kiir- ja ekspresssteedel

<sup>23</sup> Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004. The national safety camera programme: Three-year evaluation report. [www] [https://www.researchgate.net/publication/32885877\\_The\\_national\\_safety\\_camera\\_programme\\_Three-year\\_evaluation\\_report](https://www.researchgate.net/publication/32885877_The_national_safety_camera_programme_Three-year_evaluation_report) (29.09.2021).

**Lõikega 2** kohaselt tuleb automaatset liiklusjärelvalve süsteemi paigaldada soovival valla- või linnavalitsusel esitada määruses sätestatud tingimustel taotlus PPA-le. PPA kui liiklusjärelvalve teostaja teeb haldusotsuse valla- või linnavalitsuse osalemise kohta liiklusjärelvalve ülesande teostamises. PPA on peamine liiklusjärelvalve teostaja ning tal on ülevaade liiklusrikkumiste ja liiklusõnnetuste kohta. Seetõttu kinnitab PPA, kooskõlastades eelnevalt Transpordiametiga, automaatse liiklusjärelvalve süsteemi asukoha, kui see vastab paigalduspõhimõtetele. Transpordiameti eelnev kooskõlastus on vajalik, et seadmed paigaldataks liiklusohutuse parandamise seisukohalt olulistesse kohtadesse. Transpordiameti ülesanne on luua tingimused ohutuks, ligipääsetavaks ja säästlikuks liiklemiseks<sup>24</sup>, samuti on Transpordiametil olemas pikaajaline paigaldamise ja käitamise kogemus praegu töös olevate statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide tõttu. Paigalduspõhimõtete hindamisel lähtutakse Vabariigi Valitsuse määruses (vt lõige 3) sätestatud kriteeriumitest, millega tuleb enne paigaldamist arvestada.

**Lõikega 3** nähakse ette volitusnorm kehtestada Vabariigi Valitsuse määrusega täpsemad nõuded valla- või linnavalitsuse liiklusjärelvalve ülesande teostamises osalemisele ning nõuded valla- või linnavalitsuse poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja selle käitamisele. Kuna automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme võivad edaspidi paigaldada ja kasutada kõik 79 KOV-i, on ühetaoliseks praktikaks vaja kehtestada kõigile ühesugused nõuded.

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

Seega määruses nähakse ette kriteeriumid, millega peab enne paigaldamist arvestama, nt asukoha analüüs; kas esineb probleem suurima lubatud sõidukiiruse ületamisega; kas olemasolev kiirusrežiim on põhjendatud; kas olukorra lahendamiseks on enne kasutatud muid lahendusi või milliseid alternatiivseid lahendusi on kaalutud jne. Eesmärk on, et seade paigaldataks kohta, mida ei ole võimalik muude liikluskorralduslike, teedeehituslike või veel mõne muu meetmega ohutumaks muuta, või on seda eesmärki silmas pidavad meetmed võrreldes seadme kasutuselevõtu kuludega ebamõistlikult suured.

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

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

Automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutusele võtmisel tuleb järgida LS-i § 199 lg 7 alusel kehtestatud määruse 3. peatükis sätestatud regulatsiooni automaatse kiirusmõõtesüsteemiga sõidukiiruse mõõtmise mõõtemetoodika osas.

Kuna määruses sätestavad nõuded puudutavad nii Siseministeeriumi kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tööd, kehtestatakse see Vabariigi Valitsuse määrusena.

---

<sup>24</sup> Transpordiameti põhimääruse § 4 p 1. [www] <https://www.riigiteataja.ee/akt/109122020001?leiaKehtiv> (21.09.2021).

**Lõikega 4** sätestatakse, et valla- või linnavalitsuse paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest riigile laekuvast hoiustrahvist eraldatakse 50% automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud KOV-i eelarvesse.

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

Muudatus on vajalik, et hoiustrahvidest laekuvast rahast tekiks KOV-idele tulubaas, millega on võimalik katta automaatse liiklusjärelvalve süsteemide soetamise, paigaldamise ja hooldamise kulud. Ilma sellise tulubaasita ei pruugi seadmete käitamine olla KOV-ile jõukohane.

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

Riigieelarvesse laekunud raha hoiustrahvide eest eraldatakse KOV-idele raha vähemalt üks kord aastas. Aasta jooksul laekunud trahviraha kannab PPA üle trahvi tegemise kalendriaasta le järgneva aasta 20. jaanuariks. Arvestamise aluseks on PPA menetluse infosüsteemi (edaspidi *MIS*) trahvimooduli andmete põhjal fikseeritud liiklusrikkumised, mis on kalendriaasta lõpu seisuga riigieelarvesse laekunud. Tuleb arvestada, et aastatel 2017–2020 laekus PPA määratud hoiustrahvidest keskmiselt 89,2% aastas. Samamoodi toimitakse rahvastikutoimingute hüvitise puhul<sup>25</sup>, kus tasandus- ja toetusfondist KOV-idele raha eraldamise korraldab Rahandusministeerium, võttes raha jagamisel aluseks Siseministeeriumi esitatava rahvastikutoimingute statistika.

Eelnõu näeb ette, et KOV-ile kuuluva automaatse liiklusjärelvalve seadmega fikseeritud rikkumistest laekuv trahvisumma jaotatakse riigi ja KOV-i vahel pooleks. Jaotuse aluseks on võetud kulud, mis kaasnevad automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide soetamise ja käitamisega ning nendega fikseeritud rikkumiste menetlemisega<sup>26</sup>.

Põhimõtet, kus riigile laekuv tasu jaotatakse riigi ja asukoha või muul alusel määratud KOV-i vahel, kasutatakse ka näiteks keskkonnatasude puhul<sup>27</sup>.

Lisaks eespool nimetatule nähakse lõikes 3 ette KOV-ile eraldatud raha kasutamise põhimõtted.

Eelnõu kohaselt otsustab raha kasutusotstarbe valla- või linnavalitsus, kasutades eraldatud raha automaatse liiklusjärelvalve süsteemi soetamise ja haldamise kulude katmiseks ning eelkõige

---

<sup>25</sup> Rahandusministeerium, 2020. Finantseerimine. [www]  
<https://www.rahandusministeerium.ee/et/kov/finantseerimine> (29.09.2021).

<sup>26</sup> Arvestatud on lahendusega, mille puhul ka KOV-i seadmetega fikseeritud rikkumiste andmed liiguvad liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu kaudu politsei infosüsteemi POLIS ning hoiatamismenetluse viib läbi PPA. Kulud ja tulud on täpsemalt toodud seletuskirja 7. punktis.

<sup>27</sup> Keskkonnatasude seaduse § 4 lõige 2

liiklusohutuse edendamiseks, nt LS-i § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.

Stationsaarsete automaatsete kiirusmõõteseadmete näitel, arvestades nende soetus- ja iga-aastast tugiteenuste kulu, tööiga, määratud hoiatustrahvide summat (2019. a näitel) ning selle jaotust riigi ja KOV-i vahel, saavad soetuskulud eeldatavalt kaetud 4 aastaga. Seejärel peaks igal aastal, peale seadmete haldamiskulude katmist, jääma osa eraldatud rahalistest vahenditest alles<sup>28</sup>. Eelnõu kohaselt on üks võimalusi soetada automaatseid liiklusjärelvalve seadmeid juurde. Teise võimalusena nähakse ette, et KOV-id saavad raha kasutada LS-ist tulevate kohustuste<sup>29</sup> täitmiseks.

Rahakasutuse korraldamise eesmärk on suurendada KOV-ide võimet eelkõige liiklusohutusega tegelemisel ning suunata liiklusrikkumistest saadav trahviraaha liikluskasvatuse korraldamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks. Sarnast põhimõtet kasutatakse teekasutustasu puhul, kus seadusega nähakse ette teekasutustasust laekuva raha kasutamine transporditaristu hoiuks<sup>30</sup>. Samuti on keskkonnakasutusest riigile laekuvast tulust Keskkonnaministeeriumile eraldatava raha puhul ette nähtud selle sihtotstarbeline kasutamine keskkonnaseadustiku üldosa seaduses sätestatud eesmärkide täitmiseks, sealhulgas taastuvate loodusvarade taastootmiseks ja kaitseks<sup>31</sup>.

**Lõikega 5** võimaldatakse valla- või linnavalitsusel loobuda liiklusjärelvalve ülesande teostamisest, teatades oma soovist PPA-le ette vähemalt kaks kuud. Kahekuuline tähtaeg on valitud, et PPA-l oleks KOV-i loobumisel võimalik vabanevat menetlusressurssi ümber jaotada ning ressursijaotuses tulevikuprognose teha. Kui KOV on oma soovist teada andnud, siis tunnistab PPA kehtetuks haldusakti, millega võimaldati valla- või linnavalitsusel liiklusjärelvalve ülesande teostamises osaleda, ning valla- või linnavalitsuse osalemine liiklusjärelvalve ülesande teostamises lõpetatakse. PPA tehtud haldusotsuses märgitud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga õigusrikkumiste menetlemine peatatakse, liidestamine Transpordiameti automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu serveriga lõpetatakse ning riigile laekuvast hoiatustrahvist valla- või linnavalitsuse eelarvesse 50% eraldamine lõpetatakse.

**Lõikes 6** on sätestatud keeldumisalused, millal PPA võib keelduda valla- või linnavalitsuse osalemisest järelvalve ülesande teostamises. PPA teeb keelduva otsuse juhul, kui valla- või linnavalitsus ei ole täitnud määruses kehtestatud nõudeid automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele. Samuti võib PPA keelduda, kui vastava valla- või linnavalitsuse haldusterritooriumil suureneks PPA halduskoormus täiendavalt paigaldatava automaatse järelvalvesüsteemi tõttu nii palju, et sellega väheneks PPA võimekus viia läbi vääртеomenetlusi. Nimetatud keeldumisaluse kehtestamine on vajalik, vältimaks olukorda, et KOV paigaldab rohkem järelvalvesüsteeme kui PPA-l on tegelikkuses võimalik vastavaid vääртеgusid menetleda.

**Lõikega 7** võimaldatakse PPA-l peatada automaatse liiklusjärelvalve süsteemi käitamine, kui valla- või linnavalitsuse paigaldatud automaatne liiklusjärelvalve süsteem ei vasta enam nõuetele. Tegemist on olukorraga, kus KOV osaleb liiklusjärelvalve ülesande teostamises ning automaatne järelvalve süsteem on paigaldatud, kuid ilmneb, et KOV on näiteks jätnud

---

<sup>28</sup> Kui KOV kavandab soetamiskulude jaotamise seadmete prognoositavale kasutusajale ehk kümmele aastale, peaks pärast iga-aastast soetamis- ja haldamiskulude katmist jääma osa eraldatud rahast alles juba esimesel aastal.

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> LS-i § 190<sup>7</sup>

<sup>31</sup> Keskkonnatasude seaduse § 4 lõige 3

liiklusjärelvalve süsteemi taatlemata või hooldamata, mille tulemusel ei ole võimalik rikkumist kvaliteetselt jäädvustada. Samuti võib PPA liiklusjärelvalve süsteemi käitamise peatada juhul, kui KOV ei esita PPA nõudmisel dokumentatsiooni, mis tõendaks automaatse liiklusjärelvalve süsteemi nõuetekohasust (taatlustunnistus jms).

**Lõikega 8** sätestatakse, et kui automaatse liiklusjärelvalve süsteemi käitamine peatatakse paragrahvi lõike 7 kohaselt, määrab Politsei- ja Piirivalveamet valla- või linnavalitsusele käitamise peatamise aluseks olevate puuduste kõrvaldamiseks tähtaja.

Tähtaja arvestamisel võetakse aluseks mõistlik aeg, mis võiks kuluda puuduse kõrvaldamiseks. Kui KOV puuduseid ettenähtud tähtaja jooksul ei kõrvalda, lõpetab PPA valla- või linnavalitsuse osalemise liiklusjärelvalve ülesande teostamises. Sisuliselt tunnistatakse kehtetuks PPA haldusotsus (nagu lõikes 5 nimetatud keeldumisel korral), millega võimaldati valla- või linnavalitsusel osaleda liiklusjärelvalve teostamises ning valla- või linnavalitsuse osalemine liiklusjärelvalve ülesande teostamises lõpetatakse. PPA tehtud haldusotsuses märgitud automaatse liiklusjärelvalve süsteemi abil õigusrikkumiste menetlemine peatatakse, liidestamine Transpordiameti automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu serveriga lõpetatakse ning riigile laekuvast hoiustrahvist valla- või linnavalitsuse eelarvesse 50% eraldamine lõpetatakse.

**Eelnõu § 2 punktiga 2** muudetakse LS-i § 262 punktis 1 toodud hoiustrahvi ja LS-i § 262<sup>1</sup> lg 2 p 4 toodud mõjutustrahvi suuruse arvestamisel kasutatavat summat (arvu). Muudatus puudutab ainult lubatud sõidukiiruse ületamisega seotud hoiatus- ja mõjutustrahvide suuruse arvestamist.

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

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

Nii hoiustrahvi kui ka mõjutustrahvi puhul on lubatud sõidukiiruse ületamise korral trahvi suuruse arvestamiseks kasutatav summa püsinud muutumatuna alates vastava menetlusliigi kasutuselevõtust. Koosmõjus töötasu alammäär ja keskmise brutokuupalga kahekordse kasvuga ei ole trahvimääradel liiklusrikkujatele enam sellist mõju, mis nende kehtestamise ajal. Kuna määratud trahvi karistusregistrisse ei kanta, mõjutab isikut eelkõige trahvi suurus. Seega peab trahv olema piisavalt suur, et sel oleks mõju isiku käitumisele. Seejuures on oluline tegeleda mõjusalt ka väiksemate rikkumistega, mis moodustavad 2/3 automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemidega fikseeritud sõidukiiruse ületamistest (vt tabel 4), et isikute mõjutamise kaudu vähendada raskemate rikkumiste toimepanemise tõenäosust.

---

<sup>32</sup> Nilsson, G., 2004. Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. *Doctoral dissertation*. [www] <http://portal.research.lu.se/ws/files/4394446/1693353.pdf> (21.09.2021).



Lubatud sõidukiiruse ületamise eest politseiametnike määratavad rahatrahvid kiir- ja üldmenetluses on võrreldaval perioodil kasvanud 72% võrra (LS-i § 227 lg 3) kuni 107% võrra (LS-i § 227 lg 1, enne lühimenetluse kasutusele võtmist).

- 2012. aastal oli LS-i § 227 lg 1 rikkumise puhul määratud keskmine rahatrahv 33,77 eurot, 2018. aastal enne lühimenetluse kehtestamist 69,79 eurot ja 2020. aastal 49,55 eurot.
- LS-i § 227 lg 2 puhul oli keskmise rahatrahvi suurus 2012. aastal 75,73 eurot ja 2020. aastal 149,5 eurot.
- LS-i § 227 lg 3 rikkumiste eest oli 2012. aastal rahatrahvi keskmine suurus 250,67 eurot ja 2020. aastal 431,38 eurot.

Oluline on märkida, et lühimenetluse kasutusele võtmisega on keskmine rahatrahv LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise puhul vähenenud 20 euro ehk 30% võrra.

Hoiustrahvide vähene mõju võib olla üks põhjustest korduvrikkumiste toimepanemisel. Automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumistest 2/3 on toime pandud nende poolt, kes on sellel aastal hoiustrahvi korduvalt saanud. Neid juhtumeid, kus kiiruseületamine oli ühekordne juhus, on 1/3. Märkimisväärne arv on neid, kes said hoiustrahvi 2–3 korral, kuid 2020. aastal oli üle pooletuhande inimese, kes said 5 korda hoiustrahvi, ja üle 300 inimese, kes said 6 või 7 korda hoiustrahvi.

**Tabel 3.** Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega aastatel 2017–2020 fikseeritud rikkumised, mille puhul samale inimesele on hoiustrahv saadetud mitme rikkumise eest

Menetluste arv inimese kohta	Korduvrikkumise toime pannud inimeste arv				
	2017	2018	2019	2020	4 aasta jooksul
2	7 044	7 107	9 114	16 813	42 566
3	1 465	1 545	2 071	4 492	16 932
4	394	451	606	1 464	7 679
5	121	136	199	525	3 662
6	51	58	73	194	1 957
7	24	29	31	107	1 045
8	22	13	24	44	655
9	11	13	7	27	360
10–19	17	21	28	12	760
20–29	0	2	1	2	53
30 ja enam	2	1	2	3	23
Korduvate rikkumistega seotud menetluste arv	71 613	72 137	87 232	135 421	
Rikkumisi kokku	114 340	110 431	136 216	201 309	

2015. aastal algatas Justiitsministeerium karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise<sup>33</sup>, millega kavandati suurendada trahviühikut ja koos sellega lubatud sõidukiiruse ületamise korral määratava hoiustrahvi arvutamise aluseks olevat summat kolmelt eurolt

<sup>33</sup> Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus, millega suurendatakse trahviühikut 146 SE. [www] <https://www.riigikogu.ee/tegevus/elnoud/elnou/64f54788-8951-4ec5-b8be-35d64a1c7137/Karistusseadustiku%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus.%20millega%20suurendatakse%20trahvi%C3%BChikut> (21.09.2021).

viiele eurole ning hoiatustrahvi maksimaalmäära. Kavandatud muudatust ei tehtud, kuna eelnõu lükati Riigikogus tagasi.

Lubatud sõidukiiruse ületamine on enimlevinud liiklusrikkumine – 2020. aastal registreeriti 245 100, 2019. aastal 185 600 ja kahel varasemal aastal pea 150 000 rikkumist aastas. Lubatud sõidukiiruse ületamise kohta valitseva suhtumise parandamiseks on üks võimalik lahendus korrigeerida trahvi suuruse arvutamiseks kasutatavat summat.

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

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

**Tabel 4.** Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste jaotus kiiruseületamiste kaupa aastatel 2010–2020

Lubatud sõidukiiruse ületamine	Rikkumisi kokku	Osakaal kõigist rikkumistest
3 km/h	261 838	24,9%
4 km/h	170 080	16,2%
5 km/h	123 695	11,8%
6 km/h	117 010	11,1%
7 km/h	68 840	6,5%
8 km/h	55 209	5,3%
9 km/h	45 436	4,3%
10 km/h	37 722	3,6%
11–20 km/h	149 379	14,2%
21–40 km/h	21 960	2,1%
41–60 km/h	792	0,1%

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

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

<sup>34</sup> Kiiruskaamerad. Andmete edastamine ja menetlemine. [www] <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/liikluskorraldus/kiiruskaamerad#andmete-edastamine-j> (21.09.2021).

tuua raskemad tagajärjed. Samuti võib, koht, kus politseiametnik sõidukiirust fikseerib, olla liiklejale ettearvatum.

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

**Tabel 5.** Lubatud sõidukiiruse ületamised, millele kohaldati lühimenetlust<sup>35</sup>

Lubatud sõidukiiruse ületamine	2019		2020	
	Rikkumisi kokku	Osakaal kõigist rikkumistest	Rikkumisi kokku	Osakaal kõigist rikkumistest
10 km/h	287	1,2%	184	0,9%
11 km/h	720	2,9%	615	3%
12 km/h	1 175	4,7%	976	4,7%
13 km/h	1 417	5,7%	1 183	5,7%
14 km/h	1 893	7,6%	1 668	8,1%
15 km/h	2 818	11,3%	2 555	12,4%
16 km/h	3 244	13%	2 697	13%
17 km/h	3 741	15%	2 963	14,3%
18 km/h	3 415	13,7%	2 759	13,3%
19 km/h	3 126	12,5%	2 493	12,1%
20 km/h	2 947	11,8%	2 465	11,9%

Enamikul juhtudel – 3/4 rikkumistest –, millele kohaldati lühimenetlust, ületati lubatud sõidukiirust 15–20 km/h<sup>36</sup>. See tähendab, et trahvimäära muutmisel saab mõjutustrahv olema ühe rikkumise kohta senisest keskmiselt 30–40 eurot suurem.

**Tabel 6.** Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate hoiustrahvide ja mõjutustrahvide muutus võrreldes praegusega

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

<sup>35</sup> Kuna lühimenetlust rakendati 1. jaanuarist 2019, saab esile tuua üksnes 2019. aasta ja 2020. aasta andmed.

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

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

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

Eelnõu § 3 käsitleb MKS-i muudatusi.

**Eelnõu §-ga 3** muudetakse MKS-i § 128 lg 4 p 2 ja täiendatakse regulatsiooni viisil, mis võimaldab maksuhalduril sisse nõuda ka MTA määratud mõjutustrahvid.

Praegu kehtiva regulatsiooniga saab maksuhaldur sisse nõuda ainult rahatrahvid, mille täitmisele pööraja on VTMS-i § 202 lg 1 kohaselt MTA. Nimetatud sätte ei laiene mõjutustrahvidele, kuna mõjutustrahvide täitmisele pööramine on reguleeritud lühimenetlust puudutavas jaos, VTMS-i §-s 54<sup>10</sup>. Selleks et VTMS-is sätestatav mõjutustrahvi täitmisele pööramise õigus peegelduks ka MTA täitetoimingute aluseks olevas MKS-is, tuleb MKS-i § 128 lg 4 punktis 2 sätestatud täitmisele pööratavate nõuete nimekirja lisada ka mõjutustrahv. MKS-i muutmise eelduseks on, et VTMS-i § 54<sup>10</sup> lisatakse MTA koostatud lühimenetluse otsuste sundtäitmist puudutav erisus.

Sissenõudmisel lähtub MTA nii MKS-ist kui ka täitemenetluse seadustikust ja teistest täitemenetlust reguleerivatest õigusaktidest. MKS-i § 130 lg 1 kohaselt alustab maksuhaldur võla sundkorras sissenõudmist siis, kui kohustatud isik ei ole rahalist kohustust täitnud maksuhalduri haldusaktis või MKS-i § 128 lg 4 p 2 või 3 nimetatud lahendis määratud tähtaja – sh rahatrahvi ja edaspidi mõjutustrahvi tasumiseks ettenähtud aja – jooksul.

MKS näeb MTA-le ette õiguse teha nõude täitmist tagavaid toiminguid ning pöörata sissenõue rahalisele õigusele (MKS-i §-d 130 ja 131). Kui MTA-l ei õnnestu nõuet täita, edastab ta selle kohtutäiturile, kes jätkab täitemenetlust, sh näiteks vara realiseerimise kujul.

**Eelnõu §-s 4** sätestatakse eelnõu seadusena jõustumise aeg. Seaduse jõustumise ajaks on kavandatud 2022. aasta 1. märts.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõuga ei võeta kasutusele uusi termineid.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu ei ole Euroopa Liidu õigusaktidega seotud.

#### **6. Seaduse mõju**

Eelnõuga kavandatakse teha kolm järgmist muudatust:

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

- 3) MTA-le antakse tõhusamad (vähem kulukad ja ajamahukad) võimalused lühimenetluse käigus määratud mõjutustrahvide sissenõudmiseks.

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

Mõju sihtrühmad on:

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

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

**PPA**, kes teeb liiklusjärelvalvet nii kohalikel kui ka riigiteedel. Samuti on PPA ülesanne automaatsete kiirusemõõtesüsteemidega tuvastatud rikkumiste kohta kirjaliku hoiatamismenetluse läbiviimine ja hoiatusmenetluse infosüsteemi (edaspidi *HIS*) haldamine.

**Transpordiamet**, kelle ülesanne on tingimuste loomine ohutuks, ligipääsetavaks ja säästlikuks liiklemiseks, samuti automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamine.

**MTA**, kes lisaks PPA-le ja Transpordiametile teostab riiklikku järelvalvet teekasutustasu tasumise kohustuse täitmise üle ning on sellega seotud rikkumiste osas kohtuväline menetleja.

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

## **Mõju valdkond I: sotsiaalne mõju**

### **Mõju sihtrühm I: liiklejad**

o Avalduv mõju.

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

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

Teadusuuringuga on leitud, et kui kiirus kasvab 1 km/h, suureneb surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arv 5,3% ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv (ilma surmajuhtumite ta) 2,5%<sup>37</sup>. Seost keskmise kiiruse vähendamise ja õnnetuste vähenemise vahel kinnitavad ka varasemad uuringud<sup>38, 39</sup>.

---

<sup>37</sup> Nilsson, G., 2004. Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. *Doctoral dissertation*. [www] <http://portal.research.lu.se/ws/files/4394446/1693353.pdf> (21.09.2021).

<sup>38</sup> Finch, D.J., Kompfner, P., Lockwood, C.R. & Maycock, G., 1994. Speed, speed limits and accidents. *Project report- Transport Research Laboratory*.

<sup>39</sup> Taylor, M.C., Lynam, D.A. and Baruya, A., 2000. The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents. Crowthorne: Transport Research Laboratory. [www] <http://speedcamerareport.co.uk/tr421.pdf> (21.09.2021).

Eri uuringute põhjal vähendavad automaatsed kiiruskaamerad liiklusõnnetusi ligikaudu 20%. Maanteeameti tehtud uuringus<sup>40</sup> selgus, et Eestis vähenes inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv pärast automaatsete kiirusmõõteseadmete rakendamist minimaalselt 13%.

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

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

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

Foorikaameratega kaasneva ebasoovitava mõjuna on 2013. aastal tehtud analüüsis<sup>44</sup> välja toodud, et kaamerate rakendamine võib kaasa tuua tagant otsasõitude sagenemise ning vigastatute arvu 19% ja varakahjuga otsasõitude arvu 39% kasvu. Samas kokkupõrgete vähenemisel ristuvatel teedel kahaneks vigastatutega õnnetuste üldarv rohkem (13%) kui kasvaks õnnetuste üldarv (6%). Kuna tagant otsasõidud on kergemate tagajärgedega õnnetused kui sõidukite kokkupõrked ristmikul, hinnatakse kaamerate mõju liiklusohutusele positiivseks. Aja jooksul väheneb tagant otsasõitude arv, kuna inimesed teadvustavad võimalikke ohte, mis kaasnevad, kui eesliikleja pidurdab.

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

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

## **Mõju sihtrühm II: KOV-id**

o Avalduv mõju.

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

Kavandatava muudatuse kohaselt teevad ettepaneku automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paiknemise kohta KOV-id. Ettepaneku kujundamisel on võimalik kaasata kogukonda ja

---

<sup>40</sup> Maanteeamet, 2019. Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelvalve mõju liiklusõnnetustele. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte\\_2019\\_001.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte_2019_001.pdf) (21.09.2021).

<sup>41</sup> Liiklusaasta 2018. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018/luhiulevaade-liiklusohutuse-olukorrast-2018-aastal/surmaga-loppenud> (21.09.2021).

<sup>42</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

<sup>43</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Foorikaamerate rakendamine liiklusjärelvalves.

<sup>44</sup> Goldenbeld, C., 2017. Red light cameras, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. [www] [https://www.roadssafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Red\\_light\\_cameras\\_23052017.pdf](https://www.roadssafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Red_light_cameras_23052017.pdf) (21.09.2021).

arvestada nende esitatud probleemkohti. Seeläbi kasvab kogukondade võimalus osaleda ühiskonna otsustusprotsessides.

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

## **Mõju valdkond II: mõju riigi julgeolekule**

**Mõju sihtrühm I: mootorsõidukijuhid** (Eestis on 646 985 juhtimisõigusega isikut<sup>45</sup>, kellest teatud osa sõidukit ei juhi, näiteks 2018. aastal oli nende osakaal, kes ei olnud viimase 12 kuu jooksul sõidukit juhtinud, 7%<sup>46</sup>).

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

o Avalduv mõju

Mõjutustrahvide täitmisele pööramist puudutav muudatus mõjutab veoautojuhte ning võimaldab rikkumise toime pannud juhtidel tasumata jäetud mõjutustrahvi senisest tõhusamalt ja väiksemate kuludega sisse nõuda.

Veoauto juhi poolt teekasutustasu tasumata jätmise (LS-i § 261<sup>8</sup>) või väiksemas määras tasumisega (LS-i § 261<sup>9</sup>) seotud rikkumiste kohta viis MTA 2019. aastal läbi 973 lühimenetlust ning 2020. aasta 9 kuuga 570 lühimenetlust. PPA viis antud rikkumiste osas 2019. aastal läbi 867 ja 2020. aasta 9 kuuga 859 lühimenetlust.

Kavandatav muudatus automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasemaks kasutamiseks mõjutab lubatud sõidukiirusest kinnipidamist, aga ka fooritulede nõuetest kinnipidamisele ning edaspidi ka muudest liiklusnõuetest kinnipidamist, mille rikkumist on võimalik tuvastada automaatse liiklusjärelvalve käigus.

Näitlikustamiseks, kuivõrd tõsine on lubatud sõidukiiruse mittejärgmine, on välja toodud püsiloenduspunktidest saadud andmed kiiruskäitumise kohta<sup>47</sup> ja võrdluseks sõidukijuhtide seas liikluskäitumise kohta tehtud küsitlusuuringu tulemused. PPA statistika lubatud sõidukiiruste rikkumiste kohta on toodud seletuskirja tabelis 2, selle kohaselt registreeriti lubatud sõidukiiruse ületamisi võrreldes 2018. aastaga 2019. aastal 39% rohkem.

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

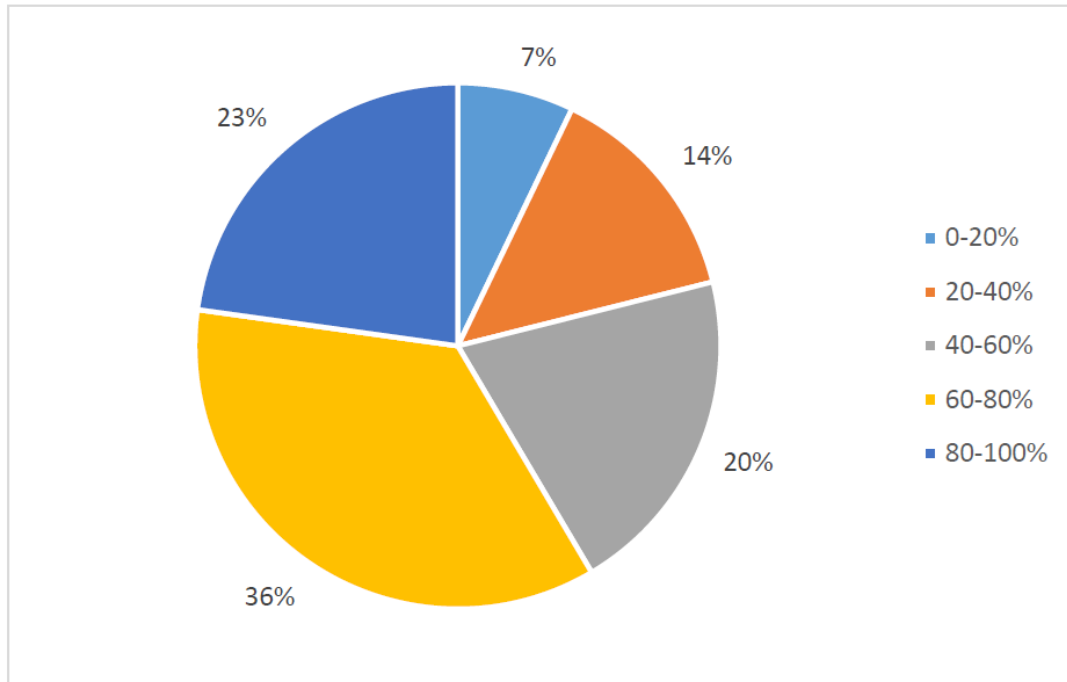
<sup>45</sup> Maanteeameti andmed 01.07.2020 seisuga.

<sup>46</sup> Turu-Uuringute AS, 2018. Sõiduki juhtimine. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki\\_juhtimine\\_joobes\\_vasinult\\_ja\\_soidukiiruse\\_valik\\_09-2018\\_aruanne.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2018_aruanne.pdf) (21.09.2021).

<sup>47</sup> ERC Konsultatsioonid OÜ, 2019. Sõidukite liikumiskiiruste mõõtmine Eesti põhimaanteedel kiiruspiirangute alades. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvote\\_soidukiirused\\_pohimaanteedel\\_erc-25-2019.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvote_soidukiirused_pohimaanteedel_erc-25-2019.pdf) (21.09.2021).

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

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



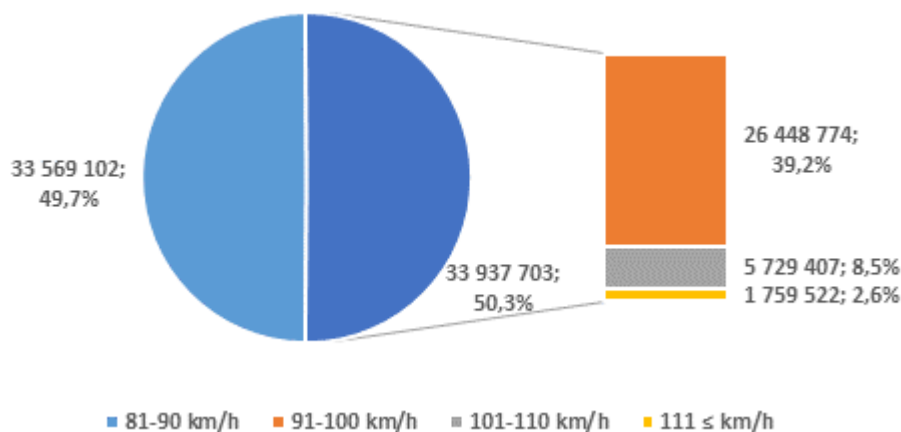
**Joonis 2.** Kiiruspiirangualades lubatud sõidukiiruse ületajate osakaalu jagunemine (Maanteeamet)

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

2017. aastal<sup>48</sup> näitasid 90 km/h kiiruspiirangualas tehtud sõidukiiruse mõõtmised, et iga teine juht ületas lubatud sõidukiirust. Fikseeritud sõidukiirus oli suurem kui 91 km/h veidi üle poole juhtudest (50,3%). Ohutut kiirust ehk 80 km/h või vähem kasutas viiendik juhte (19,7%).

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





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

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

Liiklusreegleid eiravast käitumisest hinnatakse Maanteeameti 2020. aastal koostatud ülevaate<sup>49</sup> kohaselt on liiklusreegleid eiravast käitumisest viimastel aastatel vähim ohtlikuks hinnatud suurima lubatud sõidukiiruse ületamist ja sõidukit juhtides telefoni kasutamist. Kui hinnang vabakäeseadmeta telefoni kasutamise ohtlikkusele on kasvamas, siis hinnang piirkiiruse ületamise ohtlikkusele on püsinud muutumatuks.

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

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

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

Mõõtmistulemuste järgi on linnades ja asulates lubatud sõidukiirusest kinnipidamise osakaal juhtide arvamusel pigem vastupidine. Kui 54% juhte väitis, et sõidab linnades ja asulates piirkiiruse piires, näitavad mõõtmistulemused, et mõõtepunktide arv, kus lubatud sõidukiiruse (50 km/h) ületajate osakaal oli 46% või väiksem<sup>50</sup>, oli kõigest 7 ehk kümnendik kõikidest mõõtepunktidest<sup>51</sup>.

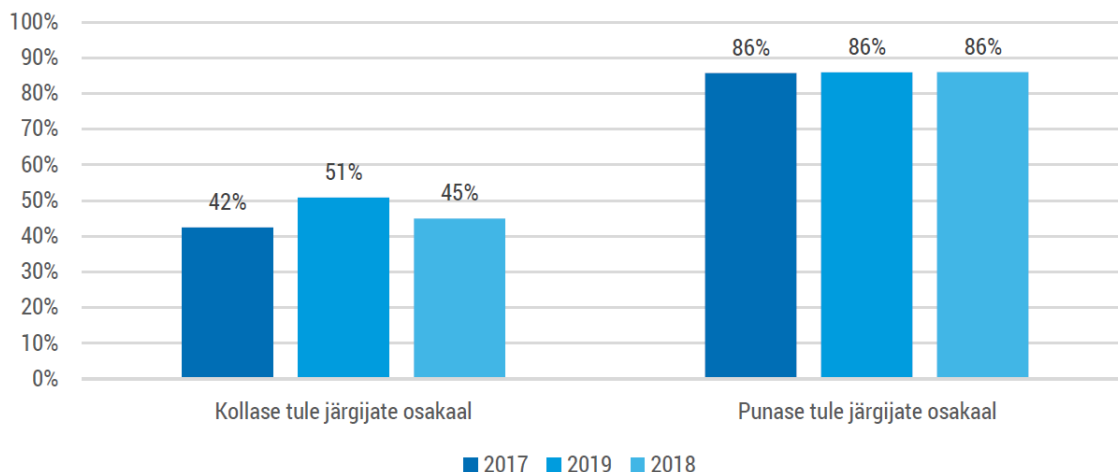
<sup>49</sup>Maanteeamet, 2020. Liiklusaasta ülevaade 2019. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019/liikluses-kaitumise-ulevaade-2019#tab-4> (21.09.2021).

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

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

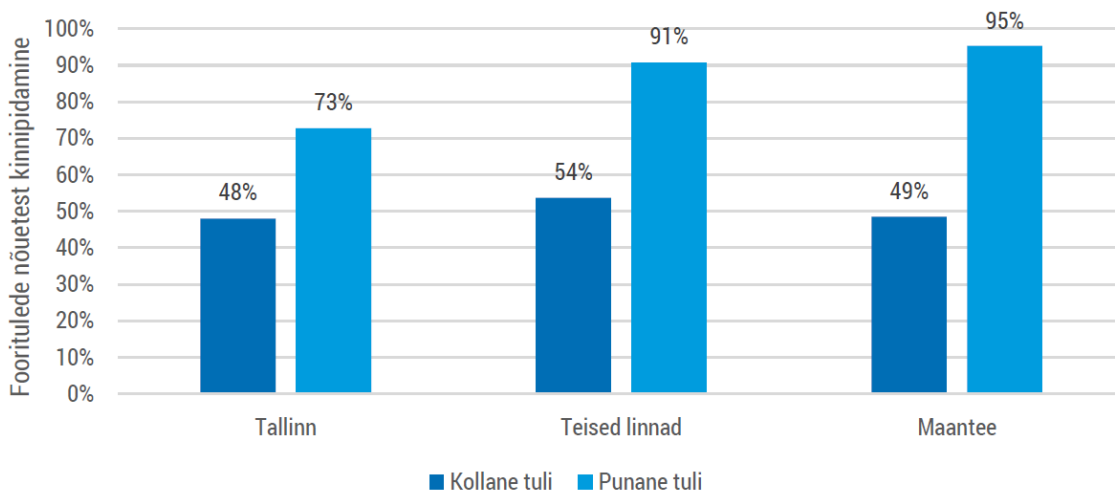
Liikluskäitumise monitooringu<sup>52</sup> raames kontrolliti fooritulede nõuetest kinnipidamist 13 kohas.

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



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

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



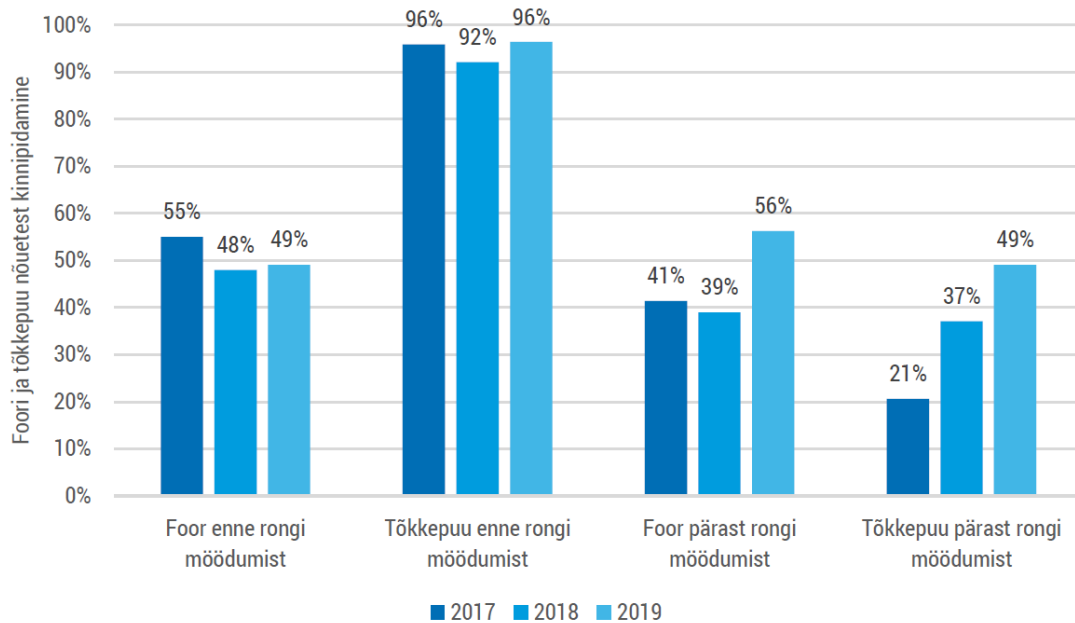
**Joonis 5.** Fooritulede nõuetest kinnipidamine piirkonniti (Maanteeamet)

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

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

<sup>52</sup> Teede Tehnokeskus, 2019. Liikluskäitumise monitooring 2019. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise\\_monitooring\\_2019\\_aruanne.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskaitumise_monitooring_2019_aruanne.pdf) (21.09.2021).

rongi ärasõitu 41% juhtidest. Ainult fooriga varustatud ülesõidukohtades järgis foori nõudeid enne rongi saabumist 84% juhtidest ja pärast rongi ärasõitu 82% juhtidest.



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

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Suurimad lubatud sõidukiirused on Eestis kehtinud aastakümneid. Samuti on piirkiirusest kinnipidamist pidevalt kontrollitud politseinike, viimase kümnel aastal ka stacionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide ja alates 2019. aasta juulist teisaldatevate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide abil. Tallinnas kasutatavad stacionaarsed automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid omavad täiendavat funktsionaalsust, võimaldades mõõtesüsteemid liidestada fooriga seadega ning filmida sõidukiirust ka tagantpoolt, et lisaks sõidukiirusele oleks salvestisel fikseeritud ristmikule sõitmise ajal kehtinud fooriga seadega.

Mõju ulatus on väike, kuna mootorsõidukijuhid on automaatse liiklusjärelvalvega harjunud ja puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevusteks.

Mõjutustrahvi täitmisele pööramisega seotud muudatuste mõju ulatus on väike. MTA väljaselgitatud teekasutustasuga seotud rikkumised moodustavad poole kõigist sedalaadi rikkumistest. Valdav osa rikkujatest tasub mõjutustrahvi vabatahtlikult ja tasumise osas muudatusi ei kaasne. Rikkujate jaoks muutub mõjutustrahvi sissenõudmise kord arusaadavamaks ja rahaliselt vähem koormavaks (kohtutäituri tasu suurus keskmise mõjutustrahvi puhul on hinnanguliselt ligikaudu 70 eurot). Muudatusega kohanemiseks ei pea isikud midagi tegema.

Mõju avaldumise sagedus on väike, kuivõrd see puudutab peamiselt neid inimesi, kes piirkiirust või fooriga seadega keelavat tuld eiravad. Eestis on kasutusel kokku 69 mõõtekabiini, milles kasutamiseks on 44 mõõtesüsteemi. Kõige rohkem mõõtekabiine asub Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel, kus kokkupuude on tõenäolisem. Samas võib sagedasel liikumisel, kui sellel asub automaatse liiklusjärelvalve seade, olla kokkupuude regulaarne, kuid see ilmselt ei mõjuta liikluskäitumist, kuna automaatse liiklusjärelvalve seade on üks tavapärane osa muudest liikumisteele jäävatest objektidest (foorid, ristmikud, liiklusmärgid jne). Kindlasti sõltub mõju avaldumise sagedus ka uute, KOV-ide paigaldatavate automaatse

liiklusjärelevalve seadmete arvust, kuid praegu ei ole võimalik prognoosida, et seadusmuudatus toob kaasa nende arvu märkimisväärse kasvu mõnes väiksemas piirkonnas.

Mõjutatud sihtrühma suurus on keskmine. Kirjalikus hoiatamismenetluses väljastati 2017-2020. aastal keskmiselt 140 700 hoiustrahvi aastas, neist 104 600 oli statsionaarsete automaatsete liiklusjärelevalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste eest. Arvestades juhtimisõigusega isikute arvu<sup>53</sup>, puutub hoiustrahviga kokku maksimaalselt seitsmendik juhtimisõigusega isikutest<sup>54</sup>.

Teekasutustasuga seotud rikkujate sihtrühm on arvestades lühimenetluste ja liiklusrikkumiste koguarvu väike.

Ebasoovitava mõju avaldumise risk on väike. Muudatusega võib kaasned trahvide maksmise sagedus, kuid see puudutab neid mootorsõidukijuhte, kes piirkiirust ületavad. Keskmise hoiustrahvi suurus on 20,9 eurot, millel, arvestades Eesti keskmise palga suurus, ei ole keskmist või suurt mõju õigusrikkuja majanduslikule olukorrale.

## **o Mõju sihtrühm II: PPA**

### **o Avaldub mõju**

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

Automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutamine ei tohiks eelduslikult olla vähem mõjus kui politsei tehtav sõidukiiruse mõõtmine – Maanteeameti tellitud uuringu<sup>55</sup> kohaselt peavad sõidukijuhid kiiruskaamerate paigaldamist kiirusepiirangu ületamist vältiva meetmena (täiesti või pigem nõus 84% vastanuid) samavõrd mõjusaks kui politsei tehtava järelevalve tõhustamist (85%).

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Muudatusega ei kaasne negatiivset mõju, vaid eeldatav mõju on positiivne. Olemasoleva statistika kohaselt fikseeritakse ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelevalve süsteemiga keskmiselt 2200 liiklusrikkumist aastas, s.o paar protsenti kõikidest automaatse liiklusjärelevalve käigus fikseeritud rikkumistest ja 1% kõikidest välja selgitatud piirkiiruse ületamistest. Samas annab just eelnev lisaressurss ka KOV-ide paigaldatud kaamerate näol PPA-le juurde paindlikkust oma inimressursi planeerimisel. Tulenevalt täiendavatest kaameratest suureneb tõenäosus isikul vahele jääda ning suuremad trahvisummad heidutavad samuti rikkujaid. See tähendab, et PPA suudab suunata rohkem ressursi just ennetusele või muude oluliste liiklusrikkumiste ära hoidmisele ja tuvastamisele. Seetõttu on mõju ebaoluline ja pigem positiivne.

---

<sup>53</sup> vt viide 45

<sup>54</sup> Osakaal on hinnanguline, kuna kõik juhtimisõigusega isikud ei osale liikluses regulaarselt ja osa juhte on hoiustrahvi saanud korduvalt.

<sup>55</sup> Eesti Uuringukeskus, 2016. Sõidukiirus 2016. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/mnt\\_soidukiirus\\_2016\\_raport\\_euk.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/mnt_soidukiirus_2016_raport_euk.pdf) (21.09.2021).

## Mõju valdkond III: mõju majandusele

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

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

### o Mõju sihtrühm I: liiklejad

o Avalduv mõju.

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

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

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

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

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

### Mõju sihtrühm II: mootorsõidukijuhid

o Avalduv mõju.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasema kasutamise ning lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi kasvu eeldatav positiivne mõju on see, et mootorsõidukijuhid käituvad seaduskuulekamalt ja hoiduvad liiklusrikkumiste

<sup>56</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

<sup>57</sup> Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004.

<sup>58</sup> Rafferty, D., 2014. Life savers, not revenue raisers – Safety Cameras in Ireland: A Cost Benefit Analysis. University of Dublin Trinity College. [www] <https://www.rsa.ie/Documents/Road%20Safety/Crash%20Stats/Safety%20Cameras%20in%20Ireland.pdf> (21.09.2021).

<sup>59</sup> Adminaite, D.J., Stipdonk, G. and H & Ward, H., 2016. How traffic law enforcement can contribute to safer roads. PIN Flash Report 31. [www] <https://etsc.eu/how-traffic-law-enforcement-can-contribute-to-safer-roads-pin-flash-31/> (21.09.2021).

toimepanemisest, kuna määratav karistus avaldab senisest suuremat survet isiku rahale, tema toimetulekule.

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

Hoiatus- või mõjutustrahvi suuruse arvutamise aluseks oleva summa suurendamine ei tohiks mootorsõidukijuhtidele avaldada siiski märkimisväärset rahalist survet. Arvestades lubatud sõidukiiruste ületamiste statistikat, oleks hoiustrahv suurema osa rikkujate jaoks keskmiselt 6–12 eurot ja mõjutustrahv 30–40 eurot senisest suurem<sup>60</sup>.

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

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Kui riigi majanduslik olukord on keeruline ja töötuse määr suur, võib suureneda isikute hulk, kes on karistatud väärteo toimepanemise eest, kuid võimetud karistust täitma. Lähtudes eeldusest, et kohtuväline menetleja või kohus võib mõjuvaid põhjuseid arvestades määrata rahatrahvi tasumise ositi, on majanduslik mõju sihtrühmale väike. Võimalikud raskused tekiks eelduslikult vaid neil majanduslikult vähekindlustatud isikutel, kes on pannud toime registreeritud liiklusalase rikkumise.

Isikutele on nii kirjaliku hoiatamismenetluse kui ka lühimenetluse raames tagatud vaidlustamisõigus ning kohalduvad samad regulatsioonid mis praegugi, mistõttu ei kaasne muudatusega negatiivset mõju. Mõju on seega ebaoluline.

#### **Mõju valdkond IV: mõju elu ja looduskeskkonnale**

**Mõju sihtrühm I: Eesti elanikkond** (Statistikaameti andmetel elas Eestis 1. jaanuari 2020. aasta seisuga 1 330 068 inimest <sup>61</sup>)

o Avalduv mõju.

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

Transport tekitab peaaegu 30% Euroopa Liidu CO<sub>2</sub>-koguheitest, millest 72% pärineb maanteetranspordist. Sõidukite tekitatud heitkogused kasvavad – muud sektorid on heidet alates 1990. aastast vähendanud, kuid kuna inimesed liiguvad üha rohkem, siis transpordi tekitatud CO<sub>2</sub>-heide suureneb.<sup>62</sup> Transpordist eralduv CO<sub>2</sub> on üks põhilisi kasvuhooneefekti põhjustajaid.

Uuringute põhjal ei ole päris üheseid seisukohti, et väiksem sõidukiirus kindlasti vähendab CO<sub>2</sub>-heidet, kuna ökonoomseks kütusekuluks optimaalne kiirus erineb sõidukite kaupa laialdaselt. Küll aga tuuakse välja, et kui vähendada suurel kiirusel sõitva sõiduki kiirust, väheneb ka kütusekulu. Seeläbi peaks vähenema loodusressursside (sh taastumatute) tarbimine. Sõiduki sõidukiirus mõjutab ka mürataset ning väiksema sõidukiirusega kaasneb vähem müra.

---

<sup>60</sup> vt tabelid 4–6

<sup>61</sup> Statistikaamet, 2020. Rahvaarv aasta alguses. [www] <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/rahvastik/rahvaarv> (21.09.2021).

<sup>62</sup> Euroopa Parlament, 2019. Sõiduaudote CO<sub>2</sub>-heide: faktid ja arvud (infograafika). [www] <http://www.europarl.europa.eu/news/et/headlines/society/20190313STO31218/soiduaudote-co2-heide-faktid-ja-arvud-infograafika> (21.09.2021).

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on ebaoluline, kuna sõidukite liikumisest tekkiv CO<sub>2</sub>-heide ja müra on vaid üks osa kõigist saaste ja müra tekitajatest. Samuti ei too muudatus eeldatavalt kaasa liiklussageduse märkimisväärset kahanemist ja muudatusega ei kavandata sõidukiiruse üldist alandamist.

### **Mõju valdkond V: mõju regionaalarengule**

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

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

### **Mõju sihtrühm: KOV-id**

o Avalduv mõju.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

<sup>63</sup> Siseministerium, 2019. Ülevaade ja soovitusel kohaliku omavalitsuse töös siseturvalisuse teemade käsitlemiseks ja valdkonna töö korraldamiseks.

## Mõju sihtrühm I: KOV-id

o Avalduv mõju.

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

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

KOV katab tekkivad kulud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste eest määratavate hoiatustrahvide eest laekuvast rahast.

## Mõju sihtrühm II: PPA

o Avalduv mõju.

PPA patrullid<sup>64</sup> pühendasid oma tegevuste käigus 2020. aastal liiklusjärelvalvele kokku 552 616 ja 2019. aastal 517 449 tundi. Võrreldes 2018. aastaga on maht kahe aastaga kasvanud 100 000 tundi. Seejuures pürkiirusest kinnipidamise jälgimiseks kasutati 2020. aastal 195 984 ja 2019. aastal 198 105 tundi (võrdlusena: 2018. aastal 180 006 ja 2017. aastal 139 622 tundi).

2019. aastal määras PPA lubatud sõidukiiruse ületamise eest 25 019 ja 2020. aastal 20 969 mõjutustrahvi. Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud liiklusrikkumiste eest määrati 2019. aastal 136 216 ja 2020. aastal 201 990 hoiatustrahvi.

Kõige rohkem mõjutab kavandatav muudatus PPA töökoormust kirjaliku hoiatamismenetluse läbiviimisel, kuna uute automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisega võib eeldada menetluste arvu suurenemist. Arvestades olemasolevate statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste keskmist arvu, suureneb iga seadme paigaldamisega väljasaadetavate trahviteadete arv ligikaudu 2200<sup>65</sup> võrra. Muutuvkulu, mis sõltub trahviteadete arvust, on postikulu. Püsikulud (palgakulu, majandamiskulu) ei sõltu trahviteadete arvust. PPA liiklusmenetlustalituse ressursiga on võimalik menetleda kuni 200 000 automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud juhtumit. Üle 200 000 juhtumi puhul tuleb arvestada vajadusega katta lisatööjõukulud ja töötajatega seotud majanduskulud.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasem kasutuselevõtt peaks vähendama pürkiirusest kinnipidamise ja foorinõuete jälgimiseks kasutatavat aega. Politseiametnikel on võimalik rohkem tähelepanu pöörata üldisele korrakaitsele, ennetustööle ja nendele rikkumistele, mida ei ole automaatse liiklusjärelvalvega võimalik fikseerida.

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

---

<sup>64</sup> PPA andmetel.

<sup>65</sup> Väljastatud trahviteadete keskmine arv aastas ühe statsionaarse liiklusjärelvalve süsteemi kohta 2017.–2020. aasta andmetel.



Võimalik negatiivne mõju on rohkemate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõttust tulenev kaebuste arvu ja üldmenetluste<sup>66</sup> kasv ning lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate hoiustrahvide ja mõjutustrahvide suurendamisest tulenev kaebuste arvu kasv.

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

Automaatse liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste kohta esitatud kaebuste osakaal on alates automaatse kiirusmõõtesüsteemi töösse rakendamisest langenud 3,9%-lt 1,8%-le ehk üle kahe korra. Samas on tasutud trahvide osakaal alates kirjaliku hoiatamismenetluse rakendamisest olnud keskmiselt 94,6%. Trahvide tasumise osakaal on vähenenud viimasel neljal aastal (keskmiselt 89,2%), kuid selle põhjus on alates 2017. aastast trahviteadete saatmine Euroopa Liidu riikidesse. Need trahvid ei kuulu tasumata jätmise korral sundtäitmisele.

2017.–2020. aasta andmete põhjal on kirjalikus hoiatamismenetluses määratud trahvide kohta esitatud kaebuste osakaal keskmiselt 1,8%. Iga automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kasutusele võtmisega lisandub prognoositavalt 47 kaebust.

Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud mõjutustrahvide kohta esitatud kaebuste osakaal on minimaalne – 0,03%.

Lubatud sõidukiiruse ületamine 61 km/h või enam moodustab kõikidest piirkiiruse ületamisega seotud liiklusrikkumistest 0,13% (vt tabel 2, lk 8).

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju seoses KOV-ide poolt paigaldatavate automaatse liiklusjärelvalve süsteemidega on ebaoluline.

Võrreldes 2019. aastal automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste kohta saadetud trahviteadete arvu 2020. aasta andmetega, võib eeldada, et seoses rikkumiste arvu kasvuga tekib lähiajal vajadus täiendava tööjõu osas<sup>67</sup>.

Arvestuslikult suudab üks menetleja lahendada suurusjärgus 19 000 automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud juhtumit aastas. Eeldusel, et ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritakse keskmiselt 2200 rikkumist aastas, suudab üks menetleja lahendada 8,5 süsteemiga fikseeritud rikkumised. 2020. aastal fikseeriti iga teisaldatava automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga keskmiselt 15 300 rikkumist<sup>68</sup> ehk sisuliselt suudab üks menetleja lahendada aastas 1,2 teisaldatava süsteemiga fikseeritud rikkumised.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kohaselt võib lähiaastatel kuendik Transpordiameti poolt paigaldatud statsionaarsetest automaatse liiklusjärelvalve süsteemidest välja langeda, mis toob kaasa ka nendega fikseeritud rikkumiste koguarvu vähenemise arvestuslikult 1/6 võrra<sup>69</sup>. Seega, eelduslikult langeb lähiajal rivist välja sama palju või rohkem Transpordiameti poolt riigiteedele paigaldatud statsionaarseid automaatse liiklusjärelvalve süsteeme kui KOV-ide poolt juurde paigaldatakse.

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

<sup>67</sup> 2019. aastal saadeti PPA poolt välja kokku 136 216 trahviteadet ja 2020. aastal 201 990 trahviteadet ehk pea 66 000 trahviteadet rohkem. HIS-i laekuvate rikkumiste arv, mida menetlejad peavad lahendama, on suurem kui väljastatavate trahviteadete arv. 2020. aastal laekus HIS-i 229 531 rikkumist.

<sup>68</sup> 8 teisaldatava kaameraga fikseeritud rikkumiste kohta väljastati 122 542 hoiustrahvi.

<sup>69</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskiri väärtemenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadusele. Kooskõlastuskiri number 20-1274/03 [www] <https://eelnoud.valitsus.ee/main> (21.09.2021).

PPA täiendava tööjõu vajadus tekib eelkõige teisaldatavate automaatse liiklusjärelvalve süsteemide aktiivsemast kasutamisest, mitte niivõrd stacionaarsete automaatse liiklusjärelvalve süsteemide lisandumisest.

KOV-ide poolt paigaldatavate automaatse liiklusjärelvalve süsteemidega lisanduvate kaebuste ja üldmenetluste osakaal on suurusjärgus, mis prognoositavalt ei eelda uute ametikohtade loomist ja sellega kaasnevat tööjõukulu.

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

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

### **Mõju sihtrühm III: Transpordiamet**

o Avalduv mõju.

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

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

### **Mõju sihtrühm IV: Maksu- ja Tolliamet**

o Avalduv mõju.

MTA jaoks muutub mõjustustrahvi sissenõudmise protsess lihtsamaks, kuna rakendada saab olemasolevaid tööprotsesse ja sissenõudmise instrumenti.

Muudatuste jõustumisel puudub MTA-l edaspidi vajadus esitada jõustunud lühimenetluse otsus sundtäitmiseks kohtutäiturile.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on ebaoluline. Muudatuse rakendamiseks ei ole vaja MTA töökorralduses midagi muuta. Võlgade sissenõudmise menetlus on suuresti automatiseeritult lahendatud ning MTA poolt mõjustustrahvide sissenõudmine nende tööd märkimisväärselt ei mõjuta. Kõikide MTA sissenõudmise toimingute kõrval moodustaksid mõjustustrahvide sissenõudmise toimingud väikese osa.

Arvestades, et mõjustustrahvide sissenõudmine soovitakse ühtlustada kõikide teiste MTA sissenõudmise toimingutega, on ebasoovitava mõju avaldumise risk väike.

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

### Võimalikud kulud

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

Kulude kandmine on otstarbekas korraldada järgmiselt:

- a) seadme soetamise ja haldamise kulud kannab KOV;
- b) menetluskulud ja HIS-i rakenduse kulud kannab riik.

## KOV

Hinnanguliselt<sup>70</sup> on ühe mõõtesuuna statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi komplekti maksumus koos seadme ja mõõtekabiiniga ning tarne ja paigaldusega 60 000–70 000 eurot ja kahe mõõtesuuna puhul 90 000–100 000 eurot<sup>71</sup>. Teisaldatava automaatse kiirusmõõtesüsteemi maksumus on sarnases suurusjärgus ühe mõõtesuuna statsionaarse süsteemi maksumusega, hinnanguliselt 65 000–70 000 eurot<sup>72</sup>. Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi liidestamine Transpordiameti automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu serveriga sisaldub üldjuhul paigaldamise ja tööle panemise hinna sees. Kui on vajalikud täiendavad tööd, toimuvad need tunnitööna teenusepakkuja hinnakirja alusel. Mõõtekabiini ühendamisel elektrivõrguga kaasneb ühekordne tasu 1300 eurot, millele lisandub käibemaks.

Kõikide haldamisega seotud kulude – liiklusjärelvalve süsteemi taatlemine ja hooldus, mõõtekabiini hooldus, andmeside, elekter, kindlustus ja tehniline valve – summa on aastas arvestuslikult 4919 eurot. Kulud on toodud Transpordiameti kasutuses olevate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide näitel ja sõltuvad konkreetsetest lepingutest. Näiteks on Transpordiametil kaetud ühe kindlustusega kõik mõõtekabiinid ja -süsteemid ning eraldi kindlustus ainult ühe mõõtekabiini ja -süsteemi kohta võib osutuda kallimaks. Kulude seisukohalt võib olla säästvam kasutada kahesuunalist süsteemi, kuna kulud mõõtekabiini hooldusele, andmesidele, elektrile ja tehnilisele valvele ei sõltu oluliselt sellest, mitu liiklusjärelvalve süsteemi kabiinis on. Teisaldatavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutamisel lisanduvad transpordi- ja tööjõukulu, mis on vajalikud seadme ühest asukohast teise transportimiseks, töökorda seadmiseks ja kasutamiseks.

KOV-i kuludeks esimesel aastal on seadme paigaldamise ja tugiteenuste kulud. Esimesel aastal taatlemise ja hoolduskulud puuduvad<sup>73</sup>. Järgmistel aastatel koosneb KOV-i kulu peamiselt haldamisega seotud kuludest.

Kui KOV soovib paigaldada seadmeid, mis ei ühildu olemasoleva andmevahetussüsteemiga, tuleb teha lisainvesteeringuid. Kulusid ei ole võimalik täpselt prognoosida, kuna nende suurus sõltub liidestamiseks vajalikust IT-arenduse maksumusest, mis võib varieeruda sõltuvalt sellest, milliseid seadmeid liidestada soovitakse.<sup>74</sup> Nimetatud IT-arenduse kulud tuleb kanda KOV-il, kes soovib kasutusele võtta seadmeid, mis olemasoleva süsteemiga ei ühildu. Kui selliste seadmete kavandatav kasutuselevõtt on laialdasem või seda teevad mitu KOV-i, tuleb kulude jaotus KOV-i(de) ja riigi vahel eraldi kokku leppida.

Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi eeldatav tööiga on kümme aastat. Arvestades nii seadme paigaldamise kui ka iga-aastast käitamiskulu, tööiga, sellega kogutavat trahvisummat (2017.–2020. aasta keskmiste näitel) ning kulude jaotust riigi ja KOV-i vahel, saavad soetuskulud kaetud neljandal aastal. Kui käitamiskulud on kaetud, peaks järgmistel aastatel üle jääma vaba raha, et viia ellu muid liiklusohutusalaseid tegevusi. Kui kõik eelnõuga kavandatavad muudatused jõustuvad ja lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava

---

<sup>70</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

<sup>71</sup> Tegemist on indikatiivse maksumusega. Tegelik maksumus sõltub soetatavate seadmete koguarvust hanketingimustest ja esitatavatest pakkumustest.

<sup>72</sup> PPA poolt 2018. aasta lõpul soetatud teisaldatava automaatse kiirusmõõtesüsteemi hinnaks oli 66 000 eurot ühe seadme eest.

<sup>73</sup> Maanteeamet on soetatavate seadmete hangetes seadnud tingimusteks, et korralise ja erakorralise hoolduse kulud kannab esimese 24 kuu jooksul tarnija.

<sup>74</sup> Siseministeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskuse hinnangul on ühe sellise seadme liidestamise prognoositav kulu u 59 000 eurot (49 280 € + km, tööde hinnanguline maht on 640 h).

hoiustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatav summa on 5 eurot, saavad seadme soetuskulud kaetud teisel kasutusaastal.

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

**Tabel 7.** Seadme tasuvusarvestus<sup>75</sup>

	1. aasta	2. aasta	3. aasta	4. aasta	5...10 aasta	KOKKU
möötesüsteemi soetuskulu	65 000	0	0	0	0	65 000
möötekabiini elektriliitumine	1 560	0	0	0	0	1 560
möötesüsteemi taatus koos hooldusega	0	2 408	3 913	3 913	3 913	33 714
möötekabiini korraline hooldus	264	264	264	264	264	2 640
möötekabiini elektrikulu	240	240	240	240	240	2 400
möötekabiini andmeside	99	99	99	99	99	991
möötekabiini valveteenus	302	302	302	302	302	3 023
kindlustus	100	100	100	100	100	1 000
käitamiskulu kokku	1 005	3 414	4 919	4 919	4 919	43 768
kulud kokku	67 565	3 414	4 919	4 919	4 919	110 328
trahvidest KOV-le laekuv arvestuslik osa, kui iga ületatud km on 3 eurot	20 500	20 500	20 500	20 500	20 500	205 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades kaamera soetuskulu katmisega	-47 065	-29 979	-14 398	1 184	15 581	94 672
kasum/kahjum aastas, kui soetuskulu on jaotatud võrdselt kogu kasutusperioodile	11 435	10 586	9 081	9 081	9 081	94 672
trahvidest KOV-le laekuv arvestuslik osa, kui iga ületatud km on 5 eurot	34 100	34 100	34 100	34 100	34 100	341 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades kaamera soetuskulu katmisega	-33 465	-2 779	29 181	29 181	29 181	230 672
kasum/kahjum aastas, kui soetuskulu on jaotatud võrdselt kogu kasutusperioodile	26 439	24 030	22 525	22 525	22 525	230 672

PPA menetlemisega seotud kulud koosnevad keskmisest püsikulust (tööjõukulu ja majandamiskulu) ning keskmisest muutuvkulust (postikulu). PPA majandamiskulud sisaldavad büroo-, koolitus-, rendi- ja IKT-kulusid ning HIS-i rakenduse hoolduskulusid<sup>76</sup>.

Menetlusega seotud kulu ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta<sup>77</sup> on 2021. aastal hinnanguliselt keskmiselt 13 790 eurot.

Liiklusmenetlustalituse töötajatega on prognoositavalt võimalik menetleda kuni 200 000 juhtumit. Kui juhtumeid on rohkem, on töötajaid vaja juurde ning keskmine püsikulu võib hetkeks kasvada ja juhtumite arvu suurenemisel taas mõnevõrra väheneda.

Menetlejate töökoormuse arvutamise aluseks on võetud kalendaarne töötundide summa, millest on välja arvatud võimalikud eemalolekud (puhkused, võimalikud haigus- ja koolituspäevad jms) ja jagatud ühe juhtumi menetlemiseks kuluva arvestusliku ajaga. Arvestuse kohaselt suudab üks menetleja lahendada suurusjärgus 19 000 juhtumit aastas. Seega 200 000 juhtumi täitumisel on vaja juurde üks menetleja iga lisanduva 19 000 juhtumi kohta.

<sup>75</sup> Arvestuse aluseks on võetud keskmised kulud (käibemaksuga) ühe statsionaarse seadme kohta ning rikkumiste eest laekuv trahviraha.

<sup>76</sup> HIS-i hoolduskulud on Siseministeeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskuse eelarves.

<sup>77</sup> Arvestuse aluseks on võetud trahviteadete menetlemisega seotud PPA kulud ja jagatud 2020. aastal väljastatud trahviteadete arvuga ning saadud tulemus (ehk ühe rikkumise menetluskulu) korrutatud ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga aastas keskmiselt fikseeritavate juhtumite arvuga (2200).

Tuginedes automaatse liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste statistikale on vaja juurde ühte menetlejat iga 8,5 täiendava statsionaarse või 1,2 teisaldatava süsteemi kasutusele võtmisel.

Arvestades asjaoluga, et eelduslikult langeb Transpordiameti poolt riigiteedele paigaldatud statsionaarsetest automaatse liiklusjärelvalve süsteemidest lähiajal välja sama palju või rohkem<sup>78</sup> kui KOV-ide poolt juurde paigaldatakse, on PPA täiendava tööjõu vajadus tingitud eelkõige teisaldatavate automaatse liiklusjärelvalve süsteemide aktiivsemast kasutamisest.

2020. aastal menetleti 229 531 juhtumit ja väljastati 201 990 trahviteadet. Seetõttu on seaduse jõustumisel vajalik luua vähemalt üks lisatöökoht, et oleks võimalik täiendavate automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemide kasutusele võtmine. Ühe lisatöökoha loomine maksab 1470 eurot. Sellele lisanduvad töötaja palga-, vormirietuse, büroo-, koolitus- ja IKT-kulud, kokku 20 768 eurot aastas.

**Tabel 8.** Trahviteadete menetlemisega seotud olulisemad kulud

	2020. aasta	2021. aasta
menetleja palgakulu (üksuse keskmise järgi)	19 428	19 428
menetleja arvestuslik majandamiskulu (büroo, koolitus, töötervishoid jms)	710	710
töökoha IKT ehukaar (SMIT)	630	630
täiendava töökoha loomise kulu	1 470	1 470
HIS rakenduse hoolduskulud (SMIT)	591 118	677 432
keskmine postikulu ühe juhtumi kohta	1,58	1,58

Lähitulevikus on vaja teha HIS-i arendustöid. Arendamisvajadus tuleneb infosüsteemide vananemisest ja automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide arvu kasvust. Statsionaarsete süsteemide kõrvale on lisandunud 8 teisaldatavat automaatset kiirusmõõtesüsteemi ja perspektiivis on kavas paigaldada ka politseisõidukitele automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid. HIS on kasutusel 2010. aastast ja selle menetlusvõime kuni 250 000 juhtumit aastas. Selliste süsteemide tavapärase kasuliku eluiga on 10–15 aastat ning alustada tuleb uue süsteemi väljatöötamise ettevalmistamist.

Võrreldes eelnevate aastatega on HIS-i laekuvate juhtumite arv<sup>79</sup> märkimisväärselt kasvanud, eelkõige seoses teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide aktiivsema kasutamise, nt 2020. aasta augustis ja oktoobris selgitati nendega välja pea 13 000, septembris 15 000 ja novembris 20 000 rikkumist

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

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

Tegemist on indikatiivse kuluga, millega riigil tuleb edaspidi arvestada, et tagada kogu süsteemi toimimine. Vajadus arendada uus infosüsteem ei sõltu sellest, kas KOV-id paigaldavad

<sup>78</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskiri väärtemenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadusele. Kooskõlastuskiri number 20-1274/03 [www] <https://eelvoud.valitsus.ee/main> (21.09.2021).

<sup>79</sup> vt viide 67

automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme. Arendus on vaja igal juhul teha, kuid juhtumite arvu järsk kasv võib vajadust selle järele kiirendada. Vajalike investeeringute puudumisel jõuab HIS menetlusvõimekuse piirini, süsteem muutub aeglaseks, tekivad tõrked ja vajalik on sagedane taaskäivitamine.

**Transpordiameti** hallatava automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu toimimiseks on praegu kasutusel 6 serverit, millest üks on Vitronics Poliscan rakendusserver. Serverite jooksev aastane majutuskulu on 25 000 eurot ja halduskulu 8 000 eurot aastas, moodustades kokku 33 000 eurot aastas. Transpordiameti info kohaselt on KOV-ide poolt automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisel vajalik arvestada ühe täiendava rakendusserveri lisamisega ning majutuskuluga 25 000 eurot ja halduskuluga 8 000 eurot aastas. KOV-ide automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide arve ei mõjuta kulu suurust, kehtides nii ühe, kümne kui ka enama süsteemi puhul.

Kuna teenuse toimimisse kaasatud Windows Server 2012 tootetugi on lõppenud, tuleb 2022. aastal Transpordiametil tellida serveri ümberinstalliseerimine (paigaldus ja seadistus), mille ühekordne kulu on 83 000 eurot. Samuti kasvab ülalpidamiskulu ning majutus- ja halduskulu on prognoositavalt kokku 58 000 eurot aastas. KOV-ide poolt automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisel on vajalik arvestada esimesel aastal kuluga kokku 141 000 ja järgnevatel aastatel 58 000 eurot aastas.

## **Riigi kulu**

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

Eeldusel, et KOV-ide kasutusele võetavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud juhtumid menetletakse olemasoleva tööjõu ja rahaga ning menetluskulu ei teki, kaetakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamise kulu, kui KOV on kasutusele võtnud vähemalt seitse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi. Kui lubatud sõidukiiruse ületamise eest hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatav summa on 5 eurot ja menetluskulu puudub, saavad automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamise kulu kaetud KOV-i poolt kahe seadme kasutusele võtmisel.

**Tabel 9.** Riigi kulu ja tulu, kui KOV võtab kasutusele 10 automaatse liiklusjärelevalve süsteemi

	summa ühe ALJVS <sup>1</sup> kohta	1. aasta <sup>2</sup>	2. aasta	9. aasta	10. aasta	KOKKU
ALJVS <sup>1</sup> andmekogu haldamine	58 000	141 000	58 000	58 000	58 000	663 000
menetluskulud	13 790	137 900	137 900	137 900	137 900	1 379 000
kulud kokku	71 790	278 900	195 900	195 900	195 900	2 042 000
trahvidest riigile laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 3 eurot iga ületatud km	20 500	205 000	205 000	205 000	205 000	2 050 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades eelmisest perioodist kandunud kahjumit		-73 900	-64 800	-1 100	8 000	8 000
trahvidest riigile laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 5 eurot iga ületatud km	34 100	341 000	341 000	341 000	341 000	3 410 000
kasum/kahjum jooksva aastal		62 100	145 100	145 100	145 100	1 368 000
<sup>1</sup> automaatse liiklusjärelevalve süsteem						
<sup>2</sup> ühekordne kõrgem kulu seoses rakendusserveri soetusega						

**Hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi** suuruse arvutamiseks kasutatava summa muutmise on vajalik muuta seadistusi HIS-is ja MIS-is. Muudatuste tegemisega märkimisväärset kulu ei kaasne ning kulud kaetakse olemasolevast eelarverahast.

**Mõjutustrahvi sissenõudmise** muudatuse rakendamiseks ei ole vaja MTA töökorralduses midagi muuta. Mõjutustrahvide sissenõudmise korra ühtlustamisel MTA kõigi teiste sissenõudmistoimingutega väheneb oluliselt nõuete kustutamise vajadus. Täitmisele pööramisega seotud probleemide tõttu on jäänud 2019. aastal määratud mõjutustrahvide täitmisele pööramata 55 menetlustrahvi kogusummas 4111 eurot. Need nõuded on aegumise tõttu 2020. aasta oktoobris kustutatud.

Kohtutäituritel jääb ära valdava osa MTA määratud mõjutustrahvide sissenõudmisega seotud toimingute tegemine ja seeläbi kulud vähenevad – kohtutäituri tasu suurus keskmise mõjutustrahvi puhul on hinnanguliselt 70 eurot.

#### Võimalikud tulud

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

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

2019. aastal määrati automaatse järelevalve käigus tuvastatud liiklusrikkumiste eest 136 000 hoiatustrahvi, kogusummas 2,9 miljonit eurot ja 2020. aastal 202 000 hoiatustrahvi, kogusummas 4,14 miljonit eurot. Peamiselt põhineb liiklusrikkumiste arvu kasv teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutusele võtmisel sama 2019. aasta juulist. Nendega fikseeritud rikkumiste eest määrati 2019. aastal 22 000 hoiatustrahvi, kogusummas 0,45 miljonit eurot ja 2020. aastal 122 500 hoiatustrahvi kogusummas 2,46 miljonit eurot.

Võttes aluseks 2019. ja 2020.<sup>80</sup> aasta kirjaliku hoiatamismenetluse andmed ning kasutades lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks praegu kehtiva 3 euro asemel 5 eurot, on 2019. aasta andmete näitel lubatud sõidukiiruse ületamise eest

<sup>80</sup> Andmetest on välja võetud rikkumised, mis on seotud foori keelava tule ajal sõitmisega (2019. aastal 1539 rikkumist, kogusummas 0,06 miljonit eurot ja 2020. aastal 681 rikkumist, kogusummas 0,03 miljonit eurot).

määratavate hoiustrahvide kogusumma 2,84 miljoni euro asemel 4,74 miljonit eurot ja 2020. aasta andmete näitel 4,11 miljoni euro asemel 6,86 miljonit eurot. Kavandatavate muudatuste tulemusel on eeldusel, et automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega fikseeritavate liiklusrikkumiste arv on vähemalt 2019. aasta tasemel, hoiustrahvide kogusumma prognoositav kasv 1,89 miljonit eurot aastas.

2019. aastal määrati lubatud sõidukiiruse ületamise eest mõjutustrahv 25 000 korral, kogusummas 1,23 miljonit eurot ja 2020. aastal 20 700 korral, kogusummas 1,01 miljonit eurot. Kui mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutada praegu kehtiva summa asemel 5 eurot, on mõjutustrahvide kogusumma 2019. aasta rikkumiste põhjal 2,05 miljonit eurot ja 2020. aasta rikkumiste põhjal 1,69 miljonit eurot. Eeldusel, et lühimenetluses tuvastavate rikkumiste arv jääb vähemalt 2020. aastaga samale tasemele, on lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate mõjutustrahvide kogusumma kasv 0,68 miljonit eurot aastas.

Hoiustrahvi ja mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatava summa suurendamisel, võttes aluseks 2019. ja 2020. aasta andmed, suureneb kirjalikus hoiatamismenetluses ja lühimenetluses lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate rahatrahvide kogusumma prognoositavalt vähemalt 2,57 miljonit eurot aastas.

**Tabel 10.** Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate trahvide kogusumma prognoositav kasv 2019. ja 2020. aasta rikkumiste andmete põhjal (miljonit eurot):

	Trahvisumma arvutamiseks kasutatav summa				Trahvide kogusumma minimaalne kasv
	2019		2020		
	3 eurot	5 eurot	3 eurot	5 eurot	
Hoiustrahv	2,84	4,73	4,11	6,85	1,89
Mõjutustrahv	1,23	2,05	1,01	1,69	0,68
<b>Hoiustrahv ja mõjutustrahv kokku</b>	<b>4,07</b>	<b>6,78</b>	<b>5,12</b>	<b>8,54</b>	<b>2,57</b>
Hoiustrahv seadme kohta	0,05	0,08	0,04	0,06	0,02

2017.–2020. aastal on statsioonarsete<sup>81</sup> automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste eest määratud ligikaudu 112 000 hoiustrahvi aastas, kogusummana keskmiselt 2,21 miljonit eurot aastas. Arvestades automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste ja neid fikseerinud seadmete arvu, määrati hoiustrahve ühe seadme kohta keskmiselt:

2017. a **51 000** € eest (kogusumma 2,40 miljonit eurot, 47 kaamerat),

2018. a **46 000** € eest (kogusumma 2,31 miljonit eurot, 50 kaamerat),

2019. a **49 000** € eest (kogusumma 2,45 miljonit eurot, 50 kaamerat) ja

2020. a **38 000** € eest (kogusumma 1,68 miljonit eurot, 44 kaamerat).<sup>82</sup>

<sup>81</sup> Ühe automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta tehtud arvestustest on välja jäetud teised automatiseeritud kiirusmõõteseadmed, kuna neid kasutati 2019. aastal ainult pool aastat ja kasutuspõhimõtted on erinevad: ei kasutata kogu ööpäeva seitsmel päeval nädalas ega asu pidevalt samas kohas.

<sup>82</sup> Tuleb arvestada, et tegemist on üldise keskmisega ja trahvide kogusumma sõltub automaatse liiklusjärelvalve süsteemi asukohast, liiklusintensiivsusest jms. Üldjuhul on rikkumiste fikseerimise arv esimestel aastatel pärast seadme paigaldamist suurem ja aja jooksul pigem väheneb. Nt 2018. a on kaameraid rohkem kui varasematel aastatel, kuid koguarv võrreldes 2017. a 3887 rikkumise võrra väiksem.



Toodud andmete põhjal on ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste eest määratud hoiatustrahvide kogusumma keskmiselt 46 000 eurot aastas, millest 50% ehk 23 000 saab KOV. Võttes arvesse, et 2017.–2020. aastal kirjalikus hoiatamismenetluses määratud hoiatustrahve laekus keskmiselt 89,2% aastas, on prognoositav trahvisumma ühe seadme kohta 41 000 ja KOV-ile eraldatav summa 20 500 eurot.

Võrdluseks võib tuua, et KOV-i kulu koos automaatse liiklusjärelvalve süsteemi soetus- ja halduskuludega, arvestades süsteemi elukaare võimalikku pikkust (10 aastat), on suurusjärgus 11 030 eurot ühe kasutusaasta kohta.

Kui arvestada, et uute automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmise ajal kasutatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks summat 5 eurot iga lubatud sõidukiirust ületanud kilomeetri kohta, oleks määratavate trahvide kogusumma suurusjärgus 76 400 eurot ja tasutud trahvide summa 68 200 eurot seadme kohta, millest KOV-ile laekuks 34 100 eurot.

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

Tuginedes eri uuringutele, võib eeldada, et automaatsete liiklusjärelvalve seadmete võrgu laienemisega kaasneb liiklusõnnetuste vähenemine<sup>83</sup>. Maanteeameti hinnangu<sup>84</sup> kohaselt on linnatingimustes kümne kiiruskaamera kasutamise korral **kahju vähenemine** seoses liiklusõnnetuste vähenemisega hinnanguliselt 2 947 635 € aastas.

Ühendkuningriikide näitel<sup>85</sup> oli tulu-kulu suhe 4:1. Vigastuste vältimisest saadud arvestuslik kasu oli kolmandal aastal üle 221 miljoni naela, võrrelduna umbes 54 miljoni naela suuruste kuludega.

## 8. Rakendusaktid

Eelnõu rakendamiseks kehtestatakse Vabariigi Valitsuse määrusega nõuded automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele „Nõuded valla- või linnavalitsuse osalemisele liiklusjärelvalve ülesande teostamises ning nõuded valla- või linnavalitsuse poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele“. Rakendusakti kavand on lisatud seletuskirjale.

## 9. Seaduse jõustumine

Seadus on kavandatud jõustuma 1. märtsil 2022. aastal. Seaduse jõustumise kuupäeva seadmisel on võetud arvesse võimalike infotehnoloogiliste arenduste tegemiseks kuluvat aega.

## 10. Eelnõu kooskõlastamine

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

---

<sup>83</sup> Siinjuures tuleb arvestada liiklussageduse iga-aastase 3–4% kasvuga, millega kaasneb ka liiklusõnnetusse sattumise tõenäosus. Ehk kokkuvõttes võib tulemuseks olla olemasoleva olukorra säilitamine. Seetõttu ei pruugi olla mõju nt liikluskindlustuse maksele, kuna liiklusõnnetuste vähenemine pole suurusjärgus, mis seda mõjutaks. Samuti muutuvad sõidukite remondikulud kallimaks.

<sup>84</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

<sup>85</sup> Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004.

Kooskõlastamise käigus saadud tagasiside on koondatud seaduse eelnõule tehtud ettepanekute arvestamise tabelisse.