Liiklusseaduse seletuskirja lisa 2

**Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu kohta tehtud ettepanekute arvestamise tabel**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ettepaneku esitaja** | **Ettepanek** | **Arvestamine/mittearvestamine** |
| Riigi Infosüsteemi Amet | Mõistete loetelu tuleks täiendada „staatiliste ja dünaamiliste andmete“ selgitusega | Arvestatud – täiendatud eelnõu ja seletuskirja. |
| Teabeväravast saab riiklik juurdepääsupunkt, milles RIA roll andmekaitse mõistes jääb ebaselgeks. Vastutava või volitatud töötleja roll võiks olla regulatsioonis sees, et hilisemaid arusaamatusi vältida, sh. sinna sisestavate andmete osas. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
| Eelnõu punkt 4 jääb arusaamatuks, millistest RIA tehnilistest juhenditest on juttu? Samuti peaksid sõnaselgelt olema nimetatud ka TRAM’i juhised. TRAM’ilt peaksid tulema sisulised juhised, sest nendest sõltub andmete esitamise kvaliteet. | Arvestatud – täiendatud eelnõu ja seletuskirja. |
| Eelnõu seletuskirjas on välja toodud, et *„Lõikes 6 sätestatakse andmevaldaja mõiste. Tegemist on ITS direktiivi alusel vastu võetud 2022/670 regulatsioonis väljatoodud mõiste ülevõtmisega, mida varasemalt ei ole üle võetud. Kuna kehtiv regulatsioon (LS § 61 lõige 4) seda terminit kasutab, on korrektne ka direktiivis sisalduv mõiste Eesti õigusesse üle võtta.“* RIA hinnangul ei ole sellist sätet kehtivas Liiklusseaduses. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
| Eelnõu § 1 lisaks RIA nimele on seaduses (sh seletuskirjas) räägitud avaandmete teabeväravast. Õige on Eesti andmete teabevärav. | Arvestatud – täiendatud eelnõu ja seletuskirja. |
| Eelnõusse on loodud 2 uut mõistet, millele on kasutatavad vasted olemas: „andmevaldaja“ avaliku teabe seaduses (AvTS) ja andmete teabeväravas (ATV) on teabevaldaja. Jääb arusaamatuks, miks luuakse uus mõiste? Lisaks mõiste „koostöised“ – viimasel ajal räägitakse koosvõimest ja koosvõimelikkusest – jällegi tekitatakse uus mõiste – pigem võiks neid ühtlustada. | Mittearvestatud. Tegemist on sisult erinevate mõistega ning AvTSi väljatoodud teabevaldaja mõiste sisu ei kata andmevaldaja mõistet. |
| Eelnõus peaks „Riigi Infosüsteemide Amet“ asemel olema „Riigi Infosüsteemi Amet“. | Arvestatud. |
| Eelnõu seletuskirja mõjude peatükk ei sisalda teavet, kuidas on tagatud Eesti teabeväravasse riikliku juurdepääsupunkti loomise ja sellega seotud TRAMi arendustellimuste täitmise rahastamine. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
| Transpordiamet | Transpordiamet haldab ise mitmeid direktiivi alusel olevaid süsteeme ja taristut - Veneküla turvaparkla, Tarktee süsteem koos sealsete andmetega, Tarktee ja Teeregister. Transpordiamet peaks tagama enda poolt avaldatud andmete sõltumatu vastavushindamise. Kliimaministeeriumil tuleks hinnata, kas Transpordiamet oma sisemise töökorraldusega saab vastavalt direktiivile oma funktsioonid piisavalt eraldada ning kas enda andmete hindamise osa tuleks kinnitada sisekontrolli üksuse poolt või osta sisse teenusena. KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) nr 885/2013, 15. mai 2013, millega täiendatakse intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL seoses veoautodele ja tarbesõidukitele ettenähtud turvalisi parkimiskohti käsitleva teabeteenuse osutamisega artikli 8 lõike 1 kohaselt peab riiklik pädev asutus olema erapooletu ning teenuse osutajatest, parklate haldajatest ja teehaldajatest sõltumatu**.** | Mittearvestatud. Transpordiametil tuleb tagada sisekontrollimeetmetega kohustuste lahusus, mis tähendab, et iseenda töö üle ei saa teha järelevalvet. Järelevalveülesande sõltumatus ja lahusus kontrollitavast tegevusest tagatakse asutuse juhtimisstruktuuriga, kus järelevalvetegevuse alluvus ja aruandeliin erineb kontrollitava tegevuse vastutava täitja alluvusest ja aruandeliinist. |
| Vastavushindamise formaat võimaldab kontrollida, kas andmed on või ei ole ja kas nad on õiges esitlusformaadis. Transpordiametil ei ole võimalik kontrollida andmete sisu, st kas andmed on autentsed ja õiged, see väljub vastavushindamise skoobist ning peaks olema andmeomaniku vastutus ja sedasi ka selgelt seaduses määratletud. Palume täiendada eelnõu punkti 3), paragrahvis 6¹ peaks olema kirjas, et andmevaldajal peab olema kohustus teha andmed kättesaadavaks ning tagada nende ajakohasus ja õigsus. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
| Eelnõu punktis 4) on toodud paragrahvi 6¹ lõike 7 täiendus, mis ütleb, et Transpordiametil on "õigus" teha vastavushindamist kõikide nõuete täitmise osas. Kõikide nõuete hindamine väljub andmevärava skoobist. Andmevärava kontekstis saab vaadata, kas andmed on või ei ole olemas ning kas need on õiges formaadis. Transpordiamet ei saa midagi sisulisemalt kontrollida. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
| Seletuskirja punktis 6.2 on kirjutatud, et Transpordiamet on *kõnealuste nõuete täitmisel kohustatud juriidiline isik ning peab tagama, et ITS direktiivi nõuded oleksid täidetud*. Vastavushindamisega ei saa Transpordiamet tagada direktiivi täitmist. Vastavalt eelnõule saab ainult andmete mittevastavuse korral muuta need mitte avalikuks ja teha parandusettepanekuid andmeavaldajale (*sh* ka Transpordiameti struktuuriüksustele). Transpordiametil ei ole siin õigust sanktsioneerida ega võimalust tagada andmete vastavust direktiiviga (*va* Transpordiameti enda poolt avaldatud andmete osas). Transpordiametil on vaid võimalik edastada andmete avaldamise vastavushindamise tulemused Kliimaministeeriumile. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
| Eelnõus ei seata andmevaldajale sanktsioone direktiivis toodud kohustuse mittetäitmise eest, see teema tuleks ka ära reguleerida. | Mittearvestatud. Eelnõus ei ole ette nähtud sanktsioone direktiivis sätestatud kohustuste täitmata jätmise eest, kuna vastutus nimetatud kohustuste täitmise eest lasub riigil ja kohalikel omavalitsustel. |
| Justiits- ja Digiministeerium | Eelnõukohase seadusega halduskoormus ei suurene. Palume see teave esitada juba sisukokkuvõttes. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
|  | Eelnõuga lisatavas lõikes 24 sätestatakse, et intelligentse transpordisüsteemi rakenduse ja teenuse toimimiseks vajalikke isikuandmeid töödeldakse üksnes niivõrd, kuivõrd see on vajalik Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL I lisas kindlaks määratud intelligentsete transpordisüsteemide rakenduste, teenuste ja meetmete toimimiseks, et tagada liiklusohutus ja -turvalisus ning tõhustada liikluse, liikuvuse või intsidentide haldamist.  Eelnõuga lisatavas lõikes 25 sätestatakse, et töödeldavad andmed anonüümitakse või, kui see ei ole tehniliselt võimalik, siis andmed pseudonüümitakse.  Seletuskirja tuleb täiendada ja selgitada, mis saab olukordades, kus anonüümimine ega pseudonüümimine ei ole võimalik – kas sellisel juhul töödeldakse isikuandmeid või mitte ning kuidas otsustatakse andmetöötluse vajadus. | Arvestatud – täiendatud seletuskirja. |
|  | Eelnõuga liiklusseaduse §-i 61 kavandatava lõike 4 järgi teevad andmevaldajad staatilised ja dünaamilised andmed kättesaadavaks Riigi Infosüsteemi Ameti tehniliste juhendite kohaselt.  EL direktiivi 2014/40 art 4 punkt 22 kohaselt on riiklik juurdepääsupunkt liikmesriigi loodud digiliides, mis on ühtne andmetele juurdepääsu punkt, nagu on määratletud artikli 6 kohaselt vastu võetud spetsifikatsioonides.  Art 6 lõike 1 kohaselt võtab komisjon esmalt vastu spetsifikatsioonid, mis on vajalikud, et tagada ühilduvus, koostalitlusvõime ja pidevus intelligentsete transpordisüsteemide kasutusele võtmiseks ja tööks kasutamiseks prioriteetsete meetmete puhul. Sama artikli lõike 5 kohaselt: ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2015/1535 sätestatud menetluste kohaldamist, sätestatakse spetsifikatsioonides asjakohasel juhul olukord, mil liikmesriigid võivad pärast komisjoni teavitamist kehtestada täiendavaid norme intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamiseks kogu oma territooriumil või mõnes selle osas. Need normid ei tohi takistada koostalitlust. Seega tuleb esmalt jälgida komisjoni spetsifikatsioone ja alles seejärel riiklikke. Samas puudub Riigi Infosüsteemi Ametil (RIA) õigusaktide kehtestamise õigus ja seega on viide RIA kohustuslikele juhistele ekslik. Samas RIA-l on alati võimalik avaldada veebilehel soovituslikke juhiseid, kuid seda seaduses ei sätestata.  Kui on soov kehtestada ettevõtjatele lisaks komisjoni spetsifikatsioonidele täiendavaid nõudeid, siis tuleb ette näha vastav volitusnorm valdkonna eest vastutavale ministrile.  Palume RIA võimalust anda soovituslikke juhiseid ja näiteid teabe esitamiseks käsitleda seletuskirjas. | Arvestatud – täiendatud eelnõu ja seletuskirja. |
|  | Intelligentsete transpordisüsteemide käitajale tekib küberturvalisuse 2. direktiivi ülevõtmisega nõue järgida oma võrgu- ja infosüsteemide kaitsmisel küberturvalisuse nõudeid. Samas ei nähtu kehtivast LS-st, eelnõust ega selle seletuskirjast, milline on intelligentsete transpordisüsteemide käitaja vastutus siis, kui süsteemi käitamise vigade tõttu või kui käitaja tegevuse või tegevusetuse tulemusel on transpordisüsteem üle võetud pahatahtliku isiku või riigi poolt ning selle tulemusel on tekkinud kahju teistele isikutele või hukkub inimene (nt võrgus oleva sõidukiga inimeste tahtlik vigastamine või terrorism) või kui transpordisüsteemi kasutatakse ära nt üldise liikluse halvamiseks jne.  Peame vajalikuks, et vastutus oleks selge ning üheselt mõistetav enne intelligentsete transpordisüsteemide reaalset kasutusele võtmist. Palume seletuskirjas esitada vastutusega seonduv analüüs ning täiendada ka eelnõu. | Arvestatud osaliselt – täiendatud seletuskirja ja selgitatud. |
|  | Palume arvestada ka eelnõu ja seletuskirja failides esitatud normitehniliste märkustega ja märkustega eelnõu seletuskirja kohta. | Arvestatud – täiendatud eelnõu ja seletuskirja. |