

Majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määruse nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ ning majandus- ja taristuministri 26. novembri 2020. a määruse nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded ja tervisekontrolli kord¹“ muutmise määruse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse raudteeseaduse § 35 lõike 4 ja § 37 lõike 8 alusel.

Määrusega ajakohastatakse nii vormiliselt kui ka keeleliselt majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määrust nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ ja selle lisas 3 sisalduvaid nõudeid ning viiakse need vastavusse tänapäevaste vajadustega.

Määruse koostamisel on arvestatud ohutust mõjutavate tegurite ja õigusaktide muutumisega ajas ning senise riikliku järelevalve praktikaga, st määruses on arvestatud ka praktilises igapäevatöös ilmnenu vajadusi. Kuna Euroopa Komisjoni määrused on Eesti suhtes otsekohalduvad ja asjaomasel juhul kehtestatakse nendega koostalitluse tehnilised kirjeldused, kustutatakse siseriiklikust õigusest kattuvad nõuded.

Eelnõu peamiseks sihtrühmaks on raudtee-ettevõtjad ning raudteel hooldus-, renoveerimis- ja ehitustöid tegevad ettevõtjad.

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõu muudatused peavad tagama ohutu liikluskorralduse ja tänapäevastele põhimõtetele vastava raudteeinfrastruktuuri majandamise.

Ühtsete tehniliste nõuete kasutamine tagab, et raudteeinfrastruktuuri ja -veeremit kasutatakse ohutult ning eesmärgipäraselt tootja antud suuniste ning ELis kehtivate õiguslike koostalitlusvõimet tagavate põhimõtete järgi.

Määruse senine lisa 4 asendatakse uue lisaga 4. Selgitused tehtud muudatuste kohta on toodud seletuskirja punktis 2 „Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs“.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi teede- ja raudteesosakonna peaspetsialist Marko Roots (639 7656, marko.roots@kliimaministeerium.ee).

Määruse õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (626 2820, helen.holtsman@kliimaministeerium.ee). Eelnõu keeetoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õiguspoliitika osakonna õigusloome korralduse talituse toimetaja Inge Mehide (5366 8522, inge.mehide@justdigi.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Määruse eelnõu §-s 1 tehakse majandus- ja taristuministri 9. novembri 2020. a määruses nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ järgmised muudatused.

Määruse § 4 tunnistatakse kehtetuks, sest nimetatud paragrahvis sätestatud teede, rööbaste ja pöörmete korrashoiu nõudeid hõlmavad komisjoni rakendusmääruse 2019/773 lisa kohaselt

infrastruktuuri hooldamise nõuded. Seda valdkonda reguleerib komisjoni delegeeritud määrus 2018/762, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 kohastele ohutusjuhtimissüsteemi nõuetele vastavad ühised ohutusmeetodid ning tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrused (EL) nr 1158/2010 ja (EL) nr 1169/2010. Ühised ohutusmeetodid ja ühised ohutusjuhised on ELi tasandil ühtlustatud, mistõttu puudub vajadus riigisiseseks lisaregulatsiooniks.

Määruse § 14 lõiget 2 muudetakse kuna kehtivas määruses on kasutatud standardite dateerimata viiteid koos standardi pealkirjaga. Kuna alati soovitakse viidata viimasele kehtiva standardi versioonile, kaasneb standardi pealkirja nimetamisega oht, et standardi muudatuse või uustöötamise korral võib muutuda ka standardi pealkiri. Kui viidata standardile dateerimata ning ilma pealkirja nimetamata, ei tekita pealkirja võimalik muudatus määruse kasutajas segadust.

Määruse § 15 tunnistatakse kehtetuks, sest nõudeid rongliikluse korraldamisele (signalisatsiooni- ja sidevahendid) hõlmavad juba komisjoni rakendusmääruse 2019/773 lisa kohaselt infrastruktuuri majandamise nõuded. Seda valdkonda reguleerivad ka ohutusjuhtimissüsteemi nõuded komisjoni delegeeritud määruse 2018/762 alusel. Ühised ohutusmeetodid ja ühised ohutusjuhised on ELi tasandil juba ühtlustatud, mistõttu puudub vajadus riigisiseseks lisaregulatsiooniks.

Määruse § 24 lõikes 2 oleva tabeli 2 kolmanda veeru pealkirja täpsustatakse. Kehtivas määruses on sõna „standard“ üleliigne.

Määruse § 27 lõikes 1 ja § 29 lõikes 1 jäetakse välja standardi pealkirjad, et standardi muudatuse või uustöötamise korral ei tekitaks selle pealkirja võimalik muudatus asjatut segadust. Tegemist on keelelise täpsustusega.

Määruse § 30 lõiked 1, 2 ja 6 tunnistatakse kehtetuks, sest osaliselt hõlmavad raudteeveeremi turvangu- ja sidevahendite nõudeid komisjoni rakendusmääruse 2019/773 lisa kohaselt infrastruktuuri hooldamise nõuded. Seda valdkonda reguleerivad juba ohutusjuhtimissüsteemi nõuded komisjoni delegeeritud määruse 2018/762 alusel. Ühised ohutusmeetodid ja -juhised on ELi tasandil ühtlustatud, mistõttu puudub vajadus riigisiseseks lisaregulatsiooniks.

Määruse § 36 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks, sest raudteeliikluse korraldamiseks kasutatavate kirjalike tee- ja sõidulubade, teadete, teatiste ning raamatute vormid on juba komisjoni rakendusmääruse 2019/773 lisa kohaselt reguleeritud. See on valdkond, mida hõlmavad juba ohutusjuhtimissüsteemi nõuded. Ühised ohutusmeetodid ja -juhised on ELi tasandil juba ühtlustatud, mistõttu puudub vajadus riigisiseseks lisaregulatsiooniks.

Määruse § 36 lõike 5 sõnastust täpsustatakse. Raudteeinfrastruktuuri majandaja kehtestab rongiliikluse ja manöövr töö korraldamise ning ohutuse tagamise nõuded raudteeinfrastruktuuri majandaja rongiliikluse ja manöövr töö ohutu korraldamise juhendiga. See võimaldab üheselt fikseerida ja sätestada raudteeliikluses ja manöövr töödel kasutatavate rongiliiklust korraldavate tee- ja sõidulubade, käskude, korralduste, dokumentide ja liiklusohtu valdkonda kuuluvate dokumentide kirjeldused ning nõuded. Juhend peab vastama standardi EVS 931 või sellega samaväärsetele nõuetele, mis tagab juhenddokumendi kvalitatiivsuse ja eesmärgipärasuse.

Määruse § 40 tunnistatakse kehtetuks, sest rongide liikumise korda hõlmab komisjoni rakendusmääruse 2019/773 lisa kohaselt rongide liikumisprotseduuri käsitlev teave. Osa

teabest kattub ja dubleerib komisjoni rakendusmääruse 2019/773 liideses B esitatud ühiseid tegevusreegleid. Ühised ohutusmeetodid ja -juhised on ELi tasandil juba ühtlustatud, mistõttu puudub vajadus riigisiseseks lisaregulatsiooniks.

Määruse paragrahvi 42 lõike 3 punkt 7 tunnistatakse kehtetuks, sest keeld panna kaubarongi ebagabariitse veosega raudteeveeremit on sätestatud komisjoni rakendusmääruse 2019/773 lisa kohaselt reisi- ja kaubarongide moodustamise nõuetes. See valdkond on reguleeritud juba ka ohutusjuhtimissüsteemi nõudes komisjoni delegeeritud määruse 2018/762 alusel.

Määruse lisa 3 asendatakse uue lisaga 3. HÕNTE reeglite kohaselt on lisatud terviktekst.

Määruse lisas 3 tehakse järgmised muudatused:

Punktides 4.4.4 ja 4.4.5 asendatakse tekstiosa „rong sõidab kõrvalteele“ tekstiosaga „rong sõidab pöörmel kõrvalekaldumisega“. Tegemist on tõlketäpsustusega.

Punktis 5.1.6 täpsustatakse ja ajakohastatakse teksti reaalsete tingimuste järgi. Praegu on kirjeldatav lahendus ASi Eesti Raudtee raudteetaristul juba kasutusel, st jaamas asuvale manöövrifoorile on antud ka matkafoori otstarve.

Punktis 5.2.1 täpsustatakse joonist. Laugpöörde asukohti muudetakse täpsemaks.

Punktides 7.1.3., 7.1.4., 7.2.2., 7.3.3 ja 7.3.4 asendatakse tekstiosa „rong sõidab kõrvale tee“ tekstiosaga „seatud matkal toimub pöörmel liikumine kõrvalekaldumisega“. Tegemist on tõlketäpsustusega.

Määruse lisa 3 täiendatakse punktiga 7.9, mis sätestab, et rongi saatmisel automaatsblokeeringuga kaheteelisel liinil vastassuunalist teed mööda võib väljasõidufooris matkanäidikul asemel kasutada lisaks põhisignaalnäidule ka näitu „üks valge tuli“. Üks valge tuli signaaliseerib kirjeldatud juhul liikumist vastassuunalisele teele, kus on signalisatsioonivahendina kasutusel veduri automaatsignalisatsioon kui iseseisev signalisatsioonivahend. Määruse lisa täiendatakse joonisega 25¹.

Määruse lisa 3 täiendatakse punktiga 8.3, mis sätestab, et kui matkafoori järgnevas fooris on kiiruse vähendamist nõudev foorinäit, siis on matkafooris lubatud kasutada näitu „üks roheline tuli“ tingimusel, et matkafoori ja sellele järgneva kiiruse vähendamist nõudva näiduga foori vahele seatud matkal toimub pöörmel liikumine kõrvalsuunas. Määruse lisa täiendatakse joonisega 25².

Punktis 12.2 muudetakse joonist 38. Foori tähised kantakse foorile horisontaalselt või vertikaalselt. Kombineeritud kirjaviisist loobutakse.

Punkti 21.2 muudetakse ja täiendatakse. Teksti lisatakse selgitav märkus, et liikumissuuna näitamiseks kasutatakse valgete tuledega matkanäidikuid. Kehtivas määruuses ei olnud matkanäidikute tuled värvi sätestatud.

Punktiga 13 asendatakse lisa 4 uue lisaga 4. HÕNTE reeglite kohaselt on lisatud terviktekst.

Määruse lisa 4 asendatakse uue lisaga 4. HÕNTE reeglite kohaselt on lisatud terviktekst.

Määruse lisas 4 tehakse järgmised muudatused:

Punktis 8.4 lisatakse täiendus, mis sätestab, et keelatud on rajada ainult avalikule raudteele uut avalikult kasutatavat raudteeülesõidukohta olemasolevale avalikult kasutatavale raudteeülesõidukohale või eritasandilisele raudteeülesõidukohale lähemale kui kaks kilomeetrit, välja arvatud siis, kui rajatakse uus raudtee, mis lõikub olemasoleva avalikult kasutatava sõiduteega, ja avalikult kasutatava raudteeülesõidukoha rajamine on põhjendatud suure avaliku huviga, et tagada väljakujunenud ühendused, ja selle lahendus tagab tingimused ohutult liigelda, arvestades võimalikke lisariske.

Eesmärgiks on lubada rajada uut raudteeülesõidukohta üle mitteavaliku raudtee juhul, kui lähimad ülesõidud on alla kahe kilomeetri kaugusel. Samas tuleb järgida raudteeülesõidukoha rajamisel kõiki muid nõudeid, sh kategooriad ja nähtavuskolmnurk, ning vajadusel paigutada lisaseadmed.

Üldjuhul on mitteavalikul raudteel rongiliiklus hõre ja kiirused väikesed ning puudub reisirongiliiklus, mistõttu on võimalike õnnetusjuhtumite tagajärjed väiksemad. Õnnetusjuhtumite arv ja raskusaste mitteavalikul raudteel on olnud väike, mistõttu puudub vajadus piirata samatasandiliste raudteeülesõidukohtade rajamist üle mitteavaliku raudtee. Viimase kuue aasta jooksul on mitteavalikul raudteel raudteeülesõidukohal viga saanud ainult üks inimene ja siis puudus autojuhil kehtiv autojuhiluba.

Määruse lisas 4 kustutatakse punkt 9.10 ja ülejäänud numeratsiooni muudetakse vastavalt muutunud järjestusele. Euroopa Liidu Raudteeameti hinnangul on raudteeületuskohtade ehitamise ja projekteerimisega seotud küsimused komisjoni rakendusmääruse 2019/773 lisa kohaselt raudteeinfrastruktuuri ettevõtja ohutusjuhtimissüsteemi ülesanne, mistõttu ei vaja see lisareguleerimist.

Määruse eelnõu §-ga 2 tunnistatakse kehtetuks majandus- ja taristuministri 26. novembri 2020. a määruse nr 79 „Raudteetöötaja tervisenõuded ja tervisekontrolli kord”¹ § 2.

Määruse § 2 tunnistatakse kehtetuks, kuna nõuded raudteetöötaja nägemisele ja kuulmisele on Euroopa Liidu Raudteeametilt saadud seisukoha järgi vastuolus komisjoni rakendusmääruse 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL, I lisaga, mis lubab ainult riiklike eeskirju alkoholi, narkootikumide ja psühhotroopsete ravimite kohta. Reegli kehtestamiseks puudub ka vajadus, sest ühised ohutusmeetodid ja -juhised on ELi tasandil juba ühtlustatud ning seetõttu ei ole vaja riigisiseseid eeskirju eraldi kehtestada.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega.

4. Määruse mõjud

Eelnõus sätestatud muudatused aitavad kaasa eelnõu paremale rakendamisele. Määruse muudatused korrastavad õiguskorda ega too endaga liigselt kaasa korralduslikke muudatusi, mis tähendab, et kehtiva korraga võrreldes ei teki raudtee-ettevõtjatel olulisel määral uusi õigusi või kohustusi, küll aga muudetakse olemasolevad protsessid läbipaistvamaks ning selgemaks.

Määruse sotsiaalne, sh demograafiline mõju

Eelnõu ajakohastamine mõjutab raudteeohutuse kaudu inimeste turvalisust ja seeläbi avaldub ka mõningane sotsiaal-majanduslik mõju. Suurem turvalisus raudteel aitab populariseerida raudteetransporti ning vähendada transpordiga kaasnevaid negatiivseid välismõjusid (ummikud, liiklusõnnetused, saastatus, müra jms).

Määruse mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Otsene mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele puudub.

Määruse mõju majandusele

Eelnõus on õigusselguse suurendamiseks tehtud keelelisi täpsustusi ning harmoniseeritud riigisest õigust ELi õigusega, mistõttu eelnõul puudub otsene majanduslik mõju.

Määruse mõju elu- ja looduskeskkonnale

Eelnõus on õigusselguse suurendamiseks tehtud üldjuhul keelelisi ja vormilisi täpsustusi, mistõttu eelnõul puudub mõju elu- ja looduskeskkonnale.

Mõju regionaalarengule

Eelnõus on õigusselguse suurendamiseks tehtud keelelisi täpsustusi, mistõttu eelnõul puudub mõju regionaalarengule.

Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele eelnõus uusi nõudeid ei sätestata, mistõttu sellekohased mõjud puuduvad. Eelnõu jõustumine ei too kaasa organisatsioonilisi muudatusi. Samuti ei muutu riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse ülesannete ega pädevuse jaotus.

5. Määruse rakendamise seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Eelnõu jõustumisega ettevõtjatele lisakulu ei kaasne. Eelnõus tehtavad muudatused on üldjuhul keelelised ning tehtud õigusselguse suurendamise eesmärgil.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu edastatakse kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks elektroonilise infosüsteemi EIS kaudu Transpordiametile, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, Edelaraudtee ASile, ASile Eesti Liinirongid, ASile Eesti Raudtee, OÜ-le Operail, ASile GoRail ja EnefitPower OÜ-le. Laekunud ettepanekud vaadatakse läbi ning võimalusel võetakse arvesse. Seletuskirjale lisatakse kooskõlastustabel (seletuskirja lisa 1).

Lisa Kooskõlastustabel

majandus- ja taristuministri määruse
„Raudtee tehnokasutuseeskiri“
eelõu seletuskiri
Lisa

Kooskõlastustabel

Esitatud märkused	Märkuste arvestamine või arvestamata jätmine