



Kliimaministeerium

Teie: 08.08.2023 nr KLIM/23-1054/-1K

Meie: 06.09.2023 nr 1-7/191-2

## **Kooskõlastuskiri**

Olete edastanud täiendavale kooskõlastusele liiklusseaduse ja autoveoseaduse muutmise seaduse eelnõu (edaspidi nimetatud *eelnõu*). 08.12.2022 a kooskõlastamiseks esitatud eelnõu kooskõlastas Siseministeerium märkusteta. Võrreldes eelnõu eelmise versiooniga, on eelnõu olulises osas muudetud ning seetõttu **kooskõlastab Siseministeerium eelnõu juhul kui eelnõud täiendatakse vastavalt märkustele 1 ja 2.**

Samuti märgime, et eelnõu seletuskirjas ega ka kaaskirjas pole selgitatud, mis põhjusel on osad, meie hinnangul olulised muudatusettepanekud muudetud eelnõust välja jäetud.

### **1. Jalgratturi, kergliikurijuhi ja pisimopeedijahi alkoholi piirmäära puudutavad muudatused**

08.12.2022 kooskõlastamiseks esitatud eelnõu punktiga 9 kavandati LS-i paragrahvi 69 täiendamist lõikega 3<sup>1</sup>, millega määratakse konkreetne alkoholi piirmäär, mida ületades ei või ka jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi juhtida. Eelnõu punktiga 16 kavandati LS-i jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi juhtimise eest alkoholi lubatud piirmäära ületanuna või joobeseisundis uue karistusnormi lisamist.

Siseministeeriumi hinnangul oli kavandatud muudatus vajalik, kuna ühelt poolt loodaks selgemad reeglid ja võrdsem kohtlemine nimetatud juhtidele ja teiselt poolt võimaldaks järelevalvet efektiivsemalt teostada. Hetkel kehtiva regulatsiooni kohaselt ei tohi jalgrattur, kergliikuri juht või pisimopeedi juht sõita joobeseisundis. Joobeseisundi puhul peab politsei korrakaitseaduse (edaspidi *KorS*) kohaselt tuvastama väliselt tajutava häirituse või muutuse isiku kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides, kasutades selleks isiku küsitlemist ja välist vaatlust. Praktikas on see oluliselt ajamahukam ja mitte nii täpne kui indikaatorvahendiga alkoholijoobe tuvastamine, kuid samas eeldab (meditsiinilisi) teadmisi, et hinnangut anda. Välise hindamise puhul sõltub tulem paljuski sellest, milline on isiku alkoholitaluvus ehk osade isikute puhul võivad joobele viitavad tunnused puududa või olla nõrgad ka siis, kui tal on alkoholisisaldus veres selline, millega ei oleks kohane sõidukit juhtida.

Enne eelnõu kooskõlastamisele esitamist tutvustati kavandatavat muudatust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt ka Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis ja Transpordiameti korraldataval liiklusasjatundjate ümarlual. Mõlemas formaadis sai jalgratturile, kergliikurijuhile ja pisimopeedijuhile alkoholi piirmäära kehtestamine põhimõttelise poolehoiu. Arutelud keskendusid pigem sellele, milline see piirmäär peaks olema. Seetõttu jääb arusaamatuks, miks kavandatud muudatustest on loobutud. **Eelnevast lähtuvalt palume eelnõud vastavalt täiendada.**

## **2. Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu puudutavad muudatused**

08.12.2022 kooskõlastamiseks esitatud eelnõu punktiga 19 kavandati liikluseaduse (edaspidi LS) paragrahvi 199 lõike 2 muuta muudatust, mille kohaselt automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga kogutud liiklusalaste õigusrikkumiste andmeid töödeldakse politsei andmekogus (edaspidi nimetatud *andmekogu*). Eelnõu punktiga 20 kavandati LS paragrahvi 199 lõigete 3–5 kehtetuks tunnistamist, mille alusel andmekogu vastutav töötleja on Transpordiamet ning, mis annab volitusnormi automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu pidamise põhimääruse kehtestamiseks.

12.05.2023 Justiitsministeeriumile kooskõlastamiseks esitatud eelnõud oli täiendatud paragrahvi 3, millega kavandati politsei ja piirivalve seaduse § 12 lõike 4 muutmist selliselt, politsei andmekogusse kantakse mh ka automaatse liiklusjärelvalve süsteemi salvestiste alusel saadud andmed.

Kavandatavad muudatused olid planeeritud ja on vajalikud selleks, et automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega saadavaid andmeid kogutaks ja säilitataks senise automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu asemel politsei andmekogus ning serverid asuksid Siseministeeriumi haldusalas. Muudatusega saaks Transpordiameti asemel andmete vastutavaks töötlejaks Politsei- ja Piirivalveamet.

Peame siinkohal vajalikuks rõhutada, et andmekogu üleandmise algatajaks oli Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, mitte Siseministeerium. Siseministeerium toetas muudatust eelkõige seetõttu, et see võimaldaks teha arendusi ja liigutada automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritavate rikkumiste andmeid senisest kiiremini. Nt ei toimi andmemahutude suuruse tõttu teiseldatavate automaatsete liiklusjärelvalve kaamerateaga kogutud andmete edastamine reaalsajas, vaid teatud intervallidega.

Käesoleva aasta algul tuvastati automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu serveril ka puudused, mis oleksid võinud mõjutada selle toimimist. Siseministeerium ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös oma haldusala asutustega suutsid aga leida lahendused, et teenus edasi toimiks ning jätkati üleandmise protsessiga. Hetkel oleme jõudmas olukorda, kus automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekoguga seotud tehnilised muudatused on valmimas ning seejärel oleks võimalik teostada ümberlülitus, kuid puuduvad vajalikud regulatiivsed muudatused. Kui õiguslikke eelduseid ei looda ja ümberlülitust teha ei saa, tähendab see, et teenus jääb toimima sarnaselt praegusele, mis võib omakorda mõjutada ka selle toimimise võimekust.

Kuna automaatsetest kiiruskaameratest tulevate juhtumite arv on juba üle arvestatud võimekuse ja andmeedastus on viimase piiri peal, siis ilma ümberlülitusteta uute automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide (sh näiteks keskmise kiiruse kaamerate) tehnilist töötlemist tagada ei saa. **Eelnevast lähtuvalt palume eelnõud vastavalt täiendada.**

## **3. Külgvahe hoidmise nõue**

Täiendavalt nõustume, et kaitsetuma liiklejaga ohutu külgvahe täpsem määratlemine võiks eelduslikult tuua ühtsema arusaamise inimeste liikluskäitumisse. Samas jääb arusaamatuks, miks nõue soovitakse kehtestada ainult ühte liiki kergliikuri – tasakaaluliikuri juhi suhtes ja nõuet ei kehtestata jalgratturi ja pisimopeedi juhile. Leiame, et kõik kergliikuri juhid on lähedalt möödaskäidust samavõrd ohustatud. Tasakaaluliikurite osakaal kõigist kergliikuritest on marginaalne, mistõttu ei ole kuidagi põhjendatud ega nähtu ka seletuskirjast ajendit kehtestada nõue vaid nende kaitseks. Ühtlasi vääraks see reegel oma olemuselt ka kahehatalise mopeedi juhi kui suurema mootorsõidukiga võrreldes samuti vähemkaitstud liikleja hõlmamist.

Seletuskirjas on selgitatud 1,5-meetrist külgvahe tagamise vajadust, kuid puudub täpsem selgitus LS paragrahvi 52 lõike 1 täiendamise ehk olukordade kohta, mille puhul on keelatud vastassuunavööndi kaudu möödasõitu sooritada. Arvestades, et jalgrattur, pisimopeedijuht ja kergliikuri juht tohivad sõiduteel (sh maanteel) sõita tee parema ääre lähedal ning möödasõidu sooritamiseks tuleb veenduda, et on täidetud LS paragrahvi 51 lõike 3 tingimused (LS paragrahvi 52 lõike 1 punkti 1 nõue) palume seletuskirjas selguse huvides täpsemalt selgitada, missuguste eluliste olukordade puhuks on eelnõu punktiga 6 lisanduv keeld mõeldud.

Nimetatud 1,5-meetrise külgvahe nõude kehtestamisel saab seda käsitleda ohutu külgvahe orientiirina liiklejatele, eelkõige mootorsõiduki juhtidele. Tänapäevase subjektiivse ohutunde pealt tegutsemise asemel antakse ette teatav mõõdik. Juhime tähelepanu, et tegemist on nõudega, mida praktikas on keeruline hinnata ja seega on selle nõude täitmata jätmisel isiku vastutusele võtmine oluliselt raskendatud.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Lauri Läänemets  
siseminister

Indrek Link [indrek.link@siseministeerium.ee](mailto:indrek.link@siseministeerium.ee)  
Kristi Käsper [kristi.kasper@siseministeerium.ee](mailto:kristi.kasper@siseministeerium.ee)