EELNÕU

01.07.2021

**Majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määruse nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“ muutmise määruse eelnõu seletuskiri**

**1. Sissejuhatus**

Majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määruse „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“ muutmise määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 341 lõike 7 ja § 73 lõike 11 alusel.

Eelnõu koostamise vajadus on tingitud ennekõike vajadusest viia regulatsioon kooskõlla valdkonna arengutega, juurutada parimaid praktikad ning tõsta määruse õigusselgust. Olulise muudatusena tekitatakse Transpordiametile võimalus teatud suurveoste korral väljastada pikaajalisi erilube rakendades senisest väiksemaid tasumäärasid, mis suurendab pikaajaliste erilubade kasutatavust riigiteedel ning seeläbi vähendab erilubade menetlemisega seonduvat töö- ja halduskoormust. Peale selle on täpsustatud mitmeid muid olulisi nõudeid – näiteks kolonnis sõitmise nõuded ja saateauto juhi vastavust reguleerija nõuetele. Lisaks eelmainitule tehakse määruses ka muid täpsustavaid ja õigusselguse parandamiseks vajalikke muudatusi.

Eelnõu ja käesoleva seletuskirja on ette valmistanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna teedetalituse ekspert Pavel Karev (tel: 639 7611, e-post: pavel.karev@mkm.ee) ja Transpordiameti erivedude koordinaator Marko Jürimaa (tel: 611 9325, e-post: marko.jurimaa@transpordiamet.ee). Eelnõu ja seletuskirja juriidilise ekspertiisi teostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Anne-Ly Normak (tel: 715 3403, e-post: anne-ly.normak@mkm.ee).

**2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

**Paragrahvi 2 punkti 3 muutmine.** Kehtiv punkti sõnastus sätestab, et pikaajaline eriluba on luba, mille kasutusperiood on üks nädal kuni üks aasta. Eriloa maksimaalne kasutusperiood (kehtivusaeg) tuleneb liiklusseaduse § 341 lõikest 6 ja selleks on hetkel üks aasta. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis ettevalmistamisel oleva liiklusseaduse muutmise seadusega võimaldatakse tee omanikuga sõlmitud lepinguliste ülesannete täitmiseks vajaliku eriloa andmine ka kuni lepingu kehtivuse lõpuni. See tähendab, et liiklusseaduse muudatus võimaldab pikaajalist eriluba kehtivusega üle aasta ja see võib tekitada vastuolu määruse § 2-i punktiga 3. Vastuolu vältimiseks ning paindlikuma regulatsiooni kehtestamiseks sätestatakse määruses, et pikaajalise eriloa kasutusperiood on 7 päeva ja rohkem.

**Paragrahvi 2 punkti 8 muutmine.** Õigusselguse tagamise eesmärgil ning pidades silmas, et eelnõuga muudetakse saateauto nõudeid, jäetakse antud punktist välja saateauto sisulised nõuded (sõiduki kategooria). Eelnõuga viiakse kõik saateauto nõuded §-i 5.

**Paragrahvi 3 lõike 3 teise lause kehtetuks tunnistamine.** Antud säte sätestab, et mõõtmete ületamisel tuleb võimalusel alati vältida lubatud laiuse ületamist. Rakenduspraktikas on mõnikord oluline veost paigutada erinevalt, vältimaks muude mõõtmete ületamist. Näiteks on tihti olulisem vältida just kõrguse ületamist. Seetõttu tunnistatakse antud kitsendav nõue kehtetuks. Edaspidi tuleb veose paigutamisel lähtuda konkreetse eriveo spetsiifikast.

**Paragrahvi 3 lõike 5 kehtetuks tunnistamine.** Lõige jäetakse määrusest välja, kuna samasisuline regulatsioon on sätestatud liiklusseaduse § 341 lõikes 3, s.t tegemist on tarbetu kordusega.

**Paragrahvi 3 lõike 8 kehtetuks tunnistamine.** Kehtiv säte kohustab üle 6 m laiuse suurveose korral pöörduma Politsei- ja Piirivalveameti piirkondliku struktuuriüksuse poole, kes otsustab politsei osalemise vajalikkuse liiklusohutuse tagamisel. Nõue tunnistatakse kehtetuks, kuna Politsei- ja Piirivalveamet eriveose saatmisel reeglina ei osale, kuid samal ajal Politsei- ja Piirivalveametilt kooskõlastuse hankimisega seonduv suurendab eriveo korraldamiseks kuluvat aega. Samuti tekitab see Politsei- ja Piirivalveametile tarbetut töökoormust. Lisaks sellele ei ole Politsei- ja Piirivalveameti kaasamine eriveo teostamisse otseselt vajalik, kuivõrd liiklusohutuse tagamiseks kasutatakse suurveose liikumisel saateautosid.

**Paragrahvi 4 lõike 1 kehtetuks tunnistamine.** Muudatusega jäetakse määrusest välja võimalus teostada külmunud tee konstruktsiooni puhul töötlemata ümarpuidu erivedu kuni 52t autorongidega. Selle võimaluse välja jätmine on tingitud eelkõige sellest, et lõikes sätestatud tee konstruktsiooni külmumise tingimused ei ole igal talvel tagatud ning kui on tagatud, siis huvi antud eriveo vastu on viimastel aastatel väike (2020/2021 aastate talvel on väljastatud kokku 21 luba). Huvi antud vedude vastu väheneb lähiperspektiivis veelgi, kuivõrd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis ettevalmistamisel oleva liiklusseaduse muutmise seadusega võimaldatakse teostada vedu kuni 52t autorongidega üldnormina, s.t ilma eriloata ja eritasuta.

**Paragrahvi 13 lõike 3 kehtetuks tunnistamine**. Kõnealune lõige sätestab, et kui eritasu hulka kuulub teiste eriloa andjate või kooskõlastajate võetav tasu, tasub eriloa andja neile selle eest pärast vastava summa laekumist eriloa taotlejalt. Säte tunnistatakse kehtetuks, sest tõhusam on arved edastada tasumiseks otse taotlejale. Nii lihtsustub oluliselt eriloa eest tasumine, kui eriluba või kooskõlastust taotletakse Transpordiameti kaudu määruse § 13 lõike 1 teise lause alusel.

**Paragrahvi 14 lõike 2 teise lause kehtetuks tunnistamine.** Lõikest jäetakse välja lause „Eriloa vormistamine kiirendatud korras tähendab eriloa vormistamist 8 töötunni jooksul pärast kõigi kooskõlastustega varustatud taotluse saabumist ning eritasu ja menetlustasu maksmist“. Sättest välja jäetud tekstiosa tõstetakse ümber § 16 lõikesse 1, kus on reguleeritud muid eriloa andmisega seonduvaid teemasid, sh eriloa andmise tähtaega. Paragrahvis 14 on reguleeritud üksnes eriveo menetlustasu ning eriveo tasumäärade määramist.

**Paragrahvi 3 lõike 31 lisamine.** Sätte lisamine on vajalik õigusselguse tagamiseks ja ühtlase rakenduspraktika kujundamiseks. Eriloaga on lubatud vedada jagamatut veost, kuid selgelt on reguleerimata, millisel juhul on võimalik ühele veoüksusele laadida rohkem kui ühte jagamatut veost.

**Paragrahvi 3 lõike 32 lisamine.** Eriloa taotluse menetluse käigus omistatakse sõidukitele maksimaalsed lubatud tegelikud massid sõltuvalt veoteest ja sõidukite parameetritest. Nimetatud massi ületamine ei ole ühelgi juhul lubatud. Sätte lisamine on vajalik õigusselguse tagamiseks.

**Paragrahvi 3 lõike 33 lisamine.** Sätte lisamine on seotud praktilise vajadusega reguleerida jagamatu veosega koos veetavat lisavarustust. Kuivõrd määruses on antud küsimus reguleerimata, siis rakenduspraktikas on sellega seoses tekkinud vaidlusi. Eelnõuga lisatakse määrusesse säte, millega lubatakse koos jagamatu veosega vedada sellega seotud muud veost (nt lisavarustust – ekskavaatori tööosad, sõelaseadmete konveierid jt). Selle eelduseks on kaks tingimust. Esiteks võib lisavarustuse mass olla ainult kuni 20% jagamatu veose enda massist. Teiseks ei tohi lisavarustuse vedu põhjustada eriloaga lubatud sõidukite tegeliku massi ületamist, s.t jagamatu veos koos varustusega ei tohi ületada eriloa piiranguid.

**Paragrahvi 3 lõike 34 lisamine.** Sätte lisamine on seotud praktilise vajadusega reguleerida veoseta sõidul laiendatava veoplatvormi kasutamist. Sätte eesmärk on vältida olukorda, kus veoseta sõidul on laiendatav veoplatvorm ilma vajaduseta laiendatud täislaiuseni. Kui võimalik, siis eriveol tuleb alati vältida mõõtmete või masside ületamist.

**Paragrahvi 3 lõike 4 muutmine.** Tagant üleulatumise määramine nii vedaja kui ka järelevalve teostaja poolt on keeruline ja rakenduspraktika selles osas ei ole ühtlane. Muudatusega täpsustatakse, kuidas tuleb arvestada veose ulatust sõidukist tahapoole. Selge nõude kehtestamine on vajalik ja oluline, kuivõrd sõiduki pööramisel põhjustab tagant üleulatumine sõiduki koridori olulise laienemise ning seetõttu suureneb oht teistele sõidukitele ja teel paiknevate rajatistele.

**Paragrahvi 4 lõike 2 sissejuhatava lause muutmine.** Sissejuhatavast lausest jäetakse välja viide § 4 lõikele 1, mida tunnistatakse kehtetuks.

**Paragrahvi 4 lõike 2 ja §-i 13 muutmine**. Seoses Transpordiameti töö alustamisega alates 01.01.2021 muudetakse läbivalt asutuse nime.

**Paragrahvi 4 lõike 3 muutmine.** Lõikest eemaldatakse viide § 4 lõikele 1, mida tunnistatakse kehtetuks. Lisaks sellele eemaldatakse lõikest Maanteeameti (alates 01.01.2021 Transpordiamet) volitused eriloa andmiseks kohalikele teedele ja erateedele – vastav regulatsioon viiakse §-i 16.

**Paragrahvi 5 muutmine.** Kuna §-i 5 regulatsioon muutub oluliselt, siis õigusselguse eesmärgil kehtestatakse tervikuna uus §-i 5 tekst.

**Lõige 1** käsitleb analoogselt kehtiva §-i 5 lõikega 1 saateauto kasutamise kohustust. Nõutud saateautode arv suurveose saatmisel on jätkuvalt reguleeritud määruse lisas 1, mida kehtestatakse uues redaktsioonis.

Muudatusega lisandub saateauto kohustus üle 5,0m kõrguste veoste veol, kui muude mõõtmete tõttu ei ole saateauto kasutamine vajalik. Säte on vajalik tee kohal paiknevate rajatiste säilimise tagamiseks. Lisaks lisandub tagumise saateauto kasutamise kohustus üle 4,0m laiuste veoste veol, kuna ühe saateauto kasutamine laiuse vahemikus 4,0 – 5,0m ei taga piisaval määral liiklusohutust ning teega külgnevate rajatiste säilimist. Reguleerijate arv veol on viidud tabelist välja – uues redaktsioonis on reguleerija nõue esitatud § 5 lõikes 4, s.t kui suurveose laius on üle 4,0 m või pikkus üle 30 m või kui veos ulatub tagumisest teljest üle kuue meetri tahapoole, siis täiendava nõudena kohaldub mh kohustus kasutada saateautot, mille juht on reguleerija.

**Lõikes 2** on sätestatud senine §-i 5 lõike 1 eriregulatsioon, mis võimaldab teatud puhkudel vabastada eriveo saateauto kasutamise kohustusest. Uues redaktsioonis on lume- või libedusetõrjet teostava sõiduki laius, mille puhul on antud vabastus lubatud, suurendatud sarnaselt traktori ja liikurmasinaga kuni 4,2m.

**Lõikesse 3** on koondatud ajakohastatud ja täiendatud saateauto nõuded. Lõikes sätestatud nõuded kehtivad kõikidele saateautodele, kui nende kasutamine on kohustuslik tulenevalt lõikest 1. Enamasti on tegemist seni kehtinud regulatsiooniga, mida on täiendatud nõudega, et saateauto pikkus ei tohi olla üle 7 meetri. Samuti on lisatud nõue, et kui saateauto on nõutud suurveose kõrguse tõttu, siis saateautos peab olema kõrgusmõõteseade koos asjakohase kinnitusega. Uued nõuded on vajalikud ohutuse tagamiseks suurveose saatmisel. Maksimaalse pikkuse piiramine tagab saateauto vajaliku manööverdusvõime ning välistab saateautoga kaubaveo teostamist. Rakenduspraktikas on saateautona kasutatud mh C1 kategooria sõidukit, mis alati ei vasta nendele nõuetele ja mis seetõttu ei ole sobilikud saateautona kasutamiseks.

**Lõikes 4** on sätestatud täiendavad saateauto nõuded, mis kehtivad siis, kui suurveose laius on üle 4,0 m või pikkus üle 30 m või kui veos ulatub tagumisest teljest üle kuue meetri tahapoole. Tegemist on eriti suure ja potentsiaalselt ohtliku veosega, mis eeldab ohutuse tagamiseks täiendavaid abimeetmeid. Esiteks peab saateauto juht vastama liiklusseaduse §-s 9 reguleerija kohta kehtestatud nõuetele. Sisuliselt on praktikas vajalik reguleerija kaasamine igal veol, kui tegemist on üle 4,0m laiuse veosega, kuivõrd suurveos väljub sõiduraja piiridest ning kujutab ohtu teistele liiklejatele, mistõttu on vajalik vastutuleva liikluse suunamine või peatamine.

Lisaks, hoiatustahvli nähtavuse tagamiseks, peab selle alumise serva kõrgus olema vähemalt 1,70 meetrit. Samuti kehtestatakse määrusega antud erivedude puhul kasutatavatele saateautodele täiendavad märgistamisnõuded (määruse lisa 2 joonis 13). Antud nõuete kehtestamisega viiakse saateauto märgistuse nõuded kooskõlla Euroopas üldtunnustatud visuaalse suunise ning parimate praktikatega.

**Lõigetes 5 kuni 7** on kehtestatud erandid, millal on saateauto täielikult või osaliselt vabastatud lõigetes 3 ja 4 kehtestatud saateauto nõuetest. Sätete eesmärk on vabastada koormavatest nõuetest neid erivedusid, kus juba ühel või teisel viisil on ohutusnõuded täidetud või on ebaproportsionaalselt koormavad.

**Lõige 8** keelab kasutada koos saateautoga haagist (välja arvatud liikluskorraldushaagis). Haagise kasutamine veose saatmise ajal ei võimalda saateautole piisavat manööverdamisvõimet ning on oht kaasliiklejatele (ennekõike tagant tulijatele), kuna haagise kõrgus tee pinnast on üldjuhul oluliselt väiksem kui saateauto kõrgus ja see võib jääda kaasliiklejatele märkamatuks.

**Lõikega 9** on kehtestatud nõue, et eriveol osalevate sõidukite juhid tuleb varustada sidevahenditega. Tegemist on seni kehtinud § 5 lõike 11 nõudega ja seda ei muudeta.

**Lõigetes 10 kuni 12** on kehtestatud senised § 5 lõike 2 ning lõigete 4 ja 5 nõuded, mida ei muudeta.

**Paragrahvi 51 lisamine.** Kuna saateauto hoiatustahvli nõuded on tervikuna üle vaadatud ja oluliselt muudetud, siis koondatakse need kokku uude paragrahvi.

**Lõikes 1** on kehtestatud üldised hoiatustahvli nõuded – selle vähim suurus ning tekstilise teabe minimaalne kõrgus. Tegemist on seni kehtinud nõuetega, mida ei muudeta.

**Lõikega 2** kehtestatakse tavalise tahvli nõuded. Tavaline tahvel on seni määruses käsitletud tahvel, millele on värviga või muul viisil füüsiliselt kantud vajalik teave. Kuivõrd määrusesse lisatakse muutuva teabega (elektroonilise) hoiatustahvli kasutamise võimalus koos erinõuetega (lõige 3), siis on tekkinud vajadus erinevaid tahvleid määruses eristada. Uues redaktsioonis on tavalise hoiatustahvli puhul ühtlustatud tekstilise teabe joone paksus ning parema nähtavuse eesmärgil lisatud täiendavad tahvli nähtavusnõuded.

**Lõikes 3** on kehtestatud muutuva teabega (elektroonilise) hoiatustahvli erinõuded. Vajalikuks on peetud reguleerida hoiatustahvli taustavärvi (must) ning tekstilise teabe värvi (ettepoole suunatud tekst kollane või valge ning tahapoole suunatud tekst kollane või punane). Nõuded on vajalikud ennekõike hoiatustahvli märgatavuse ja loetavuse tagamiseks.

**Lõikega 4** lubatakse elektroonilise hoiatustahvli kasutamisel kasutada tekstilise teabe asemel liiklusmärkide kujutisi, mis võib tõsta hoiatustahvli loetavust ja informatiivsust.

**Paragrahvi 8 muutmine**. Muudatus on tingitud vajadusest täpsustada kolonnis sõitmise reegleid, sh vajalikku saateautode ja reguleerijate arvu.

**Lõikes 1** sätestatakse selgelt, et kolonnis võib korraga sõita kuni neli suur- või raskeveost. Säte tagab kolonni optimaalse pikkuse, mis on väga oluline nt ristmike sulgemisel eriveo ajaks või kolonnist möödasõitmisel. Nõuet ei kohaldata Kaitseväe ja Kaitseliidu ning samuti välisriikide relvajõudude sõidukitele. Veel ühe erandina on lisatud kolonn, mis on moodustatud rahvusvahelise abi osutajate sõidukitest. Eesti juhindub rahvusvahelise abipalve vastuvõtmise põhimõtetest ja INSARAG[[1]](#footnote-2) juhistest, millega kaasnevad Eestile kui liikmesriigile alati ka abistav roll tolli-, piiri- ja teiste võimalike probleemide ja küsimuste lahendamisel. Olulist tähtsust omab see, et rahvusvahelise abi osutajad saaksid rahvusvaheliste reeglite kohaselt läbida riigi territooriume (nt Soome läheb maismaa kaudu läbi Eesti appi Lätile). Üldjuhul kasutavad rahvusvahelise abi osutajad abistamisel oma tehnikat ja vahendeid ning transpordiks sõidukeid, millele mh kohalduvad määruses sätestatud nõuded kolonnis liikumisele. Praktikas on aga sellise rahvusvahelise abi osutajatel sageli kolonnis enam kui neli veokit, kuna abi minnakse osutama oma varustusega. Turvalisuse kaalutlusel läbivad reageerimismeeskonnad teise riigi territooriumi alati kolonnis koos. Arvestades, et selliseid kolonne moodustatakse Eesti territooriumil väga harva ning reeglina on tegemist kiireloomulise ülesandega, siis eelnõuga sätestatakse erand, mille kohaselt rahvusvahelise abi osutamisel ei ole sõidukite arv kolonnis piiratud. Mõiste „rahvusvahelise abi osutaja“ on laialt kasutatud mõiste, mis hõlmab nii Euroopa Liidu sisest kui ka kolmandatest riikidest saadavat abi.

**Lõikes 2** on täpsustatud saateautode arvu kolonnis liikumisel – minimaalne saateautode arv määratake lähtuvalt lisaga 1 ette nähtud kõige suurema suurveose nõuetest, kuid mitte vähem kui üks saateauto kolonni ees ja üks saateauto kolonni taga. Kehtivat sõnastust on võimalik tõlgendada selliselt, et alati on nõutud üks saateauto ees ja taga ning sellele lisaks määruse lisas 1 esitatud saateautod ja reguleerijad.

**Lõikes 3** on täpsustatud reguleerijate osalemise vajadus kolonnis liikumisel – kolonnis liikumisel peavad kõik saateauto juhid vastama liiklusseaduse §-s 9 reguleerija kohta kehtestatud nõuetele. Täiendavad reguleerijad (s.t lisaks saateautode juhtidele) ei ole kolonni saatmisel nõutud. Kehtivad nõuded ei sätesta üheselt, kui palju peab reguleerijaid kaasama kolonni saatmisel ning kas kõik saateautode juhid peavad vastama reguleerija nõuetele.

**Lõike 4** korral on tegemist endise § 8 lõikega 2 endises sõnastuses.

Kehtiva määruse § 8 lõige 3 nõue, mis reguleerib pikivahet kolonnis sõitmisel on määrusest välja jäetud, kuna pikivahe on ammendavalt reguleeritud liiklusseaduse §-s 46.

**Paragrahvi 10 lõike 11 lisamine.** Lisatav säte lubab pimeda ajal mitte kasutada lõike 1 punktis 2 nimetatud ja paremale poolele paigaldatavat tunnusmärki. Märgi paigaldamine pimeda ajal, kui kasutatakse nõuetele vastavat märgutuld, on ebavajalik, kuna märk ei ole sellistes tingimustes nähtav.

**Paragrahvi 10 lõike 21 lisamine.** Vajadustuleneb sõidukite (kaasliiklejate) maksimaalsest kõrgusest. Vastutulijale peab olema selgelt tajutav veose tegelik laius ka juhul, kui kõige laiem veose osa ei asu vahetult haagise kõrgusel.

**Paragrahvi 10 lõike 5** muutmisega parandatakse viidet**.** Endine § 5 lõike 1 punkti 1 nõue asub uues redaktsioonis § 5 lõike 2 punktis 1.

**Paragrahvi 11 lõike 11 lisamine.** Juhitavate telgedega haagised kujutavad pöördel teatud ohtu - pöördel kaldub haagis veoki sõidujoonest väljapoole erinevalt üldlevinud jäikade telgedega haagiste käitumisest, mis kalduvad sõidujoonest sissepoole. Seetõttu parema nähtavuse ja liiklusohutuse tagamise eesmärgil lubatakse antud haagisel kasutada tagumist vilkurit ka siis, kui eesmine saateauto ei ole nõutud.

**Paragrahvi 11 lõike 12 lisamine.** Lõige lisatakse samadel kaalutlustel § 10 lõike 11 lisamisega.

**Paragrahvi 11 lõike 21 lisamine.** Lõige lisatakse samadel kaalutlustel § 10 lõike 21 lisamisega.

**Paragrahvi 11 lõike 5** muutmisega parandatakse viidet**.** Endine § 5 lõike 1 punkti 1 nõue asub uues redaktsioonis § 5 lõike 2 punktis 1.

**Paragrahvi 12 lõike 1 muutmine.** Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määrus nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ ja käesolev määrus kehtestavad sõiduki märgistamise nõude erineva üleulatumise korral. Muudatus on vajalik määruste nõuete ühtlustamiseks.

**Paragrahvi 12 lõike 2 muutmine.** Muudatusega kehtestatakse täiendavad nõuded väljaulatuva veose tunnusmärkide juurde paigaldatud laternale, mis on vajalik väljaulatuva veose tähistamiseks ja seega liiklusohutuse tagamiseks. Lisaks jäetakse sättest välja väljaulatuva veose tunnusmärgi geomeetrilise nõude, kuivõrd tunnusmärgi kuju ja geomeetrilised nõuded on arusaadaval kujul esitatud joonisena (lisa 2 joonis 10).

**Paragrahvi 12 lõike 3 lisamine.** Muudatusega laiendatakse sõiduki külgedelt tähistamise nõuet ka väljaulatuvale veosele. Nõudega tagatakse nii sõiduki kui ka üleulatuva veose nähtavus külgedelt, mis on eriti vajalik pimeda ajal.

**Paragrahvi 13 lõike 1 muutmine**. Kehtiva sõnastuse kohaselt peab igale välisriigi taotlejale hankima kooskõlastused ja teiste tee omanike eriload Maanteeamet (Transpordiamet). Sätte nõue vajab muutmist, kuivõrd praktikas kasutavad välisriigi taotlejad tihti kohalikku vahendajat või suudavad ise erinevatelt tee omanikelt erilube taotleda. Sõnastust muudetakse selliselt, et Transpordiametile jääb kohustus hankida kõik kooskõlastused ja teiste tee omanike eriload üksnes siis, kui selleks avaldab välisriigi taotleja soovi.

**Paragrahvi 13 lõike 2 muutmine.** Lõike teises osas asendatakse sõna „eriveo“ sõnaga „eriloa“. Selles kohas on silmas peetud eriluba, s.t tegemist on vea parandamisega.

**Paragrahvi 13 lõike 4 muutmine.** Muudatus on vajalik seoses määruse § 4 lõike 1 kehtetuks tunnistamisega.

**Paragrahvi 14 lõike 5 muutmine.** Seoses määruse § 4 lõike 1 kehtetuks tunnistamisega eemaldatakse sättest viide antud lõikele. Muudatuse eesmärk on vähendada halduskoormust. Hetkel kehtivate nõuete kohaselt on võimalik väljastada lühiajaline eriluba kuni kuueks päevaks ja üheks veokorraks, kuid tegelikku vedude arvu ei ole võimalik kontrollida. Praktikas kasutatakse ühekordseid erilube ka mitmel korral.

**Paragrahvi 14 lõike 6 muutmine.** Pikaajalise eriloa eriveo tasu määramisel lähtutakse mh arvestuslikust eriveo sagedusest, milleks on kaks vedu nädalas. Erandiks on § 4 lõikes 2 nimetatud erivedu, mille tasumäärad on sätestatud määruse lisa 3 tabelis 2. Eelnõuga lisatakse määrusesse veel üks erand, mis kehtib riigiteedel suurveoste korral laiusega kuni 3,5 m, kõrgusega kuni 4,5 m, tagant üleulatumisega kuni 2,0 m ja pikkusega kuni 20 m (vt § 14 lisatava lõike 62 selgitus). Nimetatud kahe eriolukorra reguleerimiseks lisatakse paragrahvi eraldi lõiked 61 ja 62.

**Paragrahvi 14 täiendamine lõigetega 61 ja 62**. Lõike 61 korral on tegemist normitehnilise muudatusega – lõikesse tõstetakse ümber § 14 lõikes 6 olnud viide lisa 3 tabelile 2, milles on sätestatud § 4 lõikes 2 nimetatud eriveo pikaajalise eriloa eriveo tasud.

Lõikes 62 sätestatakse pikaajalise eriloa tasumäärad suurveostele laiusega kuni 3,5 m, kõrgusega kuni 4,5 m, tagant üleulatumisega kuni 2,0 m ja pikkusega kuni 20 m. Tasumäärad kehtivad ainult riigiteedel, kohalikel teedel kasutatakse endist regulatsiooni, mis on sätestatud § 14 lõikes 6 (tasu määramisel arvestatakse vaatamata tegelikule vedude arvule eriveo sageduseks kaks vedu nädalas). Riigiteedega sarnase regulatsiooni laiendamine kohalikele teedele ei leidnud kohaliku omavalitsuse üksuste seas toetust[[2]](#footnote-3), seega vastavad tasumäärad kohaldatakse üksnes riigiteedele. Vastavad tasumäärad sätestatakse määruse lisas 4 tabelis 6.

Eelkirjeldatud muudatus on tingitud sellest, et pikaajalise eriloa eesmärk on pakkuda vedajatele võimalust taotleda eriluba pikaks perioodiks, mille tulemusena saab erivedusid teostada soodsamalt ning lisaks vähendada nii tee omaniku kui ka vedaja halduskoormust seoses eriloa taotlemisega. Pikaajalise eriloa eriveo tasu määramisel on vaatamata tegelikule vedude arvule arvestuse aluseks kaks vedu nädalas (vt § 14 lõige 6), s.t tasu võetakse kahe arvestusliku eriveo eest nädalas, kuid tegelik erivedude arv ei ole piiratud. Vaatamata sellele ei leia praktikas aga pikaajalised eriload laia kasutust ja seda eelkõige kõrge summaarse hinna tõttu. Näiteks jagamatu veose vedu mõõtmetega laius 3,5 m, kõrgus 4,5 m, pikkus 24 m 101–200 km kaugusele pikaajalise eriloa alusel (kestus 12 kuud) maksab hetkel Eestis kokku 8014 eurot, mis on oluliselt kallim kui nt Lätis ja Soomes. Seega Eestis on pikaajaliste erilubade maksumus liiga kõrge, et pikaajaline eriluba saaks täita oma eesmärki. Sellest tulenevalt on teatava eriveose mõõtmete piirini otstarbekas kaaluda pikaajaliste erilubade maksumuse vähendamist.

Laiusel üle 3,5 m on nõutud saateauto kasutamine, kõrgusel üle 4,5 m on nõutavad liinivaldajate ja raudteeomanike nõusolekud ning pikkusel üle 24 m on nõutud raudteeomaniku luba. Riigiteedel on 6 viadukti, mille alt ei mahu läbi sõitma kõrgusega 4,5 m ning kõik on tähistatud kõrguspiirangu märkidega. Standardi EVS 613:2001 „Liiklusmärgid ja nende kasutamine“ kohaselt tähistatakse kõrguse piirangu märgiga rajatised, mille alumise serva kõrgus teekattest on alla 5 m. Samuti tuleb majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa kohaselt tagada kõrgusgabariit 5,0 m rajatise all, kus on lubatud sõidukite liiklus. Lisaks väljastab Transpordiamet koosseisule laiusega 3,5 m, kõrgusega 4,5 m ja pikkusega 20 m erilube konkreetset veoteed määramata, s.t selline erivedu ei eelda reeglina maanteel marsruudi põhjalikku planeerimist ning oluliste täiendavate tingimuste seadmist. Nimetatud vahemikku jäävad suurveosed moodustavad hinnanguliselt *ca* 50% kõikidest erivedudest, seega erisuse kehtestamisel nimetatud suurveoste grupile väheneks tee omanike antud erilubade arv ning sellele vastav töö- ja halduskoormus oluliselt. Transpordiameti hinnangu kohaselt väheneb uute tasumäärade rakendamisega väljaantavate erilubade arv ligi poole võrra (Transpordiameti korral väheneb erilubade arv *ca* 4000 eriloa võrra aastas).

Lisa 4 tabelis 6 kajastatud tasumäärad on tuletatud kehtivast määrusest. Aluseks on võetud sõiduki (autorongi) laiuse vahemik 3,01–3,50 m ühekordse veotasuga 19 eurot (veotee pikkus 51-100km). Aastase perioodi juures on arvestatud 50 arvestusliku veokorraga. Selliselt kujuneb aastaseks tasumääraks riigiteedel 1000 eurot. Pooleaastase perioodi juures on arvestatud 30 veokorraga (tasumäär 600 eurot), kolme kuu juures 20 veokorraga (tasumäär 400 eurot), ühe kuu juures 7 veokorraga (tasumäär 150 eurot) ning ühe nädala juures 2 veokorraga (tasumäär 40 eurot). Tegemist on arvestusliku veokordade arvuga, s.t tegelik vedude arv eriloa kehtivuse perioodil ei ole piiratud. Eelnõuga kehtestatavad tasumäärad soodustavad pikemaajaliste lubade taotlemist, sest mida pikem on eriloa kehtivusperiood, seda soodsam on eriveo tasumäär. Kõnealustele vedudele kehtivad samad erilubade kehtivusperioodid, mis on kehtestatud lisa 3 tabelis 2. Väärib mainimist, et tasumääradele lisandub iga taotletud eriloa kohta menetlustasu summas 6 eurot.

Kuna muudatus puudutab üksnes pikaajalisi erilube, siis mõju ühekordsete vedude hinnale puudub.

Transpordiameti hinnangul kõnealuste tasumäärade rakendamine toob kaasa Transpordiametile laekuva eritasu vähenemise hinnanguliselt *ca* 150 000 euro võrra aastas, mis moodustab *ca* 15% Transpordiameti erilubade kogutulust. Kuna tasumäärasid rakendatakse ainult riigiteedel, siis mõju kohaliku omavalitsuse üksustele puudub.

**Paragrahvi 14 lõike 7 muutmine**. Suurveose korral (mõõtmete ületamisel) sõltub eriveo tasu üldjuhul veokaugusest, kuid eelnõuga lisatakse määrusesse erand, mille korral eriveo tasu võidakse määrata lähtuvalt pikaajalise eriloa kehtivuse perioodist kooskõlas lisa 4 tabeliga 6 (vt lisatav § 14 lõige 62). Sellest tulenevalt on vaja sättes täpsustada, et see kohaldub juhul, kui eriveo tasu sõltub veotee pikkusest.

Kui eriluba soovitakse saada riigiteedele (eriloa annab Transpordiamet) ning konkreetne veotee ei ole taotleja poolt määratud, siis ühe maakonna riigiteede eriloa eriveo tasumäära määramisel võetakse aluseks 100km, mitme maakonna riigiteede eriloa eriveo tasumäära määramisel aga 200km. Kui luba soovitakse saada kohalikule teele (eriloa annab kohaliku omavalitsuse üksus) ning veotee ei ole samuti määratud, siis aluseks võetakse veotee pikkusega 50km ning see hõlmab kõiki ühe omavalitsuse kohalikke teid. Eelnevalt määratud veotee pikkused on aluseks eriveo tasu määramiseks tulenevalt lisast 4.

Lisaks seoses muutustega terminoloogias asendatakse lõikes sõna „riigimaantee“ sõnaga „riigitee“.

**Paragrahvi 15 täiendamine lõikega 31**. Muudatus on vajalik seetõttu, et määruses ei ole selgelt reguleeritud mõõtmete ja massi eriveo tasu üheaegset kohaldamist. Praktikas on siiani lähtutud tõlgendusest, et massi ja mõõtme samaaegsel ületamisel vastavad eriveo tasud summeeritakse. Õigusselguse tagamiseks ja vaidluste vältimiseks kehtestatakse määruses selge säte antud olukorra reguleerimiseks.

**Paragrahvi 16 muutmine**. Muudatus on tingitud vajadusest täpsustada eriloa andmise reegleid. Kuna paragrahvi muudatused on ulatuslikud, kehtestatakse paragrahv tervikuna uues sõnastuses.

**Lõikesse 1** on koondatud Transpordiameti võimalikud volitused eriloa andmisel. Need on ennekõike kehtivas redaktsioonis § 4 lõikega 3 kehtestatud võimalused eriloa andmiseks § 4 lõikes 2 nimetatud eriveoks kohalikel teedel ja erateedel vastava tee omaniku volituse olemasolul. Lisaks sellele on praktikas mitmed kohaliku omavalitsuse üksused avaldanud soovi volitada Transpordiametit laiemalt enda teedele erilubade andmiseks - antud muudatus võimaldab sellise volituse andmist Transpordiametile.

**Lõike 2** puhul on tegemist endise lõikega 1, mida on täiendatudkiirloa andmist reguleeriva sättega (tõstetud ümber § 14 lõikest 2). Lisaks jäetakse tekstist välja nõue tasuda eriveo eest enne eriloa andmist. Muudatus on vajalik, kuna praktikas on otstarbekas mõningatel juhtudel väljastada eriluba koos arvega ja mitte nõuda eriloa eest tasumist enne eriloa saamist. Samas tuleb eriloa andjale jätta õigus nõuda arve tasumist enne eriloa andmist, seda eelkõige rakendamiseks juhtudel, kus eriloa taotlejal ei ole varasemad arved tasutud.

**Lõike 3** puhul on tegemist endise lõikega 2, mis reguleerib eriloale kantavaid eriveo teostaja andmeid. Sättest on välja jäetud ettevõtte aadress, telefon ja e-post, mis on praktikas ebavajalikud. Oluline on tuvastada, mis ettevõttele (eriveo teostajale) on eriluba antud.

**Lõikest 4** jäetakse välja nõue tasuda eriveo eest enne eriloa andmist (vt lõike 2 selgitus).

**Lõikesse 5** lisatakse õigusselguse huvides viide § 14 lõigetele 61 ja 62.

**Lisas 1** muudetakse senist tabelit, mis reguleerib saateautode ja reguleerijate arvu suurveose saatmisel (vt § 5 lõike 1 selgitus).

**Lisas 2** tehakse järgmised muudatused:

1. joonised 1–5 viiakse vastavusse §-ga 51 kehtestatud nõuetega (hoiatustahvli kuju ja mõõtmed);

2) lisatud on joonised 6b, 6c, 7b ja 7c, mis käsitlevad spetsiifiliste suurveoste tähistamist ja täpsustavad graafiliselt § 10 lõikega 21 ning § 11 lõikega 21 kehtestatud nõudeid;

3) lisatud on joonised 8c ja 9c, millega lisaks seni kehtinud märkidele (joonised 8a, 8b, 9a, 9b) lubatakse kasutada alternatiivseid tunnusmärke. Joonistel 8c ja 9c esitatud joonised on kasutusel paljudes Euroopa riikides (nt Läti, Leedu, Poola ja Saksamaa) ning tihtipeale on paigaldatud juba tehases. Märgid on soovituslikud kasutamiseks tulenevalt Euroopa Komisjoni koostatud dokumendist „European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports“[[3]](#footnote-4);

4) joonis 10a on muudetud ja visuaalselt viidud kooskõlla muude joonistega;

5) lisatud on joonis 10b, mis käsitleb väljaulatuva veose tähistamist ja graafiliselt täpsustab § 12 lõike 3 nõuet;

6) lisatud on joonis 13, mis käsitleb saateauto märgistust kooskõlas § 5 lõike 4 punkiga 3.

**Lisas 3** täpsustatakse, et tabelis 1 on esimeses veerus silmas peetud suurim lubatud autorongi tegelik mass või sõiduki registrimass ning veergudes 2 ja 3 suurim libatud registriteljekoormus kooskõlas liiklusseaduse alusel kehtestatud suurima lubatud suurusega. Lisaks sellele on lisa 3 tabelist 2 välja jäetud viide § 4 lõikele 1, kuivõrd § 4 lõige 1 tunnistatakse käesoleva eelnõuga kehtetuks.

**Lisasse 4** lisatakse tabel 6, milles sätestatakse eriveo tasumäärad suurveose eest riigiteedel laiusega kuni 3,5 m, kõrgusega kuni 4,5 m, tagant üleulatumisega kuni 2,0 m ja pikkusega kuni 20 m kehtivusega alates ühest nädalast kooskõlas § 14 lõikega 62.

**3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõul on puutumus nõukogu direktiiviga 96/53/EÜ (eelkõige 4. artikli lõigetega 1 kuni 3), millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.09.1996, lk 59–75). Määrusega sätestatud regulatsioon on direktiiviga ja muu Euroopa Liidu õigusega kooskõlas.

**4. Määruse mõjud**

Ühe olulise muudatusena tekitatakse Transpordiametile võimalus teatud suurveoste korral väljastada pikaajalisi erilube rakendades senisest väiksemaid pikaajaliste erilubade tasumäärasid. See suurendab pikaajaliste erilubade kasutatavust riigiteedel ning seeläbi väheneb Transpordiametile kui ka ettevõtjatele erilubade menetlemisega seonduv halduskoormus. Vabanenud ressursid on võimalik suunata teiste ülesannete täitmiseks või kvaliteetsema teenuse tagamiseks. Negatiivse mõjuna toob see kaasa Transpordiameti erivedudest tuleneva omatulu vähenemise mahus hinnanguliselt *ca* 150 000 eurot aastas, mis moodustab *ca* 15% Transpordiameti erilubade kogutulust, teisalt positiivse mõjuna väheneb vastavalt rahaline koormis ettevõtjatele. Kohaliku omavalitsuse üksustele mõju puudub, kuna uusi tasumäärasid rakendatakse ainult riigiteedel.

Oluliselt muutuvad nõuded saateautole, kui tegemist on eriti suure suurveosega (laius üle 4,0m või pikkus üle 30m või kui veos ulatub tagumisest teljest üle kuue meetri tahapoole). Sellisel juhul peab saateauto juht vastama reguleerija nõuetele ning saateauto peab olema tähistatud erinõuete kohaselt. See võib tekitada veondusettevõtetele teatud määral lisakulu, kuid teiselt poolt suureneb erivedude ohutus. Antud muudatuse mõju leevendab asjaolu, et lisanõuded kehivad vaid eriti suurte eriveoste korral ning osadel ettevõtetel on juba kasutusel saateautod, mis vastavad eelnõus esitatud nõuetele.

Eelnõu parandab oluliselt määruse õigusselgust ja toetab parimate praktikate kasutuselevõttu – paljud määruse nõuded on sisuliselt üle vaadatud ja täpsustatud (nt kolonnis sõitmise üksiknõuded ja saateautode kasutamise kohustus, saateauto juhi vastavus reguleerija nõuetele, saateauto ja suurveose tähistamine, eriloa menetlusprotsess). Tänu sellele muutuvad eriveod ohutumaks ja kulutõhusamaks.

**5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulutused ja määruse rakendamise eeldatavad tulud**

Määruse rakendamine ei vaja täiendavaid tegevusi ega kulusid. Määruse rakendamine ei tekita otseselt lisatulusid.

**6. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub 2021. aasta 1. detsembril, välja arvatud saateauto hoiatustahvli kõrguse ja saateauto märgistuse nõuded (määruse § 5 lõike 4 punktid 2 ja 3 uues sõnastuses), mis jõustuvad 2022. aasta 1. detsembril.

Määruse üldine jõustumine 2021. aasta 1. detsembril on kavandatud eesmärgiga anda normi adressaatidele ja puudutatud huvigruppidele piisavalt aega uute nõuetega kohanemiseks. Saateauto hoiatustahvli kõrguse ja saateauto märgistusega seotud nõuded jõustuvad aasta hiljem, et normi adressaadil oleks piisavalt aega muuta vajadusel kasutatavate saateautode märgistust ja konfiguratsiooni.

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

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Siseministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile, Maaeluministeeriumile ja Kaitseministeeriumile eelnõude infosüsteemi EIS kaudu. Lisaks edastatakse eelnõu tutvumiseks ja arvamuse avaldamiseks Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Autoettevõtete Liidule, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonile ja Eesti Põllumajandus-Kaubanduskojale.

1. INSARAG – The International Search and Rescue Advisory Group ehk rahvusvaheline otsingu- ja päästeoperatsioonide nõustamisgrupp. [↑](#footnote-ref-2)
2. Eesti Linnade Liidu 19.06.2017 kiri nr 5-1/73-1 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. [↑](#footnote-ref-3)
3. <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vehicles/doc/abnormal_transport_guidelines_en.pdf> (kättesaadav seisuga 31.08.2017). [↑](#footnote-ref-4)