

# 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.

Lisaks nähakse ette muudatused väärteomenetluse seadustikus ja maksukorralduse seaduses, et luua tõhusamad võimalused 2019. aasta 1. jaanuarist rakendatava lühimenetluse raames määratud mõjutustrahvide sissenõudmiseks Maksu- ja Tolliameti poolt.

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 teedele automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemide paigaldamine ja kasutamine kolmepoolse koostööna**, kus KOV-i ülesanne on seadmete soetamine ja haldamine, Transpordiameti ülesanne automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi 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 maksimaalmäära 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 püsinud muutumatuna 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.

Seadus on kavandatud jõustuma 2021. aasta 1. aprillil.

## 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 õigusnõunik Maila Pardla (tel 612 5239, [maila.pardla@siseministeerium.ee](mailto:maila.pardla@siseministeerium.ee)) ja 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 ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Siseministeeriumi õigusosakonna keeleteimetaja Airi Kapanen (tel 612 5241, [airi.kapanen@siseministeerium.ee](mailto:airi.kapanen@siseministeerium.ee)).

## 1.3. Märkused

Eelnõu väljatöötamise vajadus tuleneb „**Liiklusohutusprogrammi 2016–2025<sup>1</sup> 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.

Samuti on „**Siseturvalisuse arengukavas 2015–2020<sup>2</sup>**“ olulise tegevusena toodud, et rakendatakse automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme, ennekõike kiiruskaameraid.

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

Eelnõuga muudetakse:

- 1) VTMS-i avaldamismärkega RT I, 10.12.2020, 37;
- 2) LS-i avaldamismärkega RT I, 10.12.2020, 15;
- 3) MKS-i avaldamismärkega RT I, 04.01.2021, 21.

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

## **2. Seaduse eesmärk**

### 2.1. Automaatsete kiirusmõõteseadmete 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.

---

<sup>1</sup> Liiklusohutuse programmi elluviimiskava 2020–2023. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusohutus/LOP/lop\\_elluviimiskava\\_2020-2023.xlsx](https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusohutus/LOP/lop_elluviimiskava_2020-2023.xlsx) (14.12.2020).

<sup>2</sup> Korrakaitseaduse, kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse, ühistranspordiseaduse ja väärtemenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsus. Eelnõu toimik number 19-0966. [www] <https://eelnoud.valitsus.ee/main> (14.08.2020).

Eelnõuga tehakse õiguslikud muudatused ja luuakse finantsilised eeldused, et KOV-id saavad oma haldusterritooriumile automaatsete liiklusjärelvalve seadmete paigaldamisel nendega fikseeritud rikkumiste eest laekunud hoiatustrahvidest 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, Maanteeameti andmetel juhtus aastatel 2016–2019 kõikidest inimkannatanutega liiklusõnnetustest 60% KOV-i teedel või tänavatel. Nendes liiklusõnnetustes hukkunute arv moodustas keskmiselt 29% kõikidest liiklusõnnetustes hukkunutest. Erandiks oli 2019. aasta, kus kohalikel teedel hukkus 23 inimest ehk 44% hukkunutest.<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 2015–2019 hukkus liikluses keskmiselt 61 inimest aastas<sup>5</sup>.

Liiklusohutust mõjutab aasta-aastalt kasvav liiklussagedus. Maanteeameti 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.

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

<sup>3</sup> Liiklusaasta ülevaade 2019. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019> (14.08.2020).

<sup>4</sup> Liiklusohutusprogramm aastateks 2016–2025. [www] [https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article\\_files/liikusohutusprogramm\\_2016-2025.docx](https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liikusohutusprogramm_2016-2025.docx) (14.08.2020).

<sup>5</sup> Inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-statistika> (14.08.2020).

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

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.

2020. aasta novembri seisuga on riigimaanteede äärde paigaldatud 67 mõõtekabiini, milles kasutatakse 42 mõõtesüsteemi. Peale nende on kasutusel kaks mõõtesüsteemi Tallinna linnas, 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 Maanteeametile, sest KOV-il ei ole seaduslikku alust neid käitada. Teiste kohalike teede äärde praegu automaatseid kiirusmõõtesüsteeme paigaldatud ei ole. Peale statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutab PPA alates 2019. aasta juulist kaheksat teiseläädavat 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 esmajoones riigimaanteede äärde. Samal ajal on KOV-ide teed, kus juhtub 60% 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

<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) (14.08.2020).

<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) (14.08.2020).

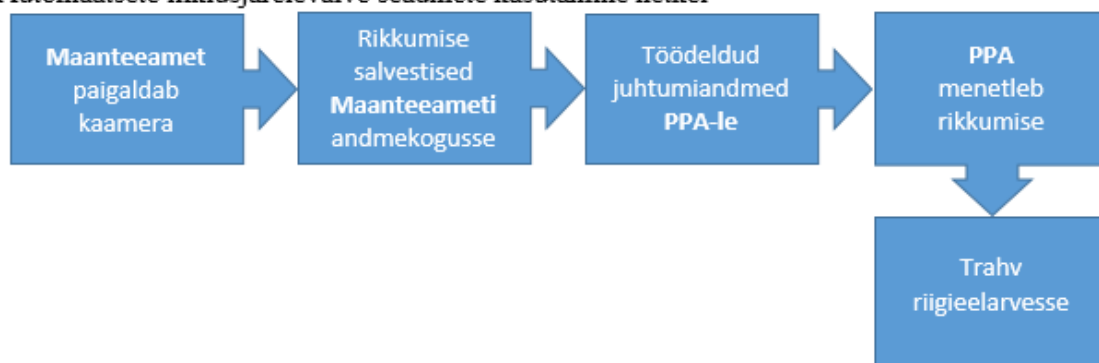
<sup>9</sup> Kiiruskaamerate asukohad. [www]

<https://www.mnt.ee/et/tee/liikluskorraldus/kiiruskaamerad/kiiruskaamerate-asukohad> (28.12.2020).

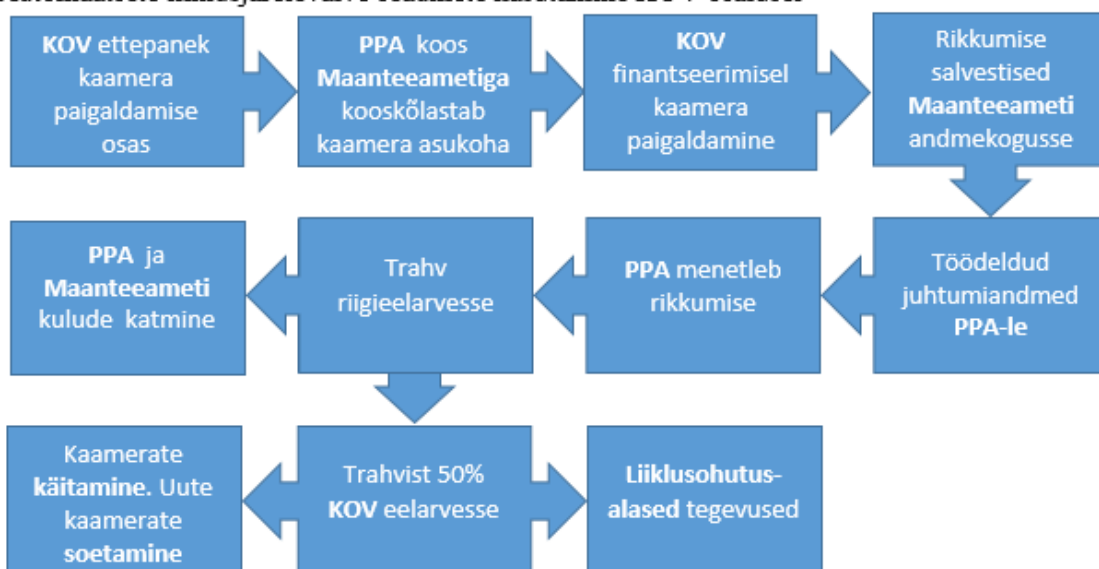
<sup>10</sup> Kaamerad on antud Maanteeameti kasutusse 5 aastaks ja leping lõppeb 2021. aasta detsembris.

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 liiklusohutusosalast tegevust.

#### Automaatsete liiklusjärelvalve seadmete kasutamine hetkel



#### Automaatsete liiklusjärelvalve seadmete kasutamine KOV osalusel



**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 liiklusohutusosalaste tegevuste elluviimiseks, toimib 2000. aastate algusest Ühendkuningriigis<sup>11</sup>.

Kavandatava muudatuse kohta on koostatud väljatöötamiskavatsus, mis esitati kooskõlastamiseks eri ministeeriumitele ning Eesti Linnade ja Valdade Liidule<sup>12</sup>.

<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) (14.08.2020).

<sup>12</sup> vt viide 2

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.

## 2.2. Trahvimäära suurendamine

Eelnõuga tehakse ettepanek suurendada lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi arvutamiseks kasutatava summa suurus 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.

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

Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi arvutamiseks kasutatava summa suurus on püsinud muutumatuna alates kirjaliku hoiatamismenetluse kasutuselevõttust. Väga väike muudatus tehti seoses eurole üleminekuga 2011. aasta algul, mil summa vähenes 50 kroonilt 46,94 kroonile (s.o 3 eurot)<sup>13</sup>.

1. jaanuarist 2019 on kasutusel lühimenetlus. Lühimenetluses kasutatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest<sup>14</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 tehiolud sarnased. Seetõttu vähenes lühimenetluse jõustumisel LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise eest määratava rahatrahvi maksimummäär 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 maksimummäär.

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 1407 eurole.

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

---

<sup>13</sup> euro kasutusele võtmise seaduse § 99 p 5

<sup>14</sup> Lühimenetlust kasutatakse ainult LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise korral ehk lubatud sõidukiiruse ületamisel kuni 20 km/h.

**Tabel 1.** Töötasu alammäär ja trahvimäär suuruse võrdlus aastatel 2009–2020

Aasta	Töötasu alammäär täistööaja korral <sup>15</sup>	Keskmine brutokuupalk <sup>16</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	
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 <sup>17</sup>	584 eurot (9137,61 krooni)	1404 eurot	

Sõidukiirus määrab liiklusõnnetuse tagajärgede tõsiduse. Lubatud sõidukiiruse ületamine on üks peamisi raskete, sh surmaga lõppevate liiklusõnnetuste põhjuseid.

Maanteeameti tellitud küsitlusuuringu<sup>18</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 ja kasutusele võetud teisaldatavad automaatsed kiirusemõõtesüsteemid, mis lühendasid menetluse aega, on rikkumisi võimaldanud fikseerida rohkem rikkumisi.

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

Lubatud sõidukiiruse ületamine	2016	2017	2018	2019
Kiiruse ületamine kuni 20 km/h	14 575	7 822	9 354	25 415 <sup>19</sup>
Kiiruse ületamine 21–40 km/h	28 514	23 943	25 098	23 577

<sup>15</sup> Kättesaadav aadressil <https://www.emta.ee/et/ariklient/tulud-kulud-kaive-kasum/kinnipeetud-tulumaks-tulumaksu-kinnipidamine/tootasu-alammaarad> (17.08.2020).

<sup>16</sup> Kättesaadav aadressil <https://www.stat.ee/stat-keskmine-brutokuupalk> (17.08.2020).

<sup>17</sup> 2020. aasta I kvartali andmed

<sup>18</sup> Turu-Uuringute AS, 2019. Sõiduki juhtimine joobes, väsinult ja sõidukiiruse valik. Küsitlusuuring. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019/liikluses-kaitumise-ulevaade-2019#tab-4> (17.08.2020).

<sup>19</sup> Nendest 25 020 rikkumise korral viidi läbi lühimenetlus.

Kiiruse ületamine 41–60 km/h	1 921	1 804	2 002	1 660
Kiiruse ületamine üle 60 km/h	255	210	253	239
<b>Kiiruse ületamine kokku</b>	<b>45 265</b>	<b>33 779</b>	<b>36 707</b>	<b>50 891</b>
Kiiruskaameratega fikseeritud rikkumised	114 619	114 311	110 424	136 149 <sup>20</sup>

Oluline on pöörata tähelepanu, et karistused sedalaadi rikkumiste eest oleksid piisavalt mõjusad, mitte ebaproportsionaalselt leebed. Sissetulekute kasvades ei ole samale tasemele jäänud trahvimäärar 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.

Trahvimäära suurendamine ei tähenda ühemõtteliselt karistuspoliitika karmistamist. Lühimenetluse rakendamiseks lõi 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 9354, kuid 2019. aastal 395<sup>21</sup>. Samuti võib vähetähtsa teo puhul jätta väärtemenetluse 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 väärtemenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus<sup>22</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. Esialgu 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 sissenõudmise osas Maksu- ja Tolliametile (edaspidi *MTA*) 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 sundtäitmine ei eelda isikul oleva vara realiseerimist.

Vastavalt VTMS § 202 lg 1 pöörab kohtuvälise menetleja jõustunud otsuse ja määruse täitmisele selle teinud kohtuvälise menetleja.

<sup>20</sup> Nendest 21 976 rikkumist fikseeriti teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemidega.

<sup>21</sup> PPA andmetel. 2019. aasta puhul on arvestatud väärtegused, millele kohaldati kiir- või üldmenetlust. Põhiosa LS-i § 227 lg-s 1 sätestatud väärtegused menetleti lühimenetluses.

<sup>22</sup> 216 SE



VTMS § 204 lg 1 p 3 kohaselt loetakse kohtuvälise menetleja otsus rahatrahvi kohaldamise kohta täidetuks ja otsust ei pöörata täitmisele, kui MTA on tema poolt määratud rahatrahvi enne täitmisele pööramise tähtaja möödumist täies ulatuses tasaarvestanud maksukorralduse seaduses sätestatud korras.

MKS § 128 lg 1 kohaselt on maksuhaldur kohustatud sisse nõudma maksukohustustlase poolt 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 § 128 lg 4 p 2 ette, et maksuhaldur võib sisse nõuda määratud rahatrahvid ning muud nimetatud otsusest tulenevad menetluskulud, mille täitmisele pööraja on VTMS § 202 lg 1 kohaselt Maksu- ja Tolliamet. Maksuvõlg ja teised rahalised kohustused sundtäidetakse MKS-is ning täitemenetlust reguleerivates õigusaktides sätestatud korras.

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

Hetkel 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 § 128 lg 4 käsitleb otsesõnu tasumata rahatrahvi kui väärteo eest mõistetud karistuse sissenõudmist. Mõjutustrahv on aga mittekarakteristlik sanktsioon ega ole normis eraldi viidatud. Analoogia korras ei saa sissenõudmisega seotud norme kohaldada, kuna tegemist on isiku õiguseid piirava regulatsiooniga.

Lühimenetlust rakendatakse MTA poolt väiksema ebaõigus-sisuga väärtegude korral – näiteks veoauto juhtimine teekasutustasu tasumata (LS § 261<sup>8</sup>) ja veoauto juhtimine väiksemas määras tasutud teekasutustasuga (LS 261<sup>9</sup>).

2019. aastal rakendati MTA poolt lühimenetlust 973 korral ja määrati 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>23</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> lõike 1 punktis 1 sõna „liiklusjärelvalveseadmega“ sõnadega „liiklusjärelvalve süsteemiga“. Muudatuse tegemise põhjus on vajadus ühtlustada eri õigusaktide terminid. Seadusandja on VTMS-is ja LS-is kasutanud sama tehnilise lahenduse kohta erinevaid väljendeid.

<sup>23</sup> Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse kooskõlastamine. Kooskõlastuskiri number 20-1274/04 [www] <https://eelnoud.valitsus.ee/main> (15.12.2020).

LS-is kasutatakse läbivalt mõistet „automaatse liiklusjärelevalve süsteem“, mis majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015 määruse nr 35 „Automaatse liiklusjärelevalvesüsteemi andmekogu põhimäärus“ § 4 lõike 1 kohaselt on „tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosneb järelevalvekaamerast või -kaamerateest, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõturist, dokumenteerimisseadmest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist on õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks“.

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

**Eelnõu § 1 punkti 2** kohaselt asendatakse VTMS-i § 54<sup>1</sup> lõike 4 esimeses lauses number „190“ numbriga „300“ ja **punkti 3** kohaselt VTMS-i § 54<sup>8</sup> lõike 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 ( $5 \times 60$ ).

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 ( $5 \times 20$ ).

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

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

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

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

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

**Eelnõu § 1 punkti 5** kohaselt muudetakse VTMS-i § 212<sup>1</sup> selliselt, et kehtivas regulatsioonis olevad sätted jaotatakse sõnastust muutmata lõigeteks 1 ja 2 ning lõikega 3 lisatakse uued sätted.

**Lõige 1** sätestab hoiustrahvi ja mõjutustrahvi laekumise üldpõhimõtte. Mõlemad, nii hoiustrahv kui ka mõjutustrahv laekuvad üldjuhul riigieelarvesse. Erisused laekumise kohta sätestatakse sama paragrahvi lõigetes 2 ja 3.

**Lõike 2** kohaselt kantakse hoiustrahv või mõjutustrahv otsuse teinud KOV-i eelarvesse, kui selle määratud kohtuväline menetleja on valla- või linnavalitsus. Tegemist on juba kehtiva regulatsiooniga ja seda ei muudeta.

**Lõikega 3** sätestatakse, et valla- või linnavalitsuse poolt 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 lk 5). 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 hoiustrahvidest eraldatakse KOV-idele raha üks kord kvartalis. Kvartali jooksul laekunud trahviraha kantakse üle Riigi Tugiteenuste Keskuse (edaspidi *RTK*) poolt kalendriaastale järgneva aasta 20. jaanuariks. Väljamakse aluseks vajalikud andmed esitab RTK-le PPA, menetluse infosüsteemi (edaspidi *MIS*) trahvimooduli andmete<sup>24</sup> põhjal. Arvestamise aluseks on fikseeritud liiklusrikkumised, mille kohta PPA on saatnud trahviteate ning mille hoiustrahv on andmete edastamise ajaks tasutud. Tuleb arvestada, et aastatel 2017–2019 laekus PPA määratud hoiustrahvidest keskmiselt 88,5% aastas. Sarnaselt toimitakse rahvastikutoimingute hüvitise puhul<sup>25</sup>, kus tasandus- ja toetusfondist KOV-idele raha eraldamise korraldab

<sup>24</sup> Arvestamise aluseks on fikseeritud liiklusrikkumised, mille kohta PPA on saatnud trahviteate ning andmete edastamise ajaks trahv tasutud.

<sup>25</sup> Rahandusministeerium, 2020. Finantseerimine. [www]

<https://www.rahandusministeerium.ee/et/kov/finantseerimine> (14.08.2020).

Rahandusministeerium, võttes raha jagamisel aluseks Siseministeeriumi esitatava rahvastikutoimingute statistika.

Eelnõu näeb ette, et KOV-ile kuuluva automaatse liiklusjärelevalve seadmega fikseeritud rikkumistest laekuv trahvisumma jaotatakse riigi ja KOV-i vahel pooleks. Jaotuse aluseks on võetud kulud, mis kaasnevad automaatsete liiklusjärelevalve 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>.

Eelnõu ettevalmistamise käigus on üle-euroopalise liikluspolitsei võrgustiku (ingl TISPOL, European Traffic Police Network) kaudu uuritud, millistes Euroopa riikides kasutatakse lähenemist, kus automaatse liiklusjärelevalve 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 liiklusjärelevalve keskusega (CANARD). Hiljem liikus üleriigiliselt kogu järelevalve 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>28</sup>) või KOV. Viies trahviraha (20%) läheb KOV-ile, kes katab sellest järelevalvega 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 liiklusjärelevalvekaamerate trahvitulu suunatakse KOV-i eelarvesse, mis jagab selle pooltele kulude katteks ja liiklusohutuslaste 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>29</sup>

Peale eespool toodu nähakse lõikes 3 ette KOV-ile eraldatud raha kasutamise põhimõtted.

Eelnõu kohaselt kasutatakse eraldatud raha automaatse liiklusjärelevalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.

---

<sup>26</sup> Arvestatud on lahendusega, mille puhul ka KOV-i seadmetega fikseeritud rikkumiste andmed liiguvad liiklusjärelevalvesüsteemi 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

<sup>28</sup> Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft – ettevõtte, mis planeerib, finantseerib, tagab korrashoiu ja kogub teemaksud Austria kiir- ja ekspressteedel

<sup>29</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) (14.08.2020).

Statsionaarsete automaatsete kiirusmõõteseadmete näitel, arvestades nende soetus- ja iga-aastast tugiteenuste kulu, tööiga, määratud hoiustrahvide 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>30</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>31</sup> täitmiseks.

Rahakasutuse korraldamise eesmärk on suurendada KOV-ide võimet eelkõige liiklusohutusega tegelemisel ning suunata liiklusrikkumistest saadav trahviraha liikluskasvatuse korraldamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks Sarnast põhimõtet kasutatakse teekasutustasu puhul, kus seadusega nähakse ette teekasutustasust laekuva raha kasutamine transporditaristu hoiuks<sup>32</sup>. Samuti on keskkonnakasutusest riigile laekuvast tulust Keskkonnaministeriumile eraldatava raha puhul ette nähtud selle sihtotstarbeline kasutamine keskkonnaseadustiku üldosa seaduses sätestatud eesmärkide täitmiseks, sealhulgas taastuvate loodusvarade taastootmiseks ja kaitseks<sup>33</sup>.

#### Eelnõu § 2 käsitleb LS-i muudatusi

**Eelnõu § 2 punkti 1** kohaselt täiendatakse LS-i § 199 lõikega 10, millega nähakse ette Vabariigi Valitsuse või tema volitatud ministri määrusega KOV-i poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele nõuete kehtestamine.

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.

Kuna automaatseid liiklusjärelvalve süsteeme võivad edaspidi paigaldada ja käitada kõik 79 KOV-i, on ühetaoliseks praktikaks vajalik kehtestada kõigile ühesugused nõuded.

LS-i § 199 lõike 10 alusel kehtestatavas määruses nähakse ette kriteeriumid, millega peab enne paigaldamist arvestama, nt asukoha riskianalüüs; 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, teedehituslike või veel mõne muu meetmega ohutumaks muuta, või on seda eesmärki silmas pidavad meetmed võrreldes seadme kasutuselevõtu kuludega ebanõistlikult 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

---

<sup>30</sup> Kui KOV kavandab soetamiskulude jaotamise seadmete prognoositavale kasutusajale ehk kümnele aastale, peaks pärast iga-aastast soetamis- ja haldamiskulude katmist jääma osa eraldatud rahast alles juba esimesel aastal.

<sup>31</sup> KOV-id korraldavad liiklejate turvalisuse tagamiseks oma haldusterritooriumil liiklusohutusala selgitus- ja kasvatustöö elluviimist elanikkonna seas, koolides ja lasteasutustes ning rahvusliku liiklusohutusprogrammi elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide ning tegevuskavade kaudu.

<sup>32</sup> LS-i § 190<sup>7</sup>

<sup>33</sup> keskkonnatasude seaduse § 4 lõige 3

juba toimivat lahendust, mitte luua infosüsteeme juurde. Kolmepoolse koostöö korral on ülesanded jagatud järgmiselt:

- 1) KOV-i 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.

Automaatsed liiklusjärelvalve süsteemi paigaldada sooviv KOV esitab planeeritava asukoha määruuses sätestatud tingimustel PPA ja Transpordiameti esindajatest moodustatud komisjonile, kes kinnitab asukoha, kui see vastab paigalduspõhimõtetele. PPA ja Transpordiameti hinnangu andmine on vajalik, et seadmed paigaldataks liiklusohutuse parandamise seisukohalt olulisesse kohtadesse. PPA on peamine liiklusjärelvalve tegija ning tal on ülevaade liiklusrikkumiste ja liiklusõnnetuste kohta. Maanteeameti tegevusvaldkond on liiklusohutuse tagamine<sup>34</sup>, samuti on neil olemas pikaajaline paigaldamise ja käitamise kogemus praegu töös olevate statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide näol.

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. Kehtestatavas määruuses nähakse ette tehnilised nõuded kasutusele võetavatele automaatse liiklusjärelvalve süsteemidele, et need ühilduksid olemasoleva andmevahetussüsteemiga.

Lisaks nähakse määruuses ette nõuded tähistusele ja liikluskorraldusele, millega seadmete paigaldamisel peab arvestama.

Automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutusele võtmisel tuleb järgida LS § 199 lõike 7 alusel kehtestatud määruuse 3. peatükis toodud regulatsiooni. Vastav viide lisatakse ka LS § 199 lg lõike 10 alusel kehtestatavasse määruusesse.

Kuna määruuses sätestavad nõuded puudutavad nii Siseministeeriumi kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tööd, kehtestatakse see Vabariigi Valitsuse või tema volitatud ministri poolt.

**Eelnõu § 2 punktiga 2** muudetakse LS-i § 262 punktis 1 toodud hoiatustrahvi ja LS-i § 262<sup>1</sup> lõike 2 punktis 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 hoiatustrahv 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 hoiatustrahviga, siis pärast muudatuse jõustumist on hoiatustrahvi suurus viis eurot.

Eelnõu § 2 punktiga 2 kavandatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest ettenähtud hoiatus- ja mõjutustrahvide suurendamine, sest hoolimata politsei järjepidevast

---

<sup>34</sup> Maanteeameti põhimääruse § 6. [www] <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102018003> (17.08.2020).

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>35</sup>.

Nii hoiatustrahvi kui ka mõjutustrahvi puhul on lubatud sõidukiiruse ületamise korral trahvi suuruse arvestamiseks kasutatav summa püsinud muutumatuna alates vastava menetlusliigi kasutuselevõtust. Koosmõjus töötasu alammäära 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 preventiivne mõju.

2015. aastal algatas Justiitsministeerium karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise<sup>36</sup>, millega kavandati suurendada trahviühikut ja koos sellega lubatud sõidukiiruse ületamise korral määratava hoiatustrahvi arvutamise aluseks olevat summat kolmelt eurolt viiele eurole ning hoiatustrahvi maksimummäära. Kavandatud muudatust ei tehtud, kuna eelnõu lükati Riigikogus tagasi.

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.

Lubatud sõidukiiruse ületamine on enimlevinud liiklusrikkumine – 2019. aastal registreeriti 187 000 ja kahel varasemal aastal pea 150 000 rikkumist aastas. Lubatud sõidukiiruse ületamise kohta valitseva suhtumise parandamiseks on seega põhjendatud 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>37</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.

---

<sup>35</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> (17.08.2020).

<sup>36</sup> Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus, millega suurendatakse trahviühikut 146 SE. [www] <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/64f54788-8951-4ec5-b8be-35d64a1c7137/Karistusseadustiku%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus,%20millega%20suurendatakse%20trahvi%C3%BChikut> (17.08.2020).

<sup>37</sup> Kiiruskaamerad. Andmete edastamine ja menetlemine. [www] <https://www.mnt.ee/et/tee/liikluskorraldus/kiiruskaamerad/andmete-edastamine-ja-menetlemine> (17.08.2020).

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

**Tabel 3.** Automaatsete liiklusjärelevalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste jaotus kiiruseületamiste kaupa aastatel 2010–2020

Lubatud sõidukiiruse ületamine	Rikkumisi kokku	Osakaal kõigist rikkumistest
3 km/h	224 883	25,1%
4 km/h	144 192	16,1%
5 km/h	104 260	11,6%
6 km/h	99 607	11,1%
7 km/h	57 499	6,4%
8 km/h	46 389	5,2%
9 km/h	38 348	4,3%
10 km/h	32 116	3,6%

Lähtudes sellest, et põhiosa automaatsete liiklusjärelevalvesüsteemidega 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. Praktikast pööravad politseiametnikud tähelepanu esmajoones nendele rikkumistele, mis võivad kaasa tuua raskemad tagajärjed. Samuti võib, koht, kus politseiametnik sõidukiirust fikseerib, olla liiklejale ettearvamatum.

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 4.** Lubatud sõidukiiruse ületamised, millele kohaldati 2019. aastal<sup>38</sup> lühimenetlust

Lubatud sõidukiiruse ületamine	Rikkumisi kokku	Osakaal kõigist rikkumistest
10 km/h	287	1,2%
11 km/h	720	2,9%
12 km/h	1 175	4,7%
13 km/h	1 417	5,7%
14 km/h	1 893	7,6%
15 km/h	2 818	11,3%

<sup>38</sup> Kuna lühimenetlust rakendati 1. jaanuarist 2019, saab esile tuua üksnes 2019. aasta andmed.



16 km/h	3 244	13%
17 km/h	3 741	15%
18 km/h	3 415	13,7%
19 km/h	3 126	12,5%
20 km/h	2 947	11,8%

Enamikul juhtudel – 3/4 rikkumistest –, millele kohaldata lühimenetlust, ületati lubatud sõidukiirust 15–20 km/h<sup>39</sup>. See tähendab, et trahvimäära muutmisel saab mõjutustrahv olema ühe rikkumise kohta senisest keskmiselt 30–40 eurot suurem.

**Tabel 5.** 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
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 mõjutustrahvidele, kuna mõjutustrahvi saab määrata vaid LS-i § 227 lõikes 1 ettenähtud rikkumise, s.o lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis.

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

Hetkel kehtiva regulatsiooniga saab maksuhaldur sisse nõuda ainult rahatrahvid, mille täitmisele pööraja on VTMS § 202 lõike 1 kohaselt MTA. Nimetatud säte ei laiene mõjutustrahvidele, kuna mõjutustrahvide täitmisele pööramine on reguleeritud lühimenetlust puudutavas jaos, VTMS § 54<sup>10</sup>. Selleks, et VTMS-is sätestatud mõjutustrahvi täitmisele pööramise õigus peegelduks ka MTA täitetoimingute aluseks olevas MKS-is, tuleb MKS § 128 lõike 4 punktis 2 sätestatud täitmisele pööratavate

<sup>39</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.

nõuete nimekirja lisada ka mõjutustrahv. MKS-i muutmise eelduseks on, et VTMS § 54<sup>10</sup> lisatakse MTA poolt koostatud lühimenetluse otsuste sundtäitmist puudutav erisus.

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

MKS näeb MTA-le ette õiguse teha nõude täitmist tagavaid toiminguid ning pöörata sissenõue rahalisele õigusele (MKS §-id 130 ja 131). Juhul, kui MTA-l ei õnnestu endal 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 2021. aasta 1. aprill.

#### **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 kaks järgmist muudatust:

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

Arvestades, et mõlema 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 hoiatustrahvist. Muudatusega suureneb KOV-i panus liiklusohutuse tagamisse.

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

**Transpordiamet**, kelle ülesanne on liiklusohutuse parandamine ja automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamine.

**Maksu- ja Tolliamet**, kes lisaks PPA-le ja Transpordiametile teostab riiklikku järelevalvet 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 mootorsõidukijuhte, kuna liiklusseadus näeb ette sanktsioonid, kui mootorsõidukijuht ületab lubatud sõidukiirust. Hoiatustrahvi võib määrata mootorsõidukiga toime pandud liiklusväärteo 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 liiklusjärelevalve süsteemide võrk, mis katab ka kohalikke teid.

Automaatsed liiklusjärelevalve seadmed avaldavad mõju sõidukijuhtide 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 surmajuhtumiteta) 2,5%<sup>40</sup>. Seost keskmise kiiruse vähendamise ja õnnetuste vähenemise vahel kinnitavad ka varasemad uuringud<sup>41 42</sup>.

Eri uuringute põhjal vähendavad automaatsed kiiruskaamerad liiklusõnnetusi ligikaudu 20%. Maanteeameti tehtud uuringus<sup>43</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>44</sup>

Maanteeameti koostatud hinnangu „Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine“<sup>45</sup> kohaselt väheneks kümne statsionaarse automaatse kiirusmõõteseadme paigaldamise

---

<sup>40</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> (17.08.2020).

<sup>41</sup> Finch, D.J., Kompfner, P., Lockwood, C.R. & Maycock, G., 1994. Speed, speed limits and accidents. *Project report- Transport Research Laboratory*. [www] <https://trl.co.uk/sites/default/files/PR058.pdf> (17.08.2020).

<sup>42</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/trl421.pdf> (17.08.2020).

<sup>43</sup> Maanteeamet, 2019. Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelevalve 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) (14.08.2020).

<sup>44</sup> Liiklusaasta 2018. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018/luhiulevaade-liiklusohutuse-olukorrast-2018-aastal/surmaga-loppenud> (17.08.2020).

<sup>45</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

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>46</sup>

Foorikaameratega kaasneva ebasoovitava mõjuna on 2013. aastal tehtud analüüsis<sup>47</sup> välja toodud, et kaamerate rakendamine võib kaasa tuua tagant otsasõitute sagenemise ning vigastatute arvu 19% ja varakahjuga otsasõitute arvu 39% kasvu. Kuna tagant otsasõidud on kergemate tagajärgedega õnnetused kui sõidukite kokkupõrked ristmikul, hinnatakse kaamerate mõju liiklusohutusele positiivseks. Aja jooksul väheneb tagant otsasõitute 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 Avaldub 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 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-d, kes soetavad automaatsed liiklusjärelvalve seadmed, saavad mõjutada oma kogukonna turvalisust ja nende eelarve liiklusohutuse tagamiseks pikas perspektiivis suureneb.

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

---

<sup>46</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Foorikaamerate rakendamine liiklusjärelvalves.

<sup>47</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) (17.08.2020).

**Mõju sihtrühm I: mootorsõidukijuhid** (Eestis on 646 985 juhtimisõigusega isikut<sup>48</sup>, kellest teatud osa sõidukit ei juhi, näiteks 2018. aastal oli nende osakaal, kes ei olnud viimase 12 kuu jooksul sõidukit juhtinud, 7%<sup>49</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 Avaldub mõju

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

Veoauto juhi poolt teekasutustasu tasumata jätmise (LS § 261<sup>8</sup>) või väiksemas määras tasumisega (LS § 261<sup>9</sup>) seotud rikkumiste kohta viis Maksu- ja Tolliamet 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>50</sup> ja võrdluseks sõidukijuhtide seas liikluskäitumise kohta tehtud küsitlusuuringu tulemused. PPA statistika lubatud sõidukiiruste rikkumiste kohta on toodud seletuskirja tabelis 2 (lk 7), 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 tavapärast käitumist ega äratada neis lisatähelepanu.

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

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

---

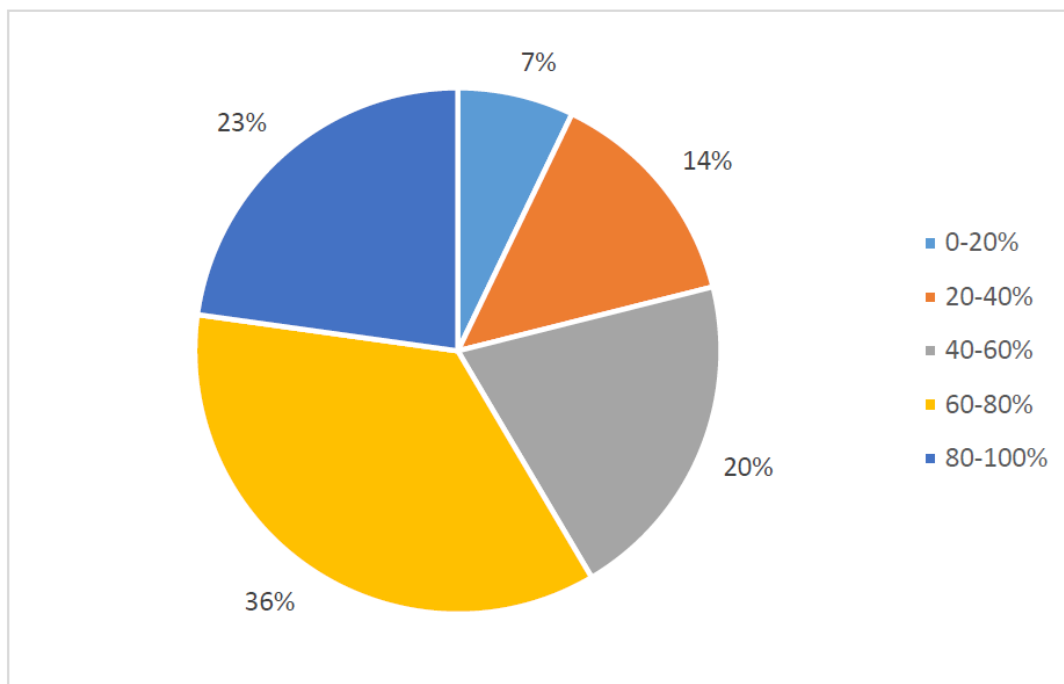
<sup>48</sup> Maanteeameti andmed 01.07.2020 seisuga.

<sup>49</sup> Turu-Uuringute AS, 2018. Sõiduki juhtimine. [www]

[https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki\\_juhtimine\\_joobes\\_vasivalt\\_ja\\_soidukiiruse\\_valik\\_09-2018\\_aruanne.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasivalt_ja_soidukiiruse_valik_09-2018_aruanne.pdf) (17.08.2020).

<sup>50</sup> ERC Konsultatsioonid OÜ, 2019. Sõidukite liikumiskiiruste mõõtmine Eesti põhimaanteedel kiiruspiirangute alades. [www]

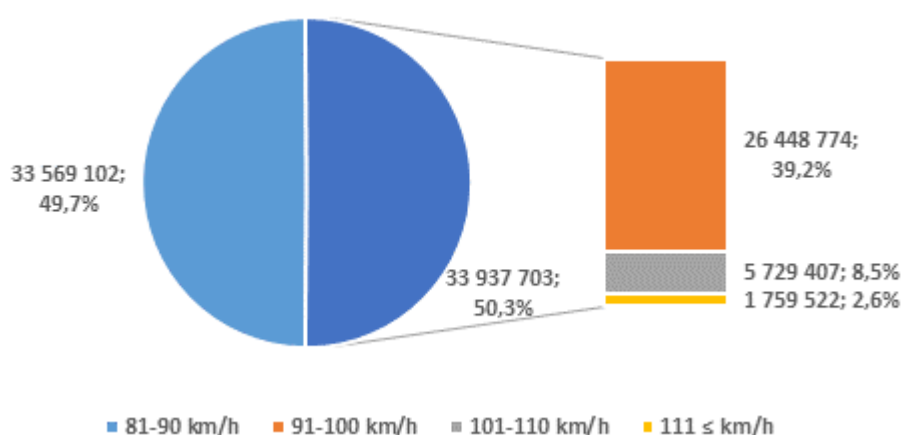
[https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvote\\_soidukiirused\\_pohimaanteedel\\_erc-25-2019.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvote_soidukiirused_pohimaanteedel_erc-25-2019.pdf) (17.08.2020).



**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>51</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%).



**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

<sup>51</sup> 2017. aasta 11 kuul (jaanuarist novembrini) mõõdeti 80,8 miljoni sõidu kiirust. Sõidukite arvu ei olnud püsiloenduspunktide andmete põhjal võimalik määrata.

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>52</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 muutumatuna.

Piirkiiruse ületamis10 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 liiklusohutlikku 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>53</sup>, oli kõigest 7 ehk kümnendik kõikidest mõõtepunktidest<sup>54</sup>.

Liikluskäitumise monitooringu<sup>55</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.

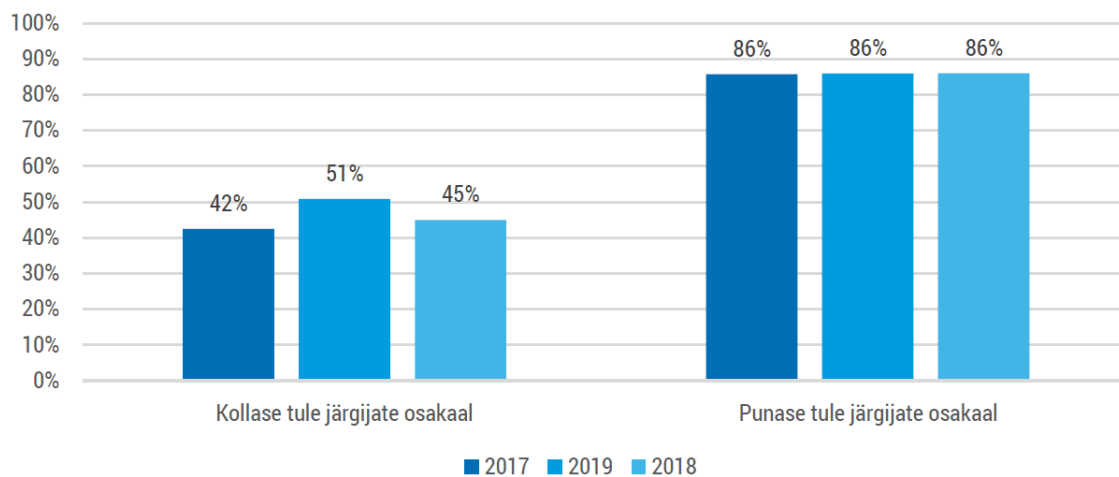
---

<sup>52</sup>Maanteeamet, 2020. Liiklusaasta ülevaade 2019. [www] <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019/liikluses-kaitumise-ulevaade-2019#tab-4> (17.08.2020).

<sup>53</sup> Eeldusel, et vähemalt 54% juhtidest järgib lubatud sõidukiirust, saab piirkiiruse ületajate arv olla 46% või vähem.

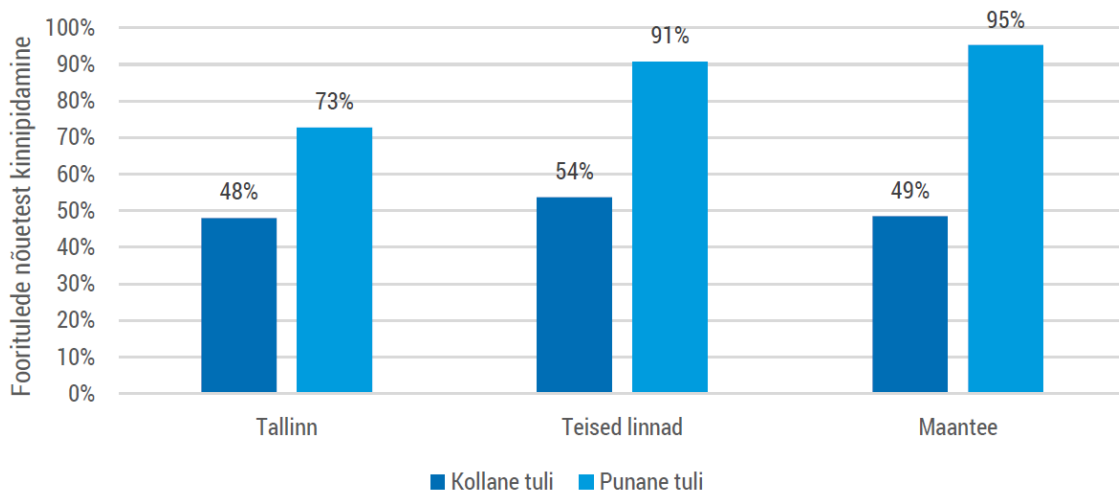
<sup>54</sup> Asulates, 50 km/h piirangualas oli 68 mõõtekohta.

<sup>55</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) (17.08.2020).



**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%.

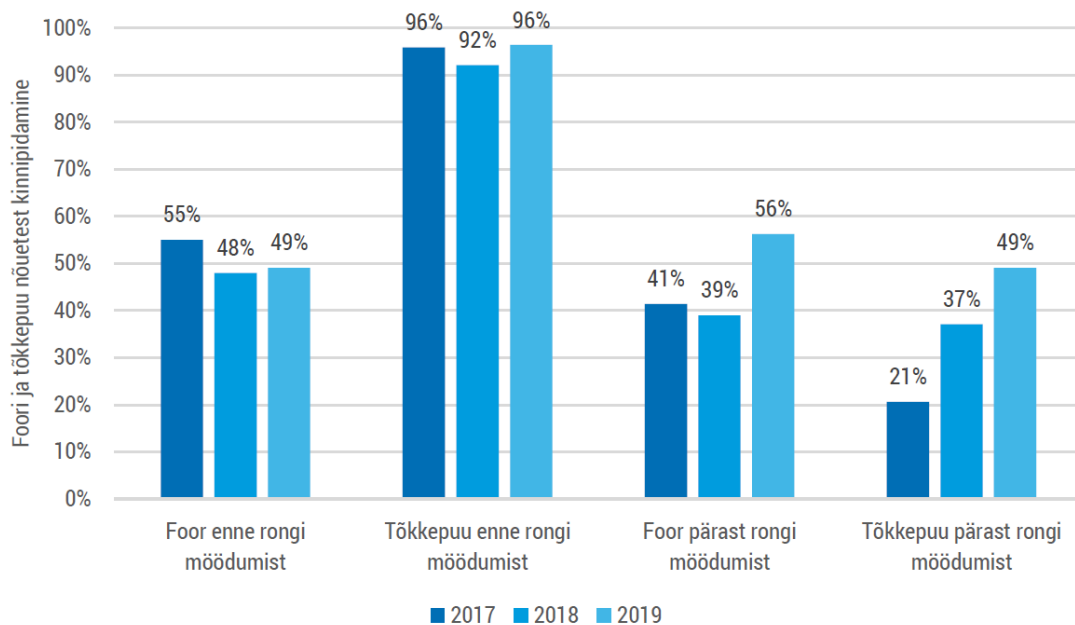


**Joonis 5.** Fooritulede nõuetest kinnipidamine piirkonniti (Maanteeamet)

PPA ametnikud selgitasid 2018. aastal 2848 keelava fooritulega sõitmist ja 2019. aastal 4330. Lisaks fikseeriti 2019. aastal automaatsete foorikaameratega 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 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, viimasel kümnel aastal ka statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide ja alates 2019. aasta juulist teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide abil. Tallinnas kasutatavad statsionaarsed automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid omavad täiendavat funktsionaalsust, võimaldades mõõtesüsteemid liidestada foorikontrolleritega ning filmida sõidukit ka tagantpoolt, et lisaks sõiduki esiosast tehtavale fotole oleks salvestisel fikseeritud ristmikule sõitmise hetkel kehtinud foorirežiim.

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. Maksu- ja Tolliameti poolt 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 koormavamaks (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 foori 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 liikumisteel, kui sellel asub automaatse liiklusjärelvalve seade, olla kokkupuude regulaarne, kuid see ilmselt ei mõjuta liikluskäitumist, kuna automaatse liiklusjärelvalve seade on üks tavapärane osa muudest liikumisteel jäävatest objektidest (foorid, ristmikud, liiklusemärgid jne). Kindlasti sõltub mõju avaldumise sagedus ka uute, KOV-ide paigaldatavate automaatse liiklusjärelvalve 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 väljastatakse keskmiselt 112 000 hoiatustrahvi aastas ehk ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta 2300 hoiatustrahvi. Arvestades juhtimisõigusega isikute arvu<sup>56</sup>, puutub hoiatustrahviga kokku maksimaalselt viiendik juhtimisõigusega isikutest<sup>57</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 hoiatustrahvi suurus on 21,25 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 liiklusjärelvalve laialdasem rakendamine mõjutab riigi võimet selgitada välja liiklusväärtegusid ja suurendab liiklusrikkujate riski vahele jääda. Automaatse liiklusjärelvalve rakendamisega võib vabaneda politsei tööjõudu, mida saab kasutada ennetustöö tegemiseks, aga ka selleks, et selgitada välja liiklusrikkumised, mida automaatse liiklusjärelvalvega pole võimalik avastada. Nt rohkemate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutamine võimaldaks osa piirkiirusest kinnipidamise jälgimiseks kasutatavat aega, mida on pea 40% kogu liiklusjärelvalveks kasutatavast ajast, pühendada turvavarustuse kontrollimiseks, kergliiklejatele tähelepanu pööramiseks vms.

Automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutamine ei tohiks eelduslikult olla vähem mõjus kui politsei poolt teostatav sõidukiiruse mõõtmine – Maanteeameti tellitud uuringu<sup>58</sup> kohaselt peavad sõidukijuhid kiiruskaamerate paigaldamist kiirusepiirangu ületamist vältiva meetmena (täiesti või pigem nõus 84% vastanuid) samavõrd mõjusaks kui politsei tehtava järelvalve tõhustamist (85%).

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Muudatusega ei kaasne negatiivset mõju, vaid eeldatav mõju on positiivne. Olemasoleva statistika kohaselt fikseeritakse ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga keskmiselt 2300 liiklusrikkumist aastas, s.o paar protsenti kõikidest automaatse liiklusjärelvalve käigus fikseeritud rikkumistest ja 1% kõikidest välja selgitatud piirkiiruse ületamistest. Seetõttu on mõju ebaoluline.

### **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.

---

<sup>56</sup> vt viide 48

<sup>57</sup> Osakaal on hinnanguline, kuna kõik juhtimisõigusega isikud ei osale liikluses regulaarselt ja osa juhte on hoiatustrahvi saanud korduvalt.

<sup>58</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) (17.08.2020).

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

Kavandatav muudatus ei mõjuta ettevõtete, mittetulunduslike organisatsioonide või kodanike poolt riigile teabe edastamise kohustust ja sellega kaasnevat kulusid.

### **o Mõju sihtrühm I: liiklejad**

o Avaldub mõju.

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

Maanteeameti koostatud hinnangus „Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine“<sup>59</sup> on tuginedes mõõtmistega kogutud andmetele arvutatud võimalik saavutatav mõju statsionaarsete automaatsete kiirusmõõtesüsteemide paigaldamisega nelja suuremasse Eesti linna. Selle kohaselt väheneks kümne kiirusmõõtesüsteemi kasutuselevõtu korral liiklusõnnetustega 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>60</sup>

2014. aasta uuring toob Iirimaa näitel välja, et liiklusjärelvalvekaamerate saadava tulu-kulu suhe on 5:1, andes ühiskonnale kasu üle 70 miljoni euro. Sellest 92% tuleb liiklusõnnetuste vähenemisest.<sup>61</sup> Seejuures ületavad Iirimaa näitel kaamerate rakendamise kulud (16 miljonit eurot aastas) üle kahe korra trahvitulusid (6,9 miljonit eurot aastas)<sup>62</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 Avaldub mõju.

Automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide laialdasema kasutamise ning lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiustrahvi ja mõjutustrahvi kasvu eeldatav positiivne mõju on see, et mootorsõidukijuhid käituvad seaduskuulekamalt ja hoiduvad liiklusrikkumiste toimepanemisest, kuna määratav karistus avaldab senisest suuremat survet isiku rahale, tema toimetulekule.

Kui mootorsõidukijuhtide õiguskäitumus 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 kasutamise kasvatades hoiustrahvi saamise tõenäosus.

<sup>59</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

<sup>60</sup> Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004.

<sup>61</sup> Rafferty, D., 2014. Life savers, not revenue raisers – Safety Cameras in Ireland: A Cost Benefit Analysis. University of Dublin Trinity College. [www] <http://goo.gl/Mc7C5k> (17.08.2020).

<sup>62</sup> Adnait, 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/> (17.08.2020).

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>63</sup>.

Muudatusega kaasnev ebasoovitav 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 suurenda isikute hulk, kes on karistatud väärteo toimepanemise eest, kuid võimetud karistust täitma. Lähtudes eeldusest, et kohtuväline menetleja või kohus kohaldab rahatrahvi tasumiseks vajaduse korral karistusseadustiku §-s 66 ettenähtud võimalusi, on majanduslik mõju sihtrühmale väike. 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 1 328 976 inimest<sup>64</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>65</sup> Transpordist eralduv CO<sub>2</sub> on üks põhilisi kasvahooneefekti 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.

o Järeldus mõju olulisuse kohta. Mõju on ebaoluline, kuna sõidukite liikumisest tekkiv CO<sub>2</sub>-heide ja müra on vaid üks osa kõigest 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**

---

<sup>63</sup> vt tabelid 3–5, lk 16–17

<sup>64</sup> Statistikaamet, 2020. Rahvaarv aasta alguses. [www] <https://www.stat.ee/stat-rahvaarv-aasta-alguses> (17.08.2020).

<sup>65</sup> Euroopa Parlament, 2019. Sõiduautode CO<sub>2</sub>-heide: faktid ja arvud (infograafika). [www] <http://www.europarl.europa.eu/news/et/headlines/society/20190313STO31218/soiduautode-co2-heide-faktid-ja-arvud-infograafika> (17.08.2020).

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 Avaldud 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>66</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.

### **Mõju sihtrühm I: KOV-id**

o Avaldud 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.

---

<sup>66</sup> Siseministeerium, 2019. Ülevaade ja soovitused kohaliku omavalitsuse töös siseturvalisuse teemade käsitlemiseks ja valdkonna töö korraldamiseks.

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-ile tekkivad kulud kaetakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste eest määratavate hoiustrahvide eest laekuvast rahast.

## **Mõju sihtrühm II: PPA**

o Avalduv mõju.

PPA patrullid<sup>67</sup> pühendasid oma tegevuste käigus 2019. aastal liiklusjärelvalvele kokku 517 448, mida on 66 547 tundi rohkem kui 2018. aastal. Seejuures piirkiirusest kinnipidamise jälgimiseks kasutati 198 105 tundi (2018. aastal 180 006 ja 2017. aastal 139 622 tundi).

2019. aastal määras PPA lubatud sõidukiiruse ületamise eest 25 020 mõjutustrahvi ja 136 149 hoiustrahvi automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud liiklusrikkumiste eest.

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 2300<sup>68</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 piirkiirusest 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 hoiustrahvi ja mõjutustrahvi kasvu eeldatav positiivne mõju on see, et isikud käituvad ühiskonnas seaduskuulekamalt ja hoiduvad liiklusrikkumiste toimepanemisest. Piirkiiruse ületamisega seotud liiklusrikkumiste vähenemine võimaldab politseiametnikel pöörata rohkem tähelepanu muudele liiklusrikkumistele ja üldisele korrakaitsele.

Võimalik negatiivne mõju on rohkemate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõttust tulenev kaebuste arvu ja üldmenetluste<sup>69</sup> kasv ning lubatud

---

<sup>67</sup> PPA esitlus. [www]

[https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article\\_files/ppa\\_liiklusjarevalve\\_2019.pdf](https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/ppa_liiklusjarevalve_2019.pdf)  
(17.08.2020).

<sup>68</sup> Väljastatud trahviteadete keskmine arv aastas ühe statsionaarsete liiklusjärelvalve süsteemi kohta 2017.–2019. aasta andmetel.

<sup>69</sup> Automaatse kiirusmõttesüsteemiga fikseeritud rikkumiste puhul, kus lubatud sõidukiiruse ületamine on 61 km/h või enam, viiakse ellu üldmenetlus.

sõidukiiruse ületamise eest määratavate hoiatustrahvide 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 kolmel aastal (keskmiselt 88,5%), kuid selle põhjus on alates 2017. aastast trahviteadete saatmine Euroopa Liidu riikidesse. Need trahvid ei kuulu tasumata jätmise korral sundtäitmisele.

2017.–2019. aasta andmete põhjal on kirjalikus hoiatamismenetluses määratud trahvide kohta esitatud kaebuste osakaal keskmiselt 1,8%. Iga automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kasutusele võtmisega lisandub prognoositavalt 43 kaebust.

Lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratud mõjutustrahvide kohta esitatud kaebuste osakaal on 2019. aasta andmetel 2%.

Lubatud sõidukiiruse ületamine 61 km/h või enam moodustab keskmiselt 0,5% piirkiiruse ületamisega seotud liiklusrikkumistest.

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 11 kuu andmetega<sup>70</sup>, võib eeldada, et seoses rikkumiste arvu kasvuga tekib lähiajal vajadus täiendava tööjõu osas.

Arvestuslikult suudab üks menetleja lahendada suurusjärgus 19 000 automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud juhtumit aastas. Eeldusel, et ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritakse keskmiselt 2300 rikkumist aastas, suudab üks menetleja lahendada 8 süsteemiga fikseeritud rikkumised. 2020. aasta 11 kuu põhjal fikseeriti iga teisaldatava automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga keskmiselt 12 900 rikkumist ehk sisuliselt suudab üks menetleja lahendada 1,5 teisaldatava süsteemiga fikseeritud rikkumised.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kohaselt võib lähiaastatel kuuendik Maanteeameti poolt paigaldatud statsionaarsetest automaatse liiklusjärelvalve süsteemidest välja langeda, mis toob kaasa ka nendega fikseeritud rikkumiste koguarvu vähenemise arvestuslikult 1/6 võrra<sup>71</sup>. Seega, eelduslikult langeb lähiajal rivist välja sama palju või rohkem Maanteeameti poolt riigiteede paigaldatud statsionaarseid automaatse liiklusjärelvalve süsteeme kui KOV-ide poolt juurde paigaldatakse.

---

<sup>70</sup> 2020. aasta 11 kuuga on HIS-i andmetel automaatse liiklusjärelvalvega registreeritud 205 907 rikkumist, millest tuvastati 192 100 ja PPA poolt saadeti välja 181 000 trahviteadet. Prognoositav rikkumiste arv 2020. aastal kokku on 226 000 – 228 000 ja väljasaadetavate trahviteadete arv 200 000, ehk 64 000 trahviteadet rohkem kui 2019. aastal.

<sup>71</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskiri väärtemenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadusele. Kooskõlastuskiri number 20-1274/03 [www]  
<https://eelnoud.valitsus.ee/main> (11.12.2020).

PPA täiendava tööjõu vajadus tekib eelkõige teisaldatavate automaatse liiklusjärelvalve süsteemide aktiivsemast kasutamisest, mitte niivõrd statsionaarsete 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 Avaldus 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 Avaldus 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>72</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>73</sup>. Teisaldatava automaatse kiirusmõõtesüsteemi maksumus on sarnases suurusjärgus ühe mõõtesuuna statsionaarse süsteemi maksumusega, hinnanguliselt 65 000–70 000 eurot<sup>74</sup>. Automaatse liiklusjärelevalve süsteemi liidestamine Transpordiameti automaatse liiklusjärelevalve 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 käitamiskulude – liiklusjärelevalve 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 liiklusjärelevalve süsteemi kabiinis on. Teisaldatavate automaatsete liiklusjärelevalve 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>75</sup>. Järgmistel aastatel koosneb KOV-i kulu peamiselt käitamiskuludest.

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>76</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 liiklusjärelevalve süsteemi eeldatav tööiga on kümme aastat. Arvestades nii seadme paigaldamise kui ka iga-aastast käitamiskulu, tööiga, sellega kogutavat trahvisummat (2018.–2019. 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 liiklusohutuslaseid tegevusi. Kui kõik eelnõuga kavandatavad muudatused jõustuvad ja lubatud sõidukiiruse

<sup>72</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhindang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

<sup>73</sup> Tegemist on indikatiivse maksumusega. Tegelik maksumus sõltub soetatavate seadmete koguarvust hanketingimustest ja esitatavatest pakkumustest.

<sup>74</sup> PPA poolt 2018. aasta lõpul soetatud teisaldatava automaatse kiirusmõõtesüsteemi hinnaks oli 66 000 eurot ühe seadme eest.

<sup>75</sup> Maanteeamet on soetatavate seadmete hangetes seadnud tingimusteks, et korralise ja erakorralise hoolduse kulud kannab esimese 24 kuu jooksul tarnija.

<sup>76</sup> Siseministeeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskuse hinnangul on ühe sellise seadme liidestamise prognoositav kulu u 59 000 eurot (49 280 € + km (tööde hinnanguline maht on 640 h).

ületamise eest määratava hoiatustrahvi 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 6.** Seadme tasuvusarvestus<sup>77</sup>

	1. aasta	2. aasta	3. aasta	4. aasta	5...10 aasta	KOKKU
möötesüsteemi soetuskuulu	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
<b>trahvidest KOV-le laekuv arvestuslik osa,</b>						
kui iga ületatud km on 3 eurot	21 400	21 400	21 400	21 400	21 400	214 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades kaamera soetuskuulu katmisega	-46 165	-28 179	-10 138	6 344	16 481	105 232
soetuskuulu on jaotatud võrdselt kogu kasutusperioodile	13 895	11 486	9 981	9 981	9 981	105 232
<b>trahvidest KOV-le laekuv arvestuslik osa,</b>						
kui iga ületatud km on 5 eurot	35 600	35 600	35 600	35 600	35 600	356 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades kaamera soetuskuulu katmisega	-31 965	221	30 681	30 681	30 681	245 672
soetuskuulu on jaotatud võrdselt kogu kasutusperioodile	27 939	25 530	24 025	24 025	24 025	245 672

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>78</sup>.

Menetlusega seotud kulu ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta<sup>79</sup> on 2021. aastal hinnanguliselt keskmiselt 14 520 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

<sup>77</sup> Arvestuse aluseks on võetud keskmised kulud (käibemaksuga) ühe statsionaarse seadme kohta ning rikkumiste eest laekuv trahviraha.

<sup>78</sup> HIS-i hoolduskulud on Siseministeeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskuse eelarves.

<sup>79</sup> Arvestuse aluseks on võetud trahviteadete menetlemisega seotud PPA kulud ja jagatud 2020. aastal prognoositavalt väljastatavate trahviteadete arvuga ning saadud tulemus (ehk ühe rikkumise menetluskulu) korrutatud ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga aastas keskmiselt fikseeritavate juhtumite arvuga (2300).

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.

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

Arvestades asjaoluga, et eelduslikult langeb Maanteeameti poolt riigiteedele paigaldatud statsionaarsetest automaatse liiklusjärelvalve süsteemidest lähiajal välja sama palju või rohkem<sup>80</sup> kui KOV-ide poolt juurde paigaldatakse, on PPA täiendava tööjõu vajadus tingitud eelkõige teisaldatavate automaatse liiklusjärelvalve süsteemide aktiivsemast kasutamisest.

2020. aasta 11 kuu andmete põhjal menetletakse 2020. aastal kokku vähemalt 226 000 juhtumit ja väljastatakse 200 000 trahviteadet<sup>81</sup>. 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-, vormiriietuse, büroo-, koolitus- ja IKT-kulud, kokku 20 768 eurot aastas.

**Tabel 7.** 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 tavapärane kasulik eluiga on 10–15 aastat ning alustada tuleb uue süsteemi väljatöötamise ettevalmistamist.

Võrreldes eelnevate aastatega on HIS-i laekuvate juhtumite arv<sup>82</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

<sup>80</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskiri väärtemenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadusele. Kooskõlastuskiri number 20-1274/03 [www]  
<https://eelnou.d.valitsus.ee/main> (11.12.2020).

<sup>81</sup> vt viide 70

<sup>82</sup> vt viide 70

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 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 hetkel 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. KOV-ide poolt automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisel tuleb arvestada ühe Vitronics Poliscan rakendusserveri lisamisega ning kuluga 25 000 eurot aastas. KOV-ide kasutatavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide arv ei mõjuta kulu suurust, kehtides nii ühe, kümne kui ka enama süsteemi puhul.

Kuna teenuse toimimise kaasatud Windows Server 2012 tootetugi on lõppenud, seisab 2022. aastal ees serveri ümberinstalliseerimine (paigaldus ja seadistus), mille ühekordne kulu on 83 000 eurot. Lisaserveri paigaldus ja majutus kergitab aastase süsteemi ülalpidamiskulu 58 000 euro peale.

### **Riigi kulu**

Arvestades automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamise ning trahviteadete menetlemise kulusid ja laekuva trahvisumma jaotust, ületavad riigi tulud kulusid siis, kui KOV-id võtavad kasutusele vähemalt viis automaatset liiklusjärelvalve süsteemi. Sel juhul hakkavad tulud ületama kulusid üheksandal 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 kahe automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kasutusele võtmisel. Kahe süsteemi kasutamise korral hakkavad tulud ületama kulusid viiendal 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 kulud, kui KOV on kasutusele võtnud vähemalt kaks automaatset liiklusjärelvalve süsteemi. Kui lubatud sõidukiiruse ületamise eest hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatav summa on 5 eurot, saavad automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamise kulud kaetud KOV-i poolt ühe seadme kasutusele võtmisel.

**Tabel 8.** Riigi kulu ja tulu, kui KOV võtab kasutusele 5 automaatse liiklusjärelevalve süsteemi

	summa ühe ALJVS <sup>1</sup> kohta	1. aasta	2. aasta <sup>2</sup>	3. aasta	8. aasta	9. aasta	10. aasta	KOKKU
ALJVS <sup>1</sup> andmekogu haldamine	25 000	25 000	108 000	25 000	25 000	25 000	25 000	333 000
menetuskulud	14 520	72 600	72 600	72 600	72 600	72 600	72 600	726 000
<b>kulud kokku</b>	<b>45 800</b>	<b>97 600</b>	<b>180 600</b>	<b>97 600</b>	<b>97 600</b>	<b>97 600</b>	<b>97 600</b>	<b>1 059 000</b>
trahvidest riigile laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 3 eurot iga ületatud km	21 400	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	107 000	1 070 000
kasum/kahjum jooksva aastal, arvestades eelmisest perioodist kandunud kahjumit		9 400	-64 200	-54 800	-7 800	1 600	9 400	11 000
trahvidest riigile laekuv arvestuslik osa, ühiku suurusega 5 eurot iga ületatud km	35 600	178 000	178 000	178 000	178 000	178 000	178 000	1 780 000
kasum/kahjum jooksva aastal		80 400	-2 600	77 800	80 400	80 400	80 400	721 000

<sup>1</sup> automaatse liiklusjärelevalve süsteem  
<sup>2</sup> ühekordne kõrgem kulu seoses rakendusserveri vahetusega

**Hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi** suuruse arvutamiseks kasutatava summa muutmisega 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 mõjutustrahvidest 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 2,84 miljonit eurot. Peamiselt põhineb 2019. aasta liiklusrikkumiste arvu kasv teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide kasutusele võtmisel sama aasta juulist. Nendega fikseeritud rikkumiste eest määrati 22 000 hoiatustrahvi kogusummas 0,45 miljonit eurot.

Võttes aluseks 2018. ja 2019.<sup>83</sup> aasta kirjaliku hoiatamismenetluse andmed ning kasutades lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiatustrahvi suuruse arvutamiseks praegu kehtiva 3 euro asemel 5 eurot, on 2018. aasta andmete näitel trahvide kogusumma 1,54 miljonit ja 2019. aasta andmete näitel 1,89 miljonit eurot rohkem. Kavandatavate muudatuste tulemusel on eeldusel, et automaatsete

<sup>83</sup> Andmetest on välja võetud rikkumised, mis on seotud foori keelava tule ajal sõitmisega (1539 rikkumist, kogusummas 0,06 miljonit eurot).

kiirusmõõtesüsteemidega fikseeritavate liiklusrikkumiste arv on 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. Kui mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutada praegu kehtiva summa asemel 5 eurot, on mõjutustrahvide kogusumma 2,04 miljonit eurot. Eeldusel, et lühimenetluses tuvastavate rikkumiste arv jääb 2019. aastaga samale tasemele, on lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate mõjutustrahvide kogusumma 0,82 miljonit eurot suurem.

Hoiustrahvi ja mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatava summa suurendamisel, võttes aluseks 2019. aasta andmed, suureneb kirjalikus hoiatamismenetluses ja lühimenetluses lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratavate rahatrahvide kogusumma prognoositavalt 1,36 miljonit eurot aastas.

2017.–2019. aastal on statsionaarsete<sup>84</sup> automaatsete liiklusjärelvalve süsteemidega fikseeritud rikkumiste eest määratud ligikaudu 112 000 hoiustrahvi aastas, kogusummana keskmiselt 2,52 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 2,4 miljonit eurot, 47 kaamerat),

2018. a **46 000 €** eest (kogusumma 2,3 miljonit eurot, 50 kaamerat) ja

2019. a **48 000 €** eest (kogusumma 2,4 miljonit eurot, 50 kaamerat).<sup>85</sup>

Toodud andmete põhjal on ühe statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga fikseeritud rikkumiste eest määratud hoiustrahvide kogusumma keskmiselt 48 300 eurot aastas, millest 50% ehk 24 150 saab KOV. Võttes arvesse, et 2017.–2019. aastal kirjalikus hoiatamismenetluses määratud hoiustrahve laekus keskmiselt 88,5% aastas, on prognoositav trahvisumma ühe seadme kohta 42 700 ja KOV-ile eraldatav summa 21 400 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 hetkel kasutatakse lubatud sõidukiiruse ületamise eest määratava hoiustrahvi suuruse arvutamiseks summat 5 eurot iga lubatud sõidukiirust ületanud kilomeetri kohta, oleks määratavate trahvide kogusumma suurusjärgus 80 500 eurot ja tasutud trahvide summa 71 200 eurot seadme kohta, millest KOV-ile laekuks 35 600 eurot.

---

<sup>84</sup> Ühe automaatse liiklusjärelvalve süsteemi kohta tehtud arvestustest on välja jäetud teisaldatavad automaatsed 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>85</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.

**Tabel 9.** Tulude prognoositav kasv trahvisumma arvutamise aluseks oleva summa muutmise 2019. aasta rikkumiste põhjal (miljonit eurot):

	Trahvisumma arvutamiseks on kasutatud		Trahvide kogusumma kasv
	summat 3 eurot	summat 5 eurot	
Hoiatustrahv	2,84	4,73	1,89
Mõjutustrahv	1,23	2,04	0,82
<b>Hoiatustrahv ja mõjutustrahv kokku</b>	<b>4,07</b>	<b>6,78</b>	<b>2,71</b>
Hoiatustrahv seadme kohta	0,05	0,07	0,02

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 laieningega kaasneb liiklusõnnetuste vähenemine<sup>86</sup>. Maanteeameti hinnangu<sup>87</sup> kohaselt on linnatingimustes kümne kiiruskaamera kasutamise korral **kahju vähenemine** seoses liiklusõnnetuste vähenemisega hinnanguliselt 2 947 635 € aastas.

Ühendkuningriikide näitel<sup>88</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 või valdkonna eest vastutava ministri määrusega nõuded automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele („Nõuded kohaliku omavalitsuse poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele“). Rakendusakti kavand on lisatud seletuskirjale.

## 9. Seaduse jõustumine

Seadus on kavandatud jõustuma 1. aprillil 2021. 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>86</sup> Siinjuures tuleb arvestada liikluseduse 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>87</sup> Maanteeamet, 2019. Mõjuhinnang: Linnadesse kiiruskaamerate paigaldamine.

<sup>88</sup> Gains, A., Heydecker, B., Shrewsbury, J. & Robertson, S., 2004.

## Väärteomenetluse seadustiku, liiklusseaduse ja maksukorraldusseaduse muutmise seaduse eelnõule tehtud ettepanekute arvestamise tabel

Detsember 2020

Sotsiaalministeerium kooskõlastas eelnõu märkusteta.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium ning Eesti Linnade ja Valdade Liit kooskõlastavad eelnõu nende esitatud märkustega arvestamisel.

Väljatöötamiskavatsusele on esitanud oma kommentaarid ja tähelepanekud Politsei- ja Piirivalveamet.

Väljatöötamiskavatsusele ei andnud tähtaegselt oma seisukohta Haridus- ja Teadusministeerium, Kultuuriministeerium, Kaitseministeerium, Maaeluministeerium ja Keskkonnaministeerium ja Välisministeerium.

Nr	Esitaja ja märkuse sisu	Märkuse arvestamine või mittearvestamine
	<b>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium</b>	
1.	<p>Teeme ettepaneku anda automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu pidamine ja statsionaarsed kiiruskaamerad üle liiklusjärelvalve teenuse tegelikule omanikule ehk Siseministeeriumi haldusalas olevale Politsei- ja Piirivalveametile. Selgitame seda alljärgnevalt.</p> <p><i>1.1. Automaatse liiklusjärelvalvesüsteemi andmekogu pidamise ja statsionaarsete kiiruskaamerate üleandmine</i></p> <p>Automaatse liiklusjärelvalve elluviimise rakendamise ettevalmistamist alustati 2008. aastal. Tehniliste ja õiguslike eelduste loomine realiseeriti kevadel 2010 ja alates 10.05.2010 rakendatakse Eestis tehnilise vahendi poolt fikseeritud lubatud sõidukiiruse ületamise korral kirjalikku hoiatamismenetlust. 2019. aasta keskpaigani olid kõik riigiteedel paiknevad mõõtekabiinid ja püsipaigaldatud liiklusjärelvalvesüsteemid soetatud Maanteeameti eelarvelistest vahenditest. Lisaks andis Tallinna Transpordiamet 2016. aasta detsembris viieks aastaks (kuni detsember 2021) Maanteeametile tasuta kasutamiseks kaks Tallinnas, Kristiine ristmikul paiknevat liiklusjärelvalvesüsteemi, koos sinna</p>	<p><b>Mittearvestatud.</b></p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt pakutud muudatuse tegemine vajab eraldi arutelusid ja kokkuleppeid ning seda ei lahendata käesoleva seadusemuudatuse raames. Täiendavate ülesannetega peab kaasnema ressursid nimetatud ülesannete täitmiseks, mille jaoks Siseministeeriumi eelarvesse vahendeid ette nähtud pole.</p> <p>Hetkel riigiteede ääres kasutatavate ja 10 aastat kasutusel olnud automaatsete statsionaarsete kiiruskaamerate paigaldamine ja hooldamine on korraldatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas oleva Maanteeameti poolt</p> <p>Liiklusohutusprogrammi 2016-2025 elluviimiskavas aastateks 2016-2019 oli üheks eesmärgiks statsionaarsete kiiruskaamerate paigaldamine ohtlikele riigitee lõikudele (punkt 1.8.10). Eesmärgi täitmise eest olid vastutajateks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Maanteeamet.</p>



<p>kuuluvate kaamerate, tarkvara, andmekeskuse ja kaamerapunktidega (TTA korraldas 2011. a. riigihanke (viite nr 128268) „Liikluse järelevalvekaamerate ost koos tarkvara ja süsteemi haldusega”, mille tulemusel soetas Tallinn järelevalvesüsteemid ning paigaldas Tallinnas Kristiine ristmikule kaks kaamerapunkti). Eelnevate aastate keskmine väljastatud trahviteadete maht jäi alla 120 000 trahviteate aastas. 2018. aasta riigieelarve muutmise seadusega eraldati Siseministeriumile täiendavalt 800 000 € kaheksa mobiilse kiiruskaamera soetamiseks. Alates 2019. juulist, kui tekkis õiguslik alus mobiilsete kiiruskaamerate kasutamiseks, on PPA kasutusele võtnud seadmed, mis ei tööta ööpäevaringselt nagu statsionaarsed kiiruskaamerad, vaid on kasutuses kalendaarse kuu tööajafondi, ehk 168 töötunni mahus. Samas on kasutatavate seadmete suutlikkus niivõrd kõrge, et tippkoormuse ajal ei suuda olemasolev andmekogu vastu võtta kõiki fikseeritud juhtumeid. Hetkel on automaatse liiklusjärelevalvesüsteemi andmekogu vastutav töötleja Maanteeamet. Statsionaarsete kiiruskaamerate kasutuselevõttuga seonduvalt täiendas SMIT andmekogu IT lahendust selliselt, et PPA omandis olevate mobiilsete kiiruskaamerate poolt fikseeritud juhtumite töövoog ei läbi statsionaarsete kaamerate juhtumite tavapärasest protsessi ning Maanteeameti poolsel halduril puudub juhtumitele ligipääs ja haldamise võimalus. Kui PPA võtab kasutusele kõik olemasolevad mobiilsed kiirusemõõtesüsteemid ja need kasvõi osalise koormusega tööle rakendab, fikseerivad need enamuse kõigist juhtumitest, mis andmekogu läbima hakkavad. Nagu eelnevast nähtub, siis tulenevalt juba tehtud infosüsteemi muudatustest puudub sisuline vajadus, et andmekogu pidamine ja andmete töötlemine toimuks Maanteeameti haldusalas.</p> <p><i>1.2. Liiklusjärelevalve ei ole Maanteeameti liiklusseadusest tulenev ülesanne</i></p> <p>Liiklusseaduse § 3 lõike 3 kohaselt korraldab liiklusjärelevalvet Siseministerium ning § 193 lõike 1 järgi teostavad liiklusjärelevalvet</p>	<p>Investeeringud kiiruskaamerate jaoks olid ette nähtud teehoiukavades („Riigiteede teehoiukava 2018-2022“ ja „Riigiteede teehoiukava 2020-2030“) administreerimiskulude (punkt 4.1.3) hulgas.</p> <p>Liiklusohutusprogrammi uues elluviimiskavas aastateks 2020-2023 on eesmärk, mis puudutab automaatsete kiiruskaamerate paigaldamist riigiteede ohtlikele lõikudele, välja jäänud. Samuti ei planeerita selleks investeeringuid „Riigiteede teehoiukava 2021-2030“ eelnõuga. Nimetatud asjaolule on viidanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium ka oma kooskõlastuskirja 6. punktis: „<i>Samuti ei ole aastateks 2021-2024 RES-is ette nähtud rahalisi vahendeid täiendavate mõõtesüsteemide hankimiseks.</i>“</p> <p>Senini ei ole kehtiv regulatsioon takistanud mõõtesüsteemide paigaldamist ja nende hooldamist. Hetkel kasutusel olevate automaatsete statsionaarsete kiirusmõõteseadmete jaoks nähakse Maanteeametile vahendid ette ka uues teehoiukavas ja kuna uusi mõõtesüsteeme ei hangita, siis hetkeseisuga Maanteeamet nende paigaldamise korraldamisega edaspidi ei tegele.</p> <p>Automaatne statsionaarne mõõtesüsteem paigaldatakse tüübikinnitustunnistuse nõuete ja tootja kasutusjuhendi kohaselt vastava väljaõppe saanud kvalifitseeritud personali poolt. Maanteeameti ülesandeks on olnud mõõtesüsteemi hankimise ja paigaldamise ning eksploatatsiooni ajal hoolduse korraldamine. Rikkumised fikseeritakse mõõtesüsteemidega automaatselt ning juhtumid vaatab läbi ja hoiatustrahvid saadab välja Politsei- ja Piirivalveamet. Antud juhul ei teosta Maanteeamet ise sõidukiiruse mõõtmist ja seeläbi liiklusjärelevalvet, vaid see toimub automaatselt, mistõttu puudub ka vajadus vastavat pädevust omada.</p>
--	--

	<p>politseiametnikud, abipolitseinikud ja muud ametiisikud nendele seadusega antud pädevuse piires ning valla- või linnavalitsus peatumise ja parkimise nõuete üle kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil. Loetelust puudub Maanteeameti pädevus teostada liiklusjärelvalvet ning puudub ka vajadus Maanteeametile vastav pädevus anda. Maanteeameti põhiülesanded on seotud tingimuste loomisega ohutuks, säästlikuks ja toimivaks liiklemiseks riigiteedel, inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamisega, riigiteede planeerimise ja korrashoiuga ning liiklusohutuse parandamise ja liikluskasvatuse korraldamisega. Need Maanteeameti ülesanded ei hõlma seaduse kohaselt liiklusjärelvalve teostamist.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 2 uue punktiga 1, muutes järgnevate sätete numeratsiooni vastavalt:</p> <p>„1) paragrahvi 199 lõikes 4 asendatakse sõna „Maanteeamet“ sõnadega „Politsei- ja Piirivalveamet“.</p> <p>Seoses automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu vastutava töötleja muutmise teeme ettepaneku kehtestada ka automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu pidamise põhimäärus siseministri määrusega.</p>	<p>Sarnane süsteem toimiks ka KOV-ide puhul, kelle osas ei nähta eelnõuga ette nt sõidukiiruse mõõtmise osas eraldi liiklusjärelvalve teostamise õiguse andmist.</p> <p>Automaatsed statsionaarsed kiiruskaamerad on osa liiklusohutuse tagamiseks kasutatavatest tehnilistest lahendustest, mille esmaseks funktsiooniks on hukkunute ja inimkannatanutega liiklusõnnetuste vähendamine. Seda põhimõtet on järgitud kaamerate paigaldamisel – neid ei paigaldata sinna, kus on kõige rohkem rikkumisi, vaid sinna, kus see on vajalik liiklusohutuse vaates, kuna rikkumiste tõttu on toimunud palju õnnetusi.</p> <p>Kõige otstarbekam on automaatsete liiklusjärelvalvesüsteemide paigaldamine uute teede rajamisel või olemasolevate rekonstrueerimisel koos muude liiklusohutust tagavate infotehnoloogiliste lahendustega (muutuva teabega liiklusemärgid, monitooringusüsteemid jms), kui liiklusohutuse tagamiseks pole võimalik kasutada tee-ehituslikke lahendusi või ainult ehituslikest lahendustest ei piisa.</p> <p>Seda saab teha esmajoonel Maanteeamet, kelle põhiülesanneteks on muuhulgas tingimuste loomine ohutuks, säästlikuks ja toimivaks liiklemiseks riigiteedel, riigiteede planeerimine ja korrashoid ning liiklusohutuse parandamise korraldamine.</p>
<p>2.</p>	<p>Eelnõu seletuskirja punkt 2.2. kannab pealkirja <i>Trahviühiku suurendamine</i>.</p> <p>Antud punkti pealkirjas sõna „trahviühiku“ kasutamine on eksitav. Vastavalt karistusseadustiku § 47 lg 1 on trahviühik rahatrahvi baassumma, mille suurus on 4 eurot. Trahviühikut kasutatakse väärteokaristuse kohaldamisel. Kuna kirjaliku hoiatamismenetluse ja lühimenetluse kohaldamine lõpetab väärteomenetluse, siis on asjakohane antud</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Seletuskirjas tehtud muudatused ja asendatud sõna „trahviühik“ sõnaga „trahvimäär“.</p>

	punkti pealkiri ümber sõnastada, kasutades liiklusseaduses esinevaid termineid.	
3.	<p>Eelnõu seletuskirja punktis 2.2. <i>Trahviühiku suurendamine</i> teises lõigus väidetakse, et <i>lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses määratava trahvi eesmärk on heidutada inimest seadust mitte rikkuma (üldpreventsioon) ja rikkujat mõjutada hoiduma edaspidistest rikkumistest.</i>“</p> <p>Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse 179 SE seletuskirja teises peatükis on öeldud, et <i>kuna automaatse kiirusekontrolli puhul sõidukit rikkumise tuvastamise korral ei peatata ning selle juhi isikut koheselt välja ei selgitata, on sõidukit juhtinud isiku kindlakstegemine hilisemas menetluses kohtuvälise menetleja jaoks ressursinõudev või koguni võimatu. Seetõttu on arvestades tuvastatavate rikkumiste suurt hulka efektiivsus suurem, kui kiiruse ületamise eest vastutab sõiduki omanik või vastutav kasutaja ning juhi tuvastamine ei ole vajalik. Taolise lahenduse aluseks on eeldus, et sõiduki omanik või vastutav kasutaja reeglina kasutab sõidukit ise või vähemalt teab, kes sõidukit kasutas. Viimasega haakub arusaam, et sõiduki omanik või vastutava kasutaja ülesanne on hea seista oma sõiduki õiguspärase kasutamise eest, tema on see, kes otsustab, kellele sõidukit kasutada anda, kellele mitte. Seetõttu on sõiduki omanik või vastutav kasutaja (kaas-) vastutav selle eest, mis tema sõidukiga toimub ning teda tuleb mõjutada oma sõidukil silma peal hoidma ning võimaluse piires sellega toimepandavaid rikkumisi vältima.</i></p> <p>Menetluse ülevaate all selgitatakse täiendavalt, et <i>hoiatusrahvi sõiduki omanikule või vastutavale kasutajale saatmise aluseks on nende liiklusseaduses sätestatud vastutus sõiduki õiguspärase kasutamise eest ning see, et nad peavad olema teadlikud sellest, kes nende sõidukit kasutab.</i></p> <p>Väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse 580 SE seletuskirja kohaselt oli</p>	<p><b>Selgitatud.</b></p> <p>Nagu Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium oma kooskõlastuskirjas märgib, viidates liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse 179 SE seletuskirjale, „on eeldus, et sõiduki omanik või vastutav kasutaja reeglina kasutab sõidukit ise või vähemalt teab, kes sõidukit kasutas. Viimasega haakub arusaam, et sõiduki omanik või vastutava kasutaja ülesanne on hea seista oma sõiduki õiguspärase kasutamise eest, tema on see, kes otsustab, kellele sõidukit kasutada anda, kellele mitte. Seetõttu on sõiduki omanik või vastutav kasutaja (kaas-) vastutav selle eest, mis tema sõidukiga toimub ning teda tuleb mõjutada oma sõidukil silma peal hoidma ning võimaluse piires sellega toimepandavaid rikkumisi vältima.</p> <p>Ühest küljest, nagu nimetatud eelnõu seletuskirjas märgitud, tuleb sõiduki omanikku või vastutavat kasutajat mõjutada oma sõidukil silma peal hoidma ning <u>võimaluse piires sellega toimepandavaid rikkumisi vältima.</u> Üheks mõjutamise võimaluseks on trahvimäära suurus – mida suurem on hoiatusrahv, mille sõiduki omanik või vastutav kasutaja tasuma peab, seda suurem peaks olema tema huvi, et temale kuuluva sõidukiga rikkumisi toime ei pandaks. Teisalt peaks suurema trahvimäära korral kasvama sõiduki omaniku või vastutava kasutaja huvi – juhul, kui nad ise sõiduki ei kasutanud – selgitada välja rikkumise ajal sõidukit kasutanud isik, et hoiatusrahv määrataks või selle vähemalt tasuks isik, kes rikkumise tegelikult toime pani. Võib eeldada, et mida väiksem on trahv, seda vähem vaevub sõiduki omanik või vastutav kasutaja rikkumise tegelikkude toimepanijat välja selgitama, sest</p>

	<p>peaesmärgiks ülekriminaliseerituse vähendamine. Uue menetlusliigi teiseks eesmärgiks oli tagada menetleja aja tõhus kasutamine eelnõus käsitletud väärtegade menetlemisel ja vältida ka lühimenetlusele allutatud isiku koormamist.</p> <p>Samuti rõhutati seletuskirjas, et määratavad trahvisummad on väiksemad – lühimenetluses kohaldatavad mõjutustrahvid peaksid olema võrreldes muudes vääртеomenetluse liikides (v.a kirjalik hoiatusmenetlus) määratavate trahvidega väiksemad ja seega isikule vähem koormavad. Eelnõu koostamisel võeti eesmärgiks vähendada trahvisummasid väärtegade eest määratavate trahviühikute maksimumist viis korda ja viimastel aastatel määratud trahvide keskmisest võimaluse korral ühe kuuendiku võrra. Eesmärk on kompenseerida proportsionaalselt asjaolu, et lühimenetluses tehakse teatud mööndusi tõendamiskohustuses ja isiku menetlusõigustes. Lisaks tagavad väiksemad trahvisummad võimalike vaidluste arvu olulise vähenemise, sest enamiku vaidlustest moodustavad trahvi vähendamise nõuded.</p> <p>Kuna trahviteate adressaadiks võivad olla ka juriidilisele isikud, omavalitsused ja riigiasutused ning toetudes kirjaliku hoiatamismenetluse ja lühimenetluse eelnõu seletuskirjades toodule, palume täiendavalt selgitada tuvastamata isiku seaduserikkumise heidutuse väite asjakohasust.</p>	<p>trahviga kaasnev rahaline koormus on väike võrreldes ajakuluga.</p>
<p>4.</p>	<p>Seletuskirja lk 6 põhjendatakse hoiatus- ja mõjutustrahvi arvutamise aluseks oleva ühiku 3 euro tõstmist tasemele 5 eurot järgnevalt: „Lühimenetluse väljatöötamisel seati eesmärgiks, et trahvimäärad oleksid lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses võrreldaval ja samal tasemel, kuna sisult on rikkumiste iseloom ja tehioolud sarnased. Seetõttu vähenes lühimenetluse jõustumisel LS-i § 227 lg 1 sätestatud rikkumise eest määratava rahatrahvi maksimummäär 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</p>	<p><b>Selgitatud.</b></p> <p>Siseministeriumi hinnangul ei ole eelnõus esitatud ettepanek suurendada automaatse liiklusjärelevalve ja lühimenetluse raames määratud mõjutustrahvi suuruse arvutamiseks kasutatavat ühikut 3-lt 5-le vastuolus lühimenetluse eesmärgiga. Lühimenetluse eesmärgiks oli pakkuda välja kiirem ja lihtsam menetlusviis nende rikkumiste menetlemiseks, kus asjaolud on selged, ning samuti tagada, et isikule määratav trahv oleks väiksem üld- või kiirmenetluses määratavast rahatrahvist. Esiteks on oluline märkida,</p>

<p><i>kasutatavat ühikut 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 maksimummäär.“</i></p> <p>Juhime tähelepanu, et vajaduse põhjendus on vastuolus lühimenetluse loomisel väärtemenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse 580 SE seletuskirjas kirjeldatud põhimõtetega, millega seati eesmärgiks vähendada määratavaid trahvisummasid määratavate trahviühikute maksimumist viis korda ja viimastel aastatel määratud trahvide keskmisest võimaluse korral ühe kuuendiku võrra.</p> <p>Väärtemenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse 580 SE seletuskirja tabelist 2 nähtub, et 2016. aastal oli LS § 227 lg 1 (lubatud sõidukiiruse ületamine kuni 20 km/h) alusel kõigi menetlejate poolt määratud keskmine rahatrahv oli 67 eurot ja rahatrahvi ülemmäär/mõjutustrahvi suhe oli vastavalt 2 eurost kuni 40 euroni. Lühimenetlus jõustus 1. jaanuarist 2019. 2019. aastal LS § 227 lg 1 alusel koostatud mõjutustrahvide keskmiseks kujunes 49 eurot<sup>89</sup>. Kui mõjutustrahvi aluseks olevat ühikut suurendada 5 euroni, siis 2019. aasta avastamise andmete tuginedes kujuneks keskmiseks LS § 227 lg 1 alusel määratavaks mõjutustrahviks 81 eurot, mis oleks 14 eurot kõrgem kui 2016. aasta keskmine (67 eurot) ehk 21% kõrgem, kui 2016. aastal LS § 227 lg 1 (lubatud sõidukiiruse ületamine kuni 20 km/h) alusel kõigi menetlejate poolt määratud keskmine rahatrahv.</p> <p>Tabel 2. Suhe mõjutustrahvi ja menetletavate väärtekoosseisude eest ette nähtud rahatrahvi vahel</p> <table border="1" data-bbox="331 1765 922 1915"> <thead> <tr> <th>väärtekoosseis</th> <th>rahatrahvi ülemmäär (€)</th> <th>mõjutustrahv (€)</th> <th>suhe: <math>\frac{\text{rahatrahvi ülemmäär}}{\text{mõjutustrahv}}</math></th> <th>2016. määratud keskmine rahatrahv</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7. LS § 227 lg 1</td> <td>120</td> <td>3–60</td> <td>40–2</td> <td>67</td> </tr> </tbody> </table>	väärtekoosseis	rahatrahvi ülemmäär (€)	mõjutustrahv (€)	suhe: $\frac{\text{rahatrahvi ülemmäär}}{\text{mõjutustrahv}}$	2016. määratud keskmine rahatrahv	7. LS § 227 lg 1	120	3–60	40–2	67	<p>et lühimenetluse loomisel kujundati selle menetlusliigi raames sõidukiiruse ületamise eest määratava rahatrahvi suurus lähtudes samast valemist, mis oli juba kasutusel automaatses liiklusjärelvalves ehk lubatud suurimat sõidukiirust ületatud kilomeetrite arv korrutatakse seaduses sätestatud arvuga. Kahe nimetatud menetlusliigi raames kiiruse ületamise korral trahvi kujunemise ühtlustamine oli taotluslik ja kantud eesmärgist vähendada põhjendamatu erisusi lihtsustatud menetlustes. Samuti oli oluline tagada, et lühimenetluses oleksid kõik trahvid kindlaks määratud suurusega. Nõustume Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt väljatooduga, et käesoleva muudatuse tulemusena suureneb ka lühimenetluses määratav mõjutustrahv. Samas jääb lühimenetluses sõidukiiruse ületamise eest määratav maksimaalne mõjutustrahv ka edaspidi 20 eurot väiksemaks üld- või kiirmenetluses määratavast rahatrahvist. Lisaks tuleb arvestada, et sõidukiiruse ületamise korral määrab trahvi suuruse just sõidukiirust ületanud kilomeetrite arv, mis tähendab, et mõjutustrahvi suurus on igakordselt erinev ning keskmine määratud trahvi summa võib väheneda ka tulenevalt sellest, et suuremad trahvid mõjutavad inimesi sõidukiirust vähem ületama. Oluline trahvimäärade tõstmisel seoses lühimenetlusega on, et määratava trahvi maksimaalne ulatus jääks väiksemaks kui üld- või kiirmenetluses määratav rahatrahv. Kuigi muudatuse tulemusena võib suurendada määratud rahatrahvide aastapõhine keskmine, siis on Siseministeeriumi hinnangul oluline, et just sõidukiiruse ületamise eest määratavad trahvid omaksid vajalikku</p>
väärtekoosseis	rahatrahvi ülemmäär (€)	mõjutustrahv (€)	suhe: $\frac{\text{rahatrahvi ülemmäär}}{\text{mõjutustrahv}}$	2016. määratud keskmine rahatrahv							
7. LS § 227 lg 1	120	3–60	40–2	67							

<sup>89</sup> 2019. aastal LS § 227 lg 1 alusel koostatud mõjutustrahvi nõuded 12.06.2020 seisuga.

		<p>mõju, sest kiiruse ületamine on otseses seoses võimalike tervisekahjustuste tekkimise ja hukkunute arvuga liikluses. Samas ei ole võimalik muuta automaatse liiklusjärelvalve trahvi suuruseid sõidukiiruse ületamise eest lühimenetluses muudatusi tegemata, sest vastavalt eespool toodule on nende kahe menetlusliigi korral sõidukiiruse eest ette nähtud trahvid seotud samade aluspõhimõtetega. Muudatuse tegemine ühes menetlusliigis tekitaks põhjendamatult ebavõrdse kohtlemise nende isikute suhtes, kellele määratakse trahv teises menetlusliigis.</p>
<p>5.</p>	<p>Seletuskirja lk 6 neljandas lõigus, kus käsitletakse kroonide ümberarvestamist eurodeks soovitage lisada viite euro kasutusele võtmise seaduse § 99 p 5, mis nägi ette liiklusseaduse § 74<sup>66</sup> punktis 1 asendada sõna «kroonides» sõnaga «eurodes» ning arv «50» arvuga «3».</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Seletuskirja on lisatud viide euro kasutusele võtu seaduse § 99 p-le 5.</p>
<p>6.</p>	<p>Seletuskirja lk 4 kolmandas lõigus ja lk 23 teises lõigus on märgitud, et <i>riigiteede äärde on paigaldatud 67 mõõtekabiini, milles kasutatakse 46 mõõtesüsteemi. Peale nende on kasutusel kaks mõõtesüsteemi Tallinna linnas, mille on soetanud ja paigaldanud KOV, kuid süsteemid on antud tähtajaliselt üle Maanteeametile</i>“.</p> <p>Palume seletuskirjas ajakohastada kaamerate arvu. Maanteeametil on 03.11.2020 seisuga 44 töökorras mõõtesüsteemis, milles sisalduvad ka 2 Tallinnas, nn Kristiine ristmikul paiknevat, kuid Tallinna Transpordiametile kuuluvat mõõtesüsteemi.</p> <p>Alates 10.05.2010, kui mõõtesüsteemid tööle rakendati, on seoses nende töökõlbmatuks muutumisega utiliseeritud 8 mõõtesüsteemi. Hetkel on Maanteeameti bilansis 42 töökorras mõõtesüsteemi, mille tootmisaastad on järgnevad:</p> <p>2009 – 6 tk, kasutavad vanatüübilist tarkvaraversiooni PSS 1.5.5, mille tootmine on lõpetatud;</p>	<p><b>Arvestatud osaliselt.</b></p> <p>Seletuskirjas on ajakohastatud kaamerate arvu, tuginedes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt esitatud andmetele.</p> <p>Seletuskirja koostamisel võeti aluseks Maanteeameti kodulehel olevad avalikud andmed kiiruskaamerate asukohtade ja arvu osas.</p> <p>Töökorras mõõtesüsteemide osas on märkus võetud teadmiseks. Seletuskirjas toodud tulu-kulu prognoos on indikatiivne ja tegelik tulu-kulu sõltub erinevatest asjaoludest, muuhulgas näiteks mõõtesüsteemi hanke tulemusest, paigaldamise asukohast, hooldamiseks sõlmitavatest lepingutest, võimalikest riketest, infosüsteemide ülalpidamiskuludest, menetluskuludest jne, mis võivad ajas muutuda.</p> <p>Seletuskirjas toodud kulu-tulu prognoos põhineb hetkel teadaolevatel andmetel. Nõustume, et osad mõõtesüsteemid langevad välja prognoositud elukaare lõppemisel. Samas võivad osad</p>

	<p>2010 – 1 tk, kasutab vanatüübilist tarkvaravesiooni PSS 1.5.5, mille tootmine on lõpetatud;  2011 – 7 tk, nendest 4 hangitud 2018. aastal;  2012 – 4 tk;  2013 – 5 tk;  2014 – 4 tk;  2015 – 5 tk;  2017 – 8 tk;  2018 – 2 tk.</p> <p>Vanatüübilise PSS 1.5.5 tarkvaraversiooniga mõõtesüsteemide remonti tootja (Vitronic AG) enam ei teosta ning rikke esinemisel nende taastamine võimalik ei ole. Arvestades, et süsteemi maksimaalne tööiga on 10 aastat, maksimaalselt 12 aastat, on meil lähiajal välja langemas 7 mõõtesüsteemi. Samuti ei ole aastateks 2021-2024 RES-is ette nähtud rahalisi vahendeid täiendavate mõõtesüsteemide hankimiseks. Seega ei ole põhjendatud eeldused, et hetkel töökorras olevate mõõtesüsteemide arvuga (42) saaks arvestada 5-10 aasta tulu/kulu prognoosi koostamisel. Realistlik mõõtesüsteemide arv, mida prognoosimudelil kasutada saab, on kuni 35 mõõtesüsteemi.</p>	<p>süsteemid langeda välja ka prognoosimatult, rikete tõttu. Tuleb arvestada, et KOV-ide poolt lisanduvate mõõtesüsteemide täpne arv ei ole teada ja see võib olla suurem kui tulu-kulu prognoosis arvestuse aluseks võetud mõõtesüsteemide arv. Samuti ei ole teada riigi eesmärgid Liiklusohutusprogrammi järgmise perioodi elluviimiskava (2024+) osas ning võimalik, et peetakse uuesti vajalikuks soetada uusi automaatseid mõõtesüsteeme.</p> <p>Lisame, et väiksem mõõtesüsteemide arv ei mõjuta KOV-ide tulusid ja kulusid, vaid omab eeskätt mõju riigile, kuna menetluskulud kannab riik – mida vähem mõõtesüsteeme, seda suurem on menetluskuu ühe mõõtesüsteemi kohta.</p>
7.	<p>Seletuskirja lk 4 kolmandas lõigus on märgitud, et Maanteeamet kasutab tähtajalist kahte KOV-le kuuluvat mõõtesüsteemi Tallinna linnas.</p> <p>Selgitame, et 5 aastaks Maanteeametile kasutada antud nn Kristiine kaamerate leping lõpeb 2021. aasta detsembris.</p>	<p><b>Võetud teadmiseks.</b></p> <p>Seletuskirja on lisatud märke Tallinna linna poolt Maanteeameti kasutusse antud mõõtesüsteemide lepingu tähtaja osas.</p>
8.	<p>Seletuskirja lk 22 viimases ja lk 23 esimeses lõigus nenditakse, et <i>lisaks on võetud kasutusele esimesed automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid, mis jäädvustavad fooritulede nõuete rikkumised.</i></p> <p>Palume antud lõiku täiendada selgitusega, et tegu ei ole eraldi liiklusjärelvalve süsteemiga. Nn Kristiine kaamerad ja ka Tallinnas Reidi teele paigaldatud mõõtesüsteemid omavad täiendavat funktsionaalsust, mis võimaldab olemasolevad mõõtesüsteemid liidestada foorikontrolleritega ning millele on lisatud sõiduki tagant filmimise võimekus, et lisaks sõiduki esiosast tehtavale fotole oleks</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Seletuskirja on lisatud, et Tallinnas kasutatavad statsionaarsed automaatsed liiklusjärelvalve süsteemid omavad täiendavat funktsionaalsust, mis võimaldab neid liidestada foorikontrolleritega.</p>

	tagantpoolt tehtaval salvestisel fikseeritud ristmikule sõitmise hetkel kehtinud foorirežiim.	
9.	<p>Seletuskirja lk 23 kolmanda lõigu viimasel lauses on väidetud, et <i>arvestades juhtimisõigusega isikute arvu, puutub hoiustrahviga kokku 18% juhtimisõigusega isikuid.</i></p> <p>Palume antud lause ümber sõnastada. Selgitame, et trahviteate adressaadiks on mootorsõiduki registrijärgne omanik või kui registrisse on kantud vastutav kasutaja, siis sellisel juhul vastutav kasutaja. Mootorsõiduki omanikuks ja vastutavaks kasutajaks võib olla ka juriidiline isik, riigi või kohaliku omavalitsuse asutus või avalik-õiguslik juriidiline isik. Seni kuni ei ole tõendatud vastupidist, ei ole korrektne eeldada, et väljasaadetud hoiustrahvide arv vastab või on ligilähedane unikaalsete mootorsõidukijuhtide arvule. Juhul kui on soov näidata millisele osakaalule kõigist Eesti mootorsõiduki juhtimisõigust omavatest isikutest on kalendriaasta jooksul trahviteate saadetud, siis tuleb välja selgitada unikaalsete füüsiliste isikute arv.</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Lause on ümber sõnastatud ja jäetud välja protsentuaalne osakaal.</p> <p>Seletuskirjas on nimetatud lõigus käsitletud mõjutatud sihtrühma suurust.</p> <p>Seletuskirja koostaja eesmärgiks ei ole näidata, mitmele unikaalsele isikule on kalendriaasta jooksul hoiustrahv saadetud, vaid tuua välja, kas mõjutatud on suurem või väiksem osa sõidukijuhtidest.</p>
10.	<p>Seletuskirja lk 29 alapealkirja <i>Mõju sihtrühm III: Maanteeamet juures on hinnatud</i> mõju Maanteeameti töökorraldusele ebaoluliseks, kuna puudutab vajadust ühe töökoha ja lisaserveri järele.</p> <p>Selgitame, et hetkel on teenuse toimimisele kaasatud 6 serverit, mille jooksev aastane majutuskulu on 25 000 € ja halduskulu 8 000 € aastas, moodustades kokku 33 000 € aastas. Kuna Windows Server 2012 tootetugi on lõppenud, seisab 2022. aastal ees serveri ümberinstalliseerimine (paigaldus ja seadistus), mille ühekordne kulu hooldepartner Alarmtec AS pakumuse kohaselt on 83 000 €, millele lisandub aastane majutuskulu summas 50 000 € ja halduskulu 8 000 €. Seega võib 2022. aasta eeldatav kulu jääda suurusjärku 141 000€, millele lisandub Alarmtec AS hoolduslepingu maksumus (summa täpsustamisel).</p>	<p><b>Arvestatud osaliselt</b></p> <p>Maanteeameti kulu osas tehakse enne Vabariigi Valitsusele eelnõu esitamist parandused, lähtudes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskirjas toodud ning Maanteeametilt täiendavalt saadud andmetest.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt tehtud ettepanek Maanteeameti haldusalas oleva automaatse liiklusjärelevalve süsteemi andmekogu serverite üleandmise osas Siseministeeriumi haldusalasse vajab eraldi arutelusid ja kokkuleppeid ning seda ei lahendata käesoleva seadusemuudatuse raames. Täiendavate ülesannetega peab kaasnema ressursid nimetatud ülesannete täitmiseks, mille jaoks Siseministeeriumi eelarvesse vahendeid ette nähtud pole (täpsemalt on kaamerate ja serverite üleandmise osas</p>



	<p>Lisaks märgime, et kui HIS on vaja serveri uuenduste tagajärjel arendada, siis on mõistlik teha seda koos serveri arendamisega. Maanteeameti hallatav liiklusjärelvalve süsteem ja Kixa, millega läbi x-tee suunatakse kiiruskaamerate juhtumid edasi HIS-i ja sealt omakorda POLISesse moodustab tervikust üsna väikese osa (n-ö toimib nagu vahendaja). Kuna Maanteeameti Kixa ja SMITi HIS ei ole võimelised trahvide laekumistega hakkama saama on hetkel võimalik lisaks statsionaarsetele kaameratele kasutada kuni 2 mobiilset kaamerat. Kui kõik 8 aktiveerida, siis süsteem jookseb kokku. Kixal on mahupiirangud ning HIS pole võimeline teatud suurusega pakette vastu võtma. Lähtudes eeltoodust peame mõistlikuks serverid ja kaamerad üle anda Siseministeeriumi haldusalasse (vt. ka punkti 1 selgitust).</p>	<p>antud selgitus kooskõlastuskirja punktis 1).</p>
<p>11.</p>	<p>Seletuskirja p 7 (lk 29) on märgitud, et <i>kulude kandmine on otstarbekas korraldada järgmiselt:... b) seadmete süsteemi liidestamise ja HIS-i rakenduse kulud kannab riik.</i></p> <p>Teeme ettepaneku, et seadmete süsteemi liidestamise ja HIS-i rakenduse kulud kannab samuti KOV, kui KOV ülesanne on seadmete soetamine ja haldamine.</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>SMIT hinnangul uue seadme HIS-iga liidestamise kulu minimaalne.</p> <p>Maanteeameti kohaselt kaasneb seadme paigaldamisega kaks liidestamist: kaamera liidestamine serveriga ja mõõtekabiini ühendamine elektrivõrku.</p> <p>Kaamera liidestamine serveriga sisaldub kaamera paigaldamise ja tööle panemise hinna sees. Kui on vajalikud täiendavad tööd, toimuvad need tunnitööna teenusepakkuja hinnakirja alusel.</p> <p>Mõõtekabiini ühendamisel elektrivõrguga kaasneb ühekordne tasu 1300 eurot, millele lisandub käibemaks. Kuna tegemist on teenusega, mis on vajalik automaatse liiklusejärelvalve süsteemi toimimiseks, tasub selle eest KOV sarnaselt teiste kaamera paigaldamiseks ja hooldamiseks vajalike teenustega.</p>
<p>12.</p>	<p>Seletuskirja lk 30 märgitakse, et <i>kui KOV soovib paigaldada seadmeid, mis ei ühildu olemasoleva andmevahetussüsteemiga, tuleb teha lisainvesteeringuid. Kulused ei ole võimalik täpselt prognoosida, kuna nende</i></p>	<p><b>Võetud teadmiseks.</b></p> <p>Seletuskirja koostamisel on arvestatud, et täiendavate arendusteta on olemasoleva süsteemiga võimalik liidestada ainult konkreetsete (tehniliste)</p>

	<p><i>suurus sõltub liidestamiseks vajalikust IT-arenduse maksumusest, mis võib varieeruda sõltuvalt sellest, milliseid seadmeid liidestada soovitakse. 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.</i></p> <p>Juhime tähelepanu, et tänane keskkond lubab liidestada vaid ühe konkreetse ettevõtte seadmeid ja tuleb arvestada, et tehnilised nõuded, millises formaadis pildid peavad olema ja millistele nõuetele vastama, on väga detailselt ette kirjutatud ning seda muuta ei saa. SMITi HIS on võimeline ainult kindlate tingimustega juhtumeid vastu võtma ja läbi töötlemata.</p>	<p>parameetritega seadmeid. Sellest tulenevalt ongi seletuskirjas märgitud, et kui soovitakse paigaldada seadmeid, mis ei ühildu olemasoleva andmevahetussüsteemiga, tuleb teha lisainvesteeringuid, mille suurus sõltub liidestamiseks vajaliku IT-arenduse maksumusest.</p>
<p><b>13.</b></p>	<p>Seletuskirja lk 31 viiendas kuni seitsmendas lõigus kirjeldatakse hoiatamismenetluse infosüsteemi (HIS) tuleviku arendustööde vajadust. Põhjuseks on toodud süsteemi vananemine ja menetlusvõime (kuni 500 000 juhtumit aastas) saavutamine.</p> <p>2020. aasta 9 kuuga on olemasolevate mõõtesüsteemidega tuvastatud 138 695 lubatud sõidukiiruse ületamist. IV kvartalis lisanduda võivate juhtumite maht jääb vahemikku 35 000 (2020. aasta I kvartali maht) kuni 45 000 juhtumit. Seega 2020. aasta lõpuks mitte enam kui 190 000 juhtumit.</p> <p>Lähiaastal seisame silmitsi vähemalt seitsme ehk 1/6 olemasolevate mõõtesüsteemide väljalangevusega, mis toob kaasa ka 1/6 arvestuslike juhtumite vähenemise. Väljalangevaid süsteeme on sama palju või isegi rohkem, kui on prognoositud KOV-de poolt lisanduda võivate süsteemide arvuks. Seega ei ole põhjendatud kartused, et kavandatava seadusemuudatuse jõustumine toob kaasa senisest suurema juhtumite arvu menetlemise vajaduse.</p>	<p><b>Selgitatud.</b></p> <p>Eelnõu kooskõlastamise raames on SMIT-i poolt täpsustatud, et HIS-i menetlusvõimekus on kuni 250 000 juhtumit aastas. Juhtumite arv on suurem kui väljasaadetavate trahviteadete arv.</p> <p>2020. aasta 11 kuuga on HIS järgi PPA-le sisse tulnud 205 907 juhtumit, mille kohta väljastati 182 064 hoiatustrahvi.</p> <p>Seletuskirja kohaselt ei sõltu HIS-i arendusvajadus ainult seadusemuudatuse jõustumisest ja KOV-ide poolt täiendavate automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmisest, vaid vajadus tuleneb ka infosüsteemide vananemisest ja teisaldatavate automaatsete kiirusmõõtesüsteemide lisandumisest. PPA koolitas 2020. aastal täiendavaid spetsialiste, et teisaldatavaid automaatseid kiirusmõõtesüsteeme tõhusamalt kasutada. Nt 2020. aasta augustis ja oktoobris selgitati nendega välja pea 13 000, septembris 15 000 ja novembris 20 000 rikkumist.</p> <p>Tegemist on indikatiivse kuluga, millega riigil tuleb edaspidi arvestada. Vajalike investeeringute puudumisel jõuab HIS menetlusvõimekuse piirini, süsteem</p>

		muutub aeglaseks, tekivad tõrked ja vajalik on sagedane taaskäivitamine.								
14.	<p>Seletuskirja lk 32 kolmandas lõigus on väide, et <i>Maanteeameti kulu (viide 76) automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu haldamiseks on 24 000 € aastas ning see koosneb serveri püsikuludest ja personalikulust. Viite 76 allikaks on märgitud Maanteeamet, 2018. Mobiilse kaamera piloodi tulemuste aruanne.</i></p> <p>Maanteeamet ei ole 2018. aastal koostanud sellist aruannet ega läbi viinud mobiilse kaamera pilooti. 2016. aastal on Maanteeameti koostatud „<b>Mobiilse kaamera testperioodi tulemuste aruanne</b>“. Kuid antud aruanne ei sisalda viidet ega arvandmeid liiklusjärelvalve andmekogu püsikulude ja personalikulu kohta (kulude kohta vt ka punkti 10 selgitust).</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Viide oli ekslik ja on seletuskirjast eemaldatud.</p> <p>Maanteeameti kulu osas tehakse enne Vabariigi Valitsusele eelnõu esitamist parandused, lähtudes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskirjas toodud ning Maanteeametilt täiendavalt saadud andmetest.</p>								
15.	<p>Seletuskirja lk 32 sisaldub tabel nr 8 – riigi kulu ja tulu, kui KOV võtab kasutusele kuus automaatse liiklusjärelvalve süsteemi.</p> <p>Rida ALJVS haldamine sisendid aastate lõikes peaksid olema:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023 ja e</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33 000</td> <td>33 000</td> <td>141 000</td> <td>58 000</td> </tr> </tbody> </table> <p>Palume täpsustada:</p> <p>1) millise osakaaluga arvestati ALJVS-i kohta SMIT-i HIS rakenduse hoolduskulusid.</p> <p>2) kuidas saadi muutuvkulu (tähtitud postiga trahviteate saatmise) arvestus ühe ALJVS-i kohta. Vastavalt VTMS § 54 lõikele 1 saadetakse füüsilisele isikule esmalt elektrooniliselt trahviteade VTMS § 41 lg 4 kohaselt. Kui trahviteate adressaat e-kirja saatmisest 3 päeva jooksul hoiatustrahvi ei tasu või kättesaamist hoiatustrahvi portaalis <a href="https://hoiatustrahv.politsei.ee">https://hoiatustrahv.politsei.ee</a> ei kinnita, saadetakse füüsilisele isikule trahviteade posti teel tähtkirjaga isiku rahvastikuregistris märgitud aadressil. Seega kõiki füüsilisele isikule saadetavaid trahviteateid tähtkirjaga ei edastata. Lisaks saadetakse juriidilisele isikule, riigi või kohaliku omavalitsuse asutusele ning avalik-õiguslikule juriidilisele isikule trahviteade registrisse kantud aadressil ainult elektrooniliselt (VTMS § 543 lg 4) ja tähtitud kirjaga saatmist ette nähtud ei</p>	2020	2021	2022	2023 ja e	33 000	33 000	141 000	58 000	<p><b>Selgitatud.</b></p> <p>ALJVS haldamise kulu osas tehakse enne Vabariigi Valitsusele eelnõu esitamist parandused, lähtudes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskirjas toodud ning Maanteeametilt täiendavalt saadud andmetest.</p> <p>1) SMIT-i HIS iga-aastased halduskulud on jaotatud proportsionaalselt olemasolevate ja võimalike lisanduvate kaamerate arvuga ning sisalduvad ühe ALJVS kohta toodud menetluskulu hulgas (vt seletuskirja tabel 8).</p> <p>2) Politsei- ja Piirivalveameti andmetel edastatakse ca 45% trahviteadetest Eestis elavatele füüsilisele isikutele ja 30% juriidilistele isikutele ning 25% trahviteadetest edastatakse Euroopa Liidu liikmesriiki.</p> <p>Eestis elavatele füüsilistele isikutele saadetakse trahviteadetest 1,6% lihtkirjaga. Korduvad trahviteated saadetakse tähtkirjaga ja see puudutab 60% füüsilistest isikutest, kes on saanud esmase trahviteate kas elektrooniliselt või lihtkirja teel. Kokkuvõtlikult,</p>
2020	2021	2022	2023 ja e							
33 000	33 000	141 000	58 000							

<p>ole. Selleks, et arvestada välja kui suur on nende füüsilistele isikutele tähtsusega kirjad saadetud trahviteadete osakaal, vajab välja toomist palju füüsilistele isikutele saadetud trahviteadetest tasutakse kohe peale elektroonilist teate edastamist 3 päeva jooksul või kinnitatakse kättesaamine portaalis <a href="https://hoiaturahv.politsei.ee">https://hoiaturahv.politsei.ee</a>. Samuti on asjakohane näidata, millise osakaalu moodustavad juriidilisele isikule, riigi või kohaliku omavalitsuse asutusele ning avalik-õiguslikule juriidilisele isikule elektrooniliselt kättetoimetatuks loetud trahviteadete.</p> <p>3) menetleja palgakulu (üksuse keskmise järgi) arvestamise loogikat. Seletuskirja lk 31 neljandas lõigus on välja toodud, et liiklusmenetlustalituse töötajatega on prognoositavalt võimalik menetleda kuni 200 000 juhtumit. Ida prefektuuri teabebüroo liiklusmenetlustalituses töötas 03.11.2020 seisuga 13 ametnikku. Nimetatud 13 ametnikku tagavad 50 mõõtesüsteemi abil fikseeritud juhtumite menetlemise. Jagades mõõtesüsteemide arvu (50) ametnike arvuga (13), saame tulemuseks 3,8 mõõtesüsteemi menetluskeskuse ametniku kohta. Seega ei ole põhjendatud Tabelis 8 real <i>menetluskulud</i> veergudes 2-8 menetleja palgakulu kasvav arvestamine ALJVS-i kohta. Arvestada tuleb ühe täiendava ametniku palgakuluga iga kolme lisanduva ALJVS-i kohta.</p>	<p>veerand kõikidest trahviteadetest saadetakse tähtkirjaga.</p> <p>Euroopa Liidu liikmesriiki edastatakse kõik trahviteadete lihtkirjaga.</p> <p>Kulude osas saab välja tuua, et trahviteadete saatmise postikulu ühe automaatse kaamera kohta on suurusjärgus 3900 eurot aastas ja see on tulu-kulu analüüsis arvestatud menetluskulu hulka.</p> <p>3) Menetleja töökoormuse saamiseks on tema tegelik tööaeg – ehk tööaeg, millest on välja arvatud võimalikud eemalolekud (puhkused, võimalikud haigus- ja koolituspäevad jms) – jagatud ühe juhtumi menetlemiseks kuluva arvestusliku ajaga.</p> <p>Menetlejate koormust ei saa üheselt jagada kaamerate arvuga, sest erinevate kaameratega fikseeritavate rikkumiste arv on erinev, nt võib ühe teiseldatava kaameraga fikseerida sama palju rikkumisi kui mitme statsionaarse kaameraga kokku. Samuti võib teiseldatavate kaamerate fikseeritav rikkumiste arv omavahelises võrdluses erineda.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt viidatud liiklusmenetlustalituse ametnike arv on õige. Samas on jäetud arvestamata erinevate funktsioonidega, mida ametnikud täidavad ja sellega, et kõikide ametnike põhitööks ei ole ainult juhtumite lahendamine (nt talituse juht, vanemvärteomenetlejad).</p> <p>Arvestuse kohaselt suudab üks menetleja lahendada suurusjärgus 19 000 juhtumit aastas. See on 8 statsionaarse kaameraga fikseeritud rikkumiste koguarv ühel aastal, eeldusel, et ühe statsionaarse kaameraga fikseeritakse keskmiselt 2300 rikkumist aastas. Samas on 2020. aasta 11 kuu põhjal ühe teiseldatava kaameraga fikseeritud 12 900 rikkumist ehk sisuliselt suudab üks menetleja lahendada 1,5 teiseldatava kaameraga fikseeritud rikkumised.</p>
---	--

		<p>Seletuskirjas on välja toodud, et olemasolevate menetlejatega on võimalik lahendada kuni 200 000 juhtumit aastas. Täiendavate menetlejate puhul ei pea arvestama, mitte ühe täiendava ametniku palgakuluga iga kolme lisanduva ALJVS-i kohta, vaid iga lisanduva 19 000 juhtumi kohta.</p> <p>Arusaamatuks jääb, mida täpselt mõeldakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi poolt esitatud märkusega: „Seega ei ole põhjendatud Tabelis 8 real <i>menetluskulud</i> veergudes 2-8 menetleja palgakulu kasvav arvestamine ALJVS-i kohta.“. Nimetatud real toodud menetluskulu hõlmab endas nii menetleja palgakulu, HIS halduskulu, postikulu jms. Tabeli teises veerus on esitatud kulu ühe LJVS kohta ja järgnevates veergudes kulu 7 ALJVS puhul, kuna tabel on koostatud 7 ALJVS näitel. Seega on veergudes 3-8 toodud menetluskulu 7 ALJVS kohta ning ei ole kasvav.</p>
	<b>Rahandusministerium</b>	
<p><b>16.</b></p>	<p>Eelnõu § 1 punktiga 4 muudetakse VTMS paragrahvi 212<sup>1</sup>. Muuhulgas sõnastatakse selle paragrahvi lõige 3 järgmiselt:</p> <p>„(3) Kui hoiustrahv on määratud valla- või linnavalitsuse poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest, eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud kohaliku omavalitsuse eelarvesse. Kohalikule omavalitsusele eraldatud raha kasutatakse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.“.</p> <p>Kui eelnõu kohaselt on liiklusjärelvalve süsteemide kasutuselevõtt KOV enda vabatahtlik otsus, siis eelnõu reguleerib siiski ära viisid, millisel viisil võib automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks eraldatavat raha kasutada.</p>	<p><b>Arvestatud osaliselt.</b></p> <p>Eelnõu on täiendatud ja lisatud raha eraldamise sagedus. Eelnõusse ei märgita, kes raha üle kannab, kuid see tuuakse välja seletuskirjas. Tehniliselt teostab ülekande Riigi Tugiteenuste Keskus, PPA poolt esitatavate andmete alusel.</p> <p>Raha kasutusotstarbe osas tehtud märkust ei arvestata. Viitamine Euroopa kohaliku omavalitsuse harta artiklile 9.7 ei ole asjakohane, kuna KOV-idega jaotatud hoiustrahvide näol pole tegemist toetusega.</p> <p>Rahandusministerium on õigesti märkinud, et liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmine on KOV-idele vabatahtlik.</p> <p>Liiklusjärelvalve süsteemide kasutamise põhiline eesmärk on liiklusohutuse tagamine, mitte</p>

	<p>Rahandusministeeriumi vaatest selline lähenemine ei sobi. Riik ei peaks ette kirjutama, milleks KOV raha kasutada tohib. Enesekorralduse õigus peab säilima igal juhul ka trahviraha kasutamise puhul. Euroopa kohaliku omavalitsuse harta artikkel 9.7 ütleb, et vältima peaks KOVidele vahendite kasutamise ette kirjutamist. Sätet ei pea tingimata terviklikult välja jätma, kuid selle peaks sõnastama nii, et sealt tuleb välja trahviraha kasutamise soovitatav eesmärk. Sõnastus peaks markeerima, et trahviraha laekumise arvelt saaks KOV muuhulgas kompensatsiooni kaamerate paigaldamise ja hooldamise kulude eest.</p> <p>Lisaks peaks seaduse sättest selguma, mis perioodil ja kes KOV-idele raha üle kannab. Nt kord aastas PPA kaudu. Hetkel on raha kandmist selgitatud seletuskirjas, kuid see peaks kajastuma ka eelnõus.</p> <p>Palume muuta eelnõu § 1 punkti 4, millega muudetakse VTMS paragrahvi 212<sup>1</sup> lõiget 3, sõnastust (uus sõnastus <u>allajoonitult</u>): „Kui hoiustrahv on määratud valla- või linnavalitsuse poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga tuvastatud liiklusalase õigusrikkumise eest, eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud <u>kohaliku omavalitsuse eelarvesse Politsei ja Piirivalve Ameti poolt kord aastas. Raha kasutusotstarbe otsustab kohaliku omavalitsuse üksus. Vahendeid kasutakse</u> <u>elkõige</u> <u>automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.</u>“.</p>	<p>täiendavate rahaliste vahendite teenimine. Seetõttu on oluline, et rikkumistest tekkivaid vahendeid kasutataks liiklejate käitumise muutmiseks. Hetkel kehtiv regulatsioon näeb ette, et KOV-id korraldavad liiklejate turvalisuse tagamiseks oma haldusterritooriumil <u>liiklusohutusalase selgitus- ja kasvatustöö elluviimist elanikkonna seas, koolides ja lasteasutustes</u> ning rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide ning tegevuskavade kaudu.</p>
<p>17.</p>	<p>Rahandusministeerium on seoses mõjutustrahvidega teadvustanud ühe lünga nii VTMSis, kuid ühtlasi ka MKSis. See on lünk, mis on sisult tehniline ning mille võiks kõrvaldada võimaluse korral kohe selle eelnõu raames.</p> <p>Probleem puudutab mõjutustrahvi sissenõudmist. 2019. aasta 1. jaanuaril jõustus VTMS muudatus, millega loodi väärteomenetluses uus menetlusliik - lühimenetlus. Lühimenetlus on väiksema</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Eelnõusse on lisatud VTMS 54<sup>10</sup> täiendamine lõikega 2<sup>1</sup> ja MKS § 128 lõike 4 punkti 2 muutmise.</p>

<p>ebaõigus-sisuga väärtegude - näiteks veoauto juhtimine teekasutustasu tasumata (LS § 261<sup>8</sup>) ja veoauto juhtimine väiksemas määras tasutud teekasutus-tasuga (LS 261<sup>9</sup>) - suhtes kohaldatav menetlus, mille käigus saab kohtuväline menetleja (siin PPA ja MTA) määrata lühimenetlusele allutatud isikule väärteo toimepanemise koha peal muid menetlus-dokumente vormistamata mõjutustrahvi.</p> <p>MTA reeglina nõuab kõik enda määratud rahalised kohustused, rahalised sanktsioonid sisse ise – vt VTMS § 204. Uue trahvitüübi sisseviimisel jäi kõigil asjaosalistel kahe silma vahele, et sissenõudmise/täitmisele pööramise regulatsioon VTMSis on kitsalt sõnastatud ainult rahatrahvi kohta. Sama puudutab ka peegelregulatsiooni maksukorralduse seaduses. PPA saadab mõjutus-trahvi nõude täitmiseks kohtutäiturile ja kehtiva sõnastuse järgi peaks ka MTA sarnaselt toimima. See võib aga riigile ja puudutatud isikule olla kulukam, ajamahukam ning ebatõhusam. Numbrites näeb lünga mõju välja järgmine:</p> <p><b>STATISIKAT:</b>  2019 a rakendati lühimenetlust 973 korda kogusummas 77 200 €.  2019 a mõjutustrahvide eest on laekunud kokku 70 602,02 €.  2020 a 9 kuuga rakendati lühimenetlust 570 korda kogusummas 46 280 €.  2020 a 9 kuu mõjutustrahvide eest on laekunud kokku 40 432,82 €.</p> <p><b>TÄIENDAVALT:</b>  Esimesed lühimenetluse otsuse nõuded on aegumise tõttu (aasta jooksul ei ole täitmisele pööratud) MTA 6. oktoobri 2020 aktiga 13-9/150 kustutatud:  55 nõuet kokku summas <b>4110,78 €</b>.</p> <p><b>Palume</b> täiendada VTMS § 54.10 lõikega (nt 2.1), mis annaks MTA-le õiguse enda määratud mõjutustrahv ise sundtäita sarnaselt VTMS § 204 lg 4 mille järgi <i>otsus, mille täitmisele pööraja on käesoleva seadustiku § 202 kohaselt Maksu- ja Tolliamet, täidetakse maksukorralduse seaduses sätestatud korras. Analoogse mõjuga täiendus tuleks teha MKS</i></p>	
--	--

	<p>§-s 128 lg 4 punktis 2, lisades sõna rahatrahv juurde ka sõna <i>mõjutustrahv</i>.</p> <p><i>1. Täiendada VTMS muutmise osa eelnõus järgmise muutmiskäsuga:</i></p> <p><b>4)</b> paragrahvi 54<sup>10</sup>. täiendatakse lõikega 2<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:</p> <p>„(2<sup>1</sup>) Lühimenetluse otsus, mille täitmisele pööraja on käesoleva seadustiku § 202 kohaselt Maksu- ja Tolliamet, täidetakse maksukorralduse seaduses sätestatud korras.“;</p> <p><i>2. Täiendada eelnõu maksukorralduse seaduse muudatusega järgmiselt:</i></p> <p><b>§ 3. Maksukorralduse seaduse muutmine</b></p> <p>Maksukorralduse seaduse § 128 lõike 4 punktis 2 asendatakse sõna „rahatrahvid“ sõnadega „mõjutustrahvi ja rahatrahvi“.</p>	
<b>Eesti Linnade ja Valdade Liit</b>		
18.	<p>Eelnõu § 1 punktiga 4 muudetakse väärteomenetluse seadustiku paragrahvi 212<sup>1</sup>, mille lõikes 3 sätestatu kohaselt eraldatakse 50 protsenti riigieelarvesse laekunud hoiatustrahvist automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldanud kohaliku omavalitsuse eelarvesse. Kohalikule omavalitsusele eraldatud raha tuleb kasutada automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamiseks ja käitamiseks ning liiklusseaduse § 3 lõikes 5 ja § 5 lõikes 3 nimetatud ülesannete täitmiseks.</p> <p>Märgime, et arvestades kohalike omavalitsuste (KOV) poolt kantavaid automaatse liiklusjärelvalve süsteemide paigaldamisega seotud kulusid (soetamis-, paigaldus-, liidestamis- ja haldamiskulud) on KOV-idele eraldatav osa trahvisummast (50%) põhjendamatult väike. Puudub otsene selgitus, mis on kulude jaotuse konkreetsed arvestus alused. Samuti ei saa nõustuda sellega, et eelnõus sätestatakse, milleks KOV tema eelarvesse laekuvaid hoiatustrahvide vahendeid võib kasutada. Leiame, et sellise tingimusega piiratakse kohaliku omavalitsuse eneseotsustamise õigust ja finantsautonoomiat. Juhime tähelepanu ka asjaolule, et riigile jäävate</p>	<p><b>Selgitatud.</b></p> <p>Eelnõu seletuskirja punktis 7 (lk 29) on toodud võimalikud kulud ja tulud, mille põhjalt on võimalik hinnata kulude jaotust erinevate osapoolte vahel. Parema ülevaate saamiseks on tekstile lisatud kolm erinevat tabelit – seadme tasuvusarvestuse, trahviteadete menetlemisega seotud olulisemate kulude ning riigi kulude ja tulude osas.</p> <p>Näitlikustamiseks võib tuua, et KOV-i kulu koos seadmete soetus- ja halduskuludega, arvestades seadme elukaare võimalikku pikkust (10 aastat), on suurusjärgus 11 030 eurot ühe kasutusaasta kohta.</p> <p>Jaotades riigi menetluskulud, mis hõlmavad ka hoiatusmenetluse infosüsteemi halduskulusid, kaamerate arvuga, on see suurusjärgus 14 520 eurot ühe kasutusaasta kohta. Sellele lisandub ühekordne liidestamise kulu, mille kannab riik ning Maanteeameti poolt hallatava automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu serveri ja haldamise kulud. Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu</p>



	<p>hoiustrahvide vahendite osas sarnaseid rahaliste vahendite kasutamise piiranguid ei ole.</p>	<p>kulud on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskirja järgi märkimisväärselt suuremad kui seletuskirjas algselt toodud (vt kooskõlastustabeli punkt 10).</p> <p>Arvestama peab, et kui KOV-id võtavad kasutusele ainult 1-2 seadet, ületavad ainuüksi automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu kulud hoiustrahvidest riigile laekuvaid tulusid.</p> <p>Regulatsioonides muudatuste tegemisel on oluline, et raha kasutamine oleks üheselt arusaadav ja ei tekitaks küsitavusi.</p> <p>Liiklusjärelvalve süsteemide kasutusele võtmine on KOV-idele vabatahtlik.</p> <p>Liiklusjärelvalve süsteemide kasutamise põhiline eesmärk on liiklusohutuse tagamine. Seetõttu on oluline, et rikkumistest tekkivaid vahendeid kasutataks liiklejate käitumise muutmiseks. Hetkel kehtiv regulatsioon näeb ette, et KOV-id korraldavad liiklejate turvalisuse tagamiseks oma haldusterritooriumil liiklusohutusosalase selgitus- ja kasvatustöö elluviimist elanikkonna seas, koolides ja lasteasutustes ning rahvusliku liiklusohutuseprogrammi elluviimist regionaalsete ja kohalike liiklusohutusprogrammide ning tegevuskavade kaudu.</p>
<p><b>19.</b></p>	<p>Eelnõuga koos esitatud määruse eelnõu, millega kehtestatakse nõuded kohaliku omavalitsuse poolt automaatse liiklusjärelvalve süsteemi paigaldamisele ja käitamisele, tekitab omakorda mitmeid küsimusi.</p> <p>Kahtlemata ei hakka KOV esimese meetmena liiklusohutlikesse kohtadesse paigaldama kallist automaatset liiklusjärelvalve süsteemi, vaid eelkõige püütakse probleem lahendada liikluskorralduslike, teedehituslike või mõne muu meetmega. Kui sellest siiski ei piisa ja kohalik omavalitsus näeb probleemi lahendust järelvalve süsteemi</p>	<p><b>Selgitatud.</b></p> <p>Eelnõule ja seletuskirjale oli lisatud määruse tööversioon. Määrus töötatakse lõplikult välja peale seadusemuudatuste vastuvõtmist ning esitatakse kooskõlastamiseks ka ELVL-ile, mille käigus on võimalik esitada oma ettepanekud.</p>

<p>paigaldamises, on põhjendamatult keeruliseks tehtud järelevalve süsteemi paigalduskoha kinnitamise menetlus.</p> <p>Määruse eelnõu kohaselt peab KOV esitama vormikohase taotluse (sh riskianalüüsi), mille vaatab läbi selleks PPA peadirektori käskkirjaga moodustatud komisjon. Komisjon kinnitab paigalduskoha 90 päeva jooksul. Samas võib selle komisjoni asendada liikluskomisjon, kui selline on maakondlikul tasandil loodud. Ebaselgeks jääb, kes selle otsustab.</p> <p>Samuti jäävad ebaselgeks komisjoni ülesanded. Määruse eelnõu kohaselt ei piirdu komisjoni pädevus ainult taotluste menetlemisega, vaid komisjon võib teha omapoolse soovitusliku ettepaneku järelevalve süsteemi asukoha osas, kus on vaja parandada liiklusohutust. Seega peaks komisjon koguma ja töötleva andmeid liiklusohutuse kohtadest.</p> <p>Kuigi määruse eelnõu § 6 käsitleb koostööd, ei ole järgnevad määruse eelnõu paragrahvid (eelkõige 4. peatükk) kantud koostöö vaimust. Nõustuda ei saa määruse regulatsiooniga, mille kohaselt moodustavad Maanteeamet ja Politsei- ja Piirivalveameti (PPA) komisjoni, kes hindavad kohaliku omavalitsuse taotlust paigaldada teatud kohta automaatse liiklusjärelevalve süsteemi. Paljudes maakondades ja ka näiteks Tallinnas on moodustatud liikluskomisjonid, kus lisaks kohalike omavalitsustele on esindatud ka Maanteeameti ja PPA esindajad. Tegemist on hästi toimiva koostöövormina, mille asendamine või selle tegevuse dubleerimine on mõttetu.</p> <p>Kohaliku omavalitsuse asetamine automaatse liiklusjärelevalvesüsteemi paigaldamisel taotleja rolli põhineb usaldamatusel kohaliku omavalitsuse kui teomaniku vastu. Kohalikul omavalitsusel on oma igapäevatööst tulenevalt nii kogemused kui pädevus hinnata tema territooriumil toimuvat liiklussituatsiooni. Kuigi automaatse liiklusjärelevalvesüsteemi näol pole tegemist liikluskorraldusvahendiga, peaks nende seadmete paigaldamine olema sarnaselt</p>	
--	--

	<p>liikluskorraldusvahendite paigaldamisele teomaniku pädevuses ning Maanteeametil ja PPA olema selles menetluses kaasaaitav ja nõuandev roll.</p> <p>Täielikult jääb arusaamatuks määruse eelnõu § 5 tekst, samuti § 10 lg 2.</p> <p>Leiame, et peaks kaaluma, kas eelnõus märgitud tingimustel kohalikule omavalitsusele automaatse järelevalve süsteemi paigaldamise võimaluse andmine on ainuvõimaliku lahendusena põhjendatud või võiks ette näha riigipoolset liiklusjärelvalvesüsteemide võrgustiku laiendamist, kooskõlastatult kohalike omavalitsustega, ka kohalikele teedele.</p>	
<p><b>20.</b></p>	<p>Lisaks teeb Tallinna linn ettepaneku võimaldada automaatse järelevalve seadmetega tuvastada järgnevaid liiklusalaseid õigusrikkumisi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ühissõidukiraja väärkasutamine</li> <li>- keelumärgi nõude rikkumine</li> </ul> <p>Selleks tuleks täiendada Majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015 määruse nr 35 „<a href="#">Automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus</a>“ §-i 3 punktidega 3 ja 4.</p> <p>Samuti lisada <a href="#">liiklusseaduse</a> §-s 262 („Kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatava hoiatustrahvi määrad“) täheldatud väärteokoosseisude juurde „Keelumärgi nõuete rikkumine“ ja „Ühistranspordiraja nõuete vastane kasutamine“.</p>	<p><b>Mittearvestatud.</b></p> <p>Siseministerium on kursis ühissõidukiraja väärkasutamise probleemiga. Toetame liiklusjärelvalve automatiseerimist ja nutikate lahenduste kasutusele võtmist erinevate liiklusrikkumiste fikseerimiseks, kuid Tallinna linna ettepanek ei ole teostatav antud seadusemuudatuse raames.</p> <p>Ühissõidukiraja väärkasutajate osas automaatse liiklusjärelvalve tegemiseks on vaja väga head, korrastatud andmekogu näiteks taksode, elektrisõidukite jt sõidukite kohta, kellel on õigus ühissõidukirada kasutada. Kui tegemist ei ole täisautomaatse protsessiga ei saa andmetöötlust teha liiklusseaduse § 199 lg 2 alusel. Selle kohta on Andmekaitse Inspektsioon kujundanud oma seisukoha, mille kohta võib täpsemalt lugeda nende poolt koostatud <a href="#">ringkirjast</a>.</p> <p>Ühissõidukiraja väärkasutajate osas automaatse liiklusjärelvalve tegemiseks vajalike lahenduste otsimine ja regulatsioonide muutmine on plaanis ette võtta lähitulevikus.</p> <p>Muudatuste tegemine sõltub ka sellest, kas KOV-id kavatsevad automaatseid liiklusjärelvalve seadmeid kasutusele võtta, sest ühissõidukiraja rikkumiste</p>

		<p>fikseerimiseks automaatse liiklusjärelvalve seadmete paigaldamist riigi poolt ei nähta ette ühegi arengukavaga ja selleks ei ole vahendeid planeeritud.</p>
21.	<p>Tallinn on juhtinud tähelepanu ka eelnõu seletuskirjas sisalduva faktiveale.</p> <p>Seletuskirja 4. lehekülje kolmanda lõigu teine lause sätestab: „Peale nende on kasutusel kaks mõõtesüsteemi Tallinna linnas, mille on soetanud ja paigaldanud KOV, kuid süsteemid on antud tähtajaliselt üle Maanteeametile, sest KOV-il ei ole seaduslikku alust neid käitada.“ Tallinna linnas on tõesti paigaldatud kaks mõõtesüsteemi – üks nn Taksopargi ristmikul, teine Reidi tee algusesse, kuid viimane neist ei ole Maanteeametile üle antud.</p>	<p><b>Selgitatud.</b></p> <p>Mõõtesüsteem on tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosneb järelvalvekaamerast või -kaameratest, sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõturist, dokumenteerimisseadmest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis on ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks.</p> <p>Statsionaarsete automaatsete mõõtesüsteemide puhul loetakse üheks süsteemiks mõõtekabiini koos sellesse paigaldatud seadmetega. Sellest põhimõttes on ka seletuskirja koostamisel lähtutud.</p> <p>Samasugune lähenemine on leitav Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kooskõlastuskirjast (vt kooskõlastustabeli punkt 6).</p> <p>Seletuskirja 4. lehekülje kolmanda lõigu teist lauset on täiendatud nimetatud mõõtesüsteemide asukoha osas.</p>
	<b>Politsei- ja Piirivalveamet</b>	
22.	<p>Liiklusseaduse §-i 199 lõikena 10 lisatava Vabariigi Valitsuse määruse volitusnormi puhul ei ole üheselt selge, kas selle alusel antava määruse kõrval kuulub KOV-ide poolt paigaldatud automaatse liiklusjärelvalve süsteemi puhul kohaldamisele ka sama paragrahvi lõike 7 alusel antud määrus, mille 3. peatükis sisaldub automaatsete kiirusmõõtesüsteemide regulatsioon või tuleb Vabariigi Valitsusel volitusnormi alusel kehtestada KOV-idele eraldi paralleelne regulatsioon. Selle ebamäärasust aitaks lahendada vastav selgitus seaduseelnõu seletuskirjas. Kui kohaldamisele kuuluvad mõlemad määrused, on asjakohane planeeritavas rakendusaktis endas viitamine.</p>	<p><b>Arvestatud.</b></p> <p>Seletuskirja on lisatud selgitus liiklusseaduse § 199 lg 7 alusel antud määruse kohaldamise osas.</p>
23.	<p>Eelnõu seletuskirjas tugineb PPA korraldust ja kulusid puudutava mõju hindamine 2020. a esimese kuue kuu andmetele. Saame</p>	<p><b>Arvestatud osaliselt.</b></p> <p>Seletuskirja on täiendatud ja lisatud andmed 11 kuu põhjal.</p>

<p>tänaseks näidata värskemaid (2020. a kümne kuu) andmeid – vt allpool. Nende põhjal on näha, et varasemalt prognoositud rikkumiste fikseerimise ja menetlemise maht on osutunud suuremaks ja seletuskirjas näidatud 200 000 rikkumise piir PPA praeguse aastase võimekusena on 2020. a põhjal juba hetkel käigus olevale automaatsete järelevalve süsteemide arvu juures täitumas. Seega ei ole uute süsteemide lisandumisel vajadus tööjõu kasvu järele vähetõenäoline, vaid pigem ettenähtav.</p> <p>HIS andmetel 2020 10 kuud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rikkumisi: 181949,</li> <li>o sh mobiilsed: 82748;</li> <li>o sh linnakaamera: 4079;</li> <li>• Tuvastatud: 168427;</li> <li>o sh mobiilsed: 79728;</li> <li>o sh linnakaamera: 4030;</li> <li>• Allkirjastatud trahviteateid: 161284;</li> <li>o sh mobiilsed: 79225;</li> <li>o sh linnakaamera: 3834;</li> <li>• Tühistatud trahviteated: 3017;</li> <li>o sh mobiilsed: 1127;</li> <li>o sh linnakaamera: 102;</li> </ul> <p>Kokku on sel aastal registreeritud 181 949 rikkumist 10 kuuga, mida on tuntavalt rohkem kui eelmisel aastal terve aasta peale kokku (eelmine aasta oli 137 279) ehk siis 2020 esimese 10 kuuga on üle 44 000 rikkumise rohkem kui seda terve aasta jooksul. Eelnõu märkes 67 toodud prognoos 15 000 rikkumist rohkem kui 2019 ei ole eeltoodule tuginedes õige.</p> <p>PPA võttis selle aasta juulist tööle kuus uut valvespetsialisti, mis on kaasa toonud kaamerate suuremas mahus kasutamise ning prognooside kohaselt juba sel aastal kasutuses olevate kaameratega ületatakse 200 000 rikkumise piir.</p>	<p>Nõustume, et vajadus tööjõu kasvu järele on pigem ettenähtav. Samas, vaadates rikkumiste fikseerimise statistikat, tekib täiendava tööjõu vajadus eelkõige seoses teisaldatevate automaatsete kiiruskaamerate aktiivsemast kasutamisest, mitte niivõrd statsionaarsete automaatsete liiklusjärelevalve kaamerate lisandumisest.</p> <p>Kooskõlastustabeli punktis 15 oleme märkinud, et 2020. aasta 11 kuu andmete põhjal on vajalik üks menetleja 1,5 teisaldatevate automaatse kiiruskaamera kohta. Samal ajal on statsionaarsete automaatsete kaamerate puhul vajalik üks menetleja 8 kaamera kohta.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium toob kooskõlastuskirjas välja (vt kooskõlastustabeli punkt 13): „Lähiaastal seisame silmitsi vähemalt seitsme ehk 1/6 olemasolevate mõõtesüsteemide väljalangevusega, mis toob kaasa ka 1/6 arvestuslike juhtumite vähenemise. Välja langevaid süsteeme on sama palju või isegi rohkem, kui on prognoositud KOV-de poolt lisanduda võivate süsteemide arvuks. Seega ei ole põhjendatud kartused, et kavandatava seadusemuudatuse jõustumine toob kaasa senisest suurema juhtumite arvu menetlemise vajaduse.“</p> <p>Seega, eelduslikult langeb lähiajal rivist välja sama palju või rohkem Maanteeameti poolt riigiteedele paigaldatud statsionaarseid kaameraid kui lisandub KOV-ide poolt paigaldatavaid kaameraid.</p> <p><u>Teisaldatevate automaatsete kaamerate aktiivsema kasutamisega kaasneva täiendava tööjõu vajaduse probleem vajab lahendamist, aga eraldiseisvalt ja juba enne KOV-ide poolt paigaldatavate kaamerate lisandumist.</u></p>
--	---