

Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 66

Kliimaministeerium
Suur-Ameerika 1, Tallinn
Hübriidkoosolek: Microsoft Teams + koosolek

30.10.2024

Koosolek algas: 15:00
Koosolek lõppes: 17:10

Koosolekust võtsid osa:

Komisjoni esimees Vladimir Svet.

Komisjoniliikmed – Egert Belitšev (PPA), Indrek Sirk (vandeadvokaat), Kersten Kattai (AL), Kristjan Järvan (Tallinn), Mart Jesse (LKF), Priit Sauk (TRAM), Riina Sikkut (SoM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech).

Asendusliikmed – Einar Hillep (JuM), Tarmo Miilits (SiM), Kalle Toomet (ELVL), Liia Varend (HTM).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Alo Kirsimäe, Maria Pashkevich, Martin Lengi (TRAM), Hindrek Allvee, Mait Klein, Margus Tähepõld, Sander Salmu (KLIM), Indrek Link (SiM), Ken Kiudorf (Prokuratuur), Leena Kalle (SoM), Marten Leiten (TTJA), Sirle Loigo (PPA), Ülli Reimets (LKF).

Koosoleku päevakord:

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. LOP 2026–2035 hetkeseisust (Alo Kirsimäe, Transpordiamet);
3. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2025. aasta kavandi ettevalmistamine (Alo Kirsimäe, Transpordiamet);
4. Ülevaade muudatustest seadusandluses:
 - Kliimaministeerium – romusõidukid (Margus Tähepõld);
 - Justiitsministeerium – trahvimäärad (Einar Hillep);
 - Eesti Liikluskindlustuse Fond – liikluskindlustuse seadus (Mart Jesse);
 - Siseministeerium – abipolitseinike õigused (Indrek Link);
5. Politsei- ja Piirivalveameti teisaldatavate automaatsete kiiruskaamerate suurem ja riskipõhine kasutus (Sirle Loigo, Politsei- ja Piirivalveamet);

Koosoleku käik:

1. Liiklusohutuse olukord

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert Villu Vane andis ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast ja märkis, et liiklusohutusprogrammi eesmärki silmas pidades ei tohiks viimase kolme aasta keskmisena 12 kuu jooksul liikluses hukkuda enam kui 43 inimest, tegelik hukkunute arv oli 56.

2024. aasta üheksa kuu jooksul juhtus 1486 liiklusõnnetust (2023. aastal 1427), neis sai vigastada 1663 (1591) ja hukkus 47 (39) inimest.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel juhtus 95 (90) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 112 (104) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus 8 (14) inimest.

Kergliikurijuhi osalusel juhtus 341 (301) liiklusõnnetust, vigastada sai 349 (310) inimest ja hukkus 2 inimest, 2023. aastal sama perioodi jooksul hukkunuid ei olnud. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 234 (211), kokkupõrkeid 83 (74) ja otsasõite jalakäijatele 16 (15). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 46% (44%), joobes 34% (33%) ning 20% (23%) juhtudest polnud juhtide seisund teada.

Käesoleva aasta esimese üheksa kuu jooksul kasvas **kokkupõrgete** arv 9%, kokkupõrkeid toimus 552 (506), neis sai vigastada 662 (616) ja hukkus 24 (11) inimest.

Ühesõidukiõnnetuste arv kasvas 5%, õnnetusi juhtus 669 (638), ühesõidukiõnnetustes sai vigastada 726 (688) inimest ja hukkus 16 (14) inimest.

Jalakäijatega juhtunud õnnetuste arv vähenes 6%, õnnetusi oli 191 (204), vigastada sai 193 (182) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 6 (9) jalakäijat.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel toimus käesoleva aasta esimese üheksa kuuga 25 451 (24 737) kindlustusjuhtumit, kasv 3%. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 1%, 30.09.2024 seisuga oli kindlustatud sõidukeid 885 418 (873 443).

Liiklusalaseid rikkumisi avastati 2024. aasta esimese üheksa kuu jooksul 69 726 (64 242), avastamine kasvas 9%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 37 674 (32 910) korral, lühimenetluse osakaal oli 54% (51%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 29 977 (26 478). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 13 403 (11 269) ja kiiruse ületajaid 21-40 km/h oli 14 888 (13 729). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 243 931 (200 208) lubatud sõidukiiruse ületamist, avastamine kasvas 22%.

Turvavarustuse kasutamise seotud rikkumisi avastati 3196 (2455) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 868 (1285).

Joobet kontrolliti üheksa kuu jooksul 872 739 (766 000) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 5001 (4946), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 1687 (1601). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,57% (0,65%) kontrollitutest.

Liiklusjärelvalvele suunatud tööaeg käesoleva aasta esimese üheksa kuuga oli kokku 340 594 (333 197) tundi.

Arutelu:

Vladimir Svet: Täpsustage palun kergliiklejate rikkumisi. Kas lisaks jalakäijatele ja jalgratturitele on arvestatud ka kergliikurijuhtide poolt toime pandud rikkumisi? Kas kergliikurijuhtide poolt alkoholi piirmäära ületamine on arvestatud kergliiklejate rikkumiste või joobes juhtimise üldises tabelis? Ja millised on need „muud rikkumised“?

Sirle Loigo: Ma ei ole päris kindel, kas kergliikuri juhtide poolt alkoholi piirmäära ületamine on siin arvestatud või mitte. Täpsustame.

Egert Belitšev: Liiklusõnnetuse arv on viimastel aastatel pidevas kasvus, hukkunute arv on väike ja kõikuv. See on valikute küsimus – kas teenindada kiiremini väljakutseid või suurendada liiklusjärelvalvet.

Kristjan Järvan: Kas inimesed on hakanud rohkem liikuma? Kuidas on liiklussagedusega, kui palju see on kasvanud, ka kergliikurite ja jalgratturite osas?

Maria Pashkevich: Mis puudutab jalgrattureid ja kergliikureid, siis nende läbisõidu ja liiklussageduse kohta meil kahjuks andmeid ei ole. Mootorsõidukite kohta on ja nende läbisõit on jõudnud COVIDi-eelsele tasemele.

Villu Vane: Eelmisel aastal oli läbisõit suurem kui 2019. aastal.

Mart Jesse: Üks põhjus, miks olukord ei parane peitub selles, et kõige mõjusamad vahendid nagu veapunktsüsteem ja keskmise kiiruse mõõtmine on ebapopulaarsed ning nende elluviimiseks puudub ka poliitiline tahe.

Riina Sikkut: Probleem ei ole liiklussageduse kasvus või läbitud kilomeetrites, see on inimestes kinni. Suur osa liiklejatest ei järgi reegleid, liiklevad riski piirimail ning nendega on vaja tegeleda.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade liiklusohutuse olukorrast teadmiseks. Järgmisel koosolekul anda kergliikurite rikkumistest ja muudest rikkumistest põhjalikum ülevaade.

2. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 hetkeseisust

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe tuletas liikluskomisjoni liikmetele meelde, et Vabadussõjas hukkus 4719 inimest, liikluses on alates taasiseseisvumisest hukkunud aga juba 5463 liiklejat. Liiklusohutusprogramm 2016–2025 on lõppemas ja selles kavandatud eesmärk jääb täitmata. Oleme alustanud LOP 2026–2035 koostamist.

Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 koostamise lähtekohad. LOP 2026+ luuakse liiklusseaduse § 5 alusel, selle kehtivusaja määramisel lähtutakse TLAK 2021–2035 kestvusest. Programm esitatakse kinnitamiseks Vabariigi Valitsusele. Elluviimiskava on kooskõlas riigi eelarvestrateegiaga ning on rulluv, mis tähendab, et igal aastal lisandub elluviimiskava juurde üks planeeritav aasta. Elluviimiskava kinnitab Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon. Iga ministeerium tagab tegevuste kajastamise oma haldusala TEREs. VV liikluskomisjoni otsuse alusel esitab iga ministeerium ise RES-i rahastamisaotlused.

LOP 2026–2035 koostamise projektiplaan ja tegevused. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni otsus (24.04.2024. a koosolekul protokoll nr 64 punkt 2) alustada perioodi 2026–2035 liiklusohutusprogrammi väljatöötamist. Transpordiameti 2024–2025 fookustegevus: koostame koosloomeliselt LOPi 2026+. TRAMi käskkirjaga on moodustatud ametkondade-ülene LOP 2026–2035 väljatöötamise töörühm (SiM, SoM, KLIM, JuM, PPA, ELVL, LKF liikmed ja asendusliikmed). Töörühma ülesanne on välja töötada „Liiklusohutusprogramm 2026–2035“ eelnõu hiljemalt 1. juuniks 2025. **Eelnõu komponentideks on:**

- liiklusohutuse arengu stsenaariumid, eesmärgid, vahe-eesmärgid ja indikaatorid - november 2024;
- valdkonnad, meetmed ning nende arengueesmärgid - detsember 2024;
- aastate 2026–2029 elluviimiskava eelnõu - veebruar 2025;
- elluviimiskava tegevuste mõjuhindangud (riigikontrolli auditi soovitus) – märts 2025;
- elluviimiskava tegevuste maksumused (riigikontrolli auditi soovitus) – märts 2025;
- liiklusohutustegevuste maksumuse kajastamise mudel.

Ajakava:

- Märts 2025 LOP 2026–2035 tervikteksti ja 2026–2029 elluviimiskava kavand.
- Märts 2025 mitteametlik LOP tervikteksti ja elluviimiskava kooskõlastamine.

- Aprill 2025 muudatusettepanekute kohaldamine.
- Aprill 2025 liikluskomisjoni koosolekul kavandite tutvustus.
- Mai 2025 liikluskomisjoni ettepanekute kohaldamine ja mitteametlik kooskõlastamine.
- Juuni 2025 tervikteksti ja elluviimiskava heakskiitmine VV liikluskomisjonis.
- Juuni 2025 ametliku kooskõlastusprotsessi käivitamine (KLIM).

Kaasamine ja ettepanekute koondamine:

- Kaardistatud olulised osapooled: informeerime, konsulteerime, kaasame, teeme koostööd, võimestame;
- September–oktoober TRAM sisesed ideekorjed (5 teenistust, üle 800 ettepaneku);
- 15. oktoober kaasamisüritus otsustajatele;
- 18. november uuringuaruanne “Liiklusohutuse arengu stsenaariumid, eesmärgid, vaheeesmärgid ja indikaatorid“;
- Avalik kaasamine;
- Väliste ekspertide (taristu, käitumispsühholoogia, teenuste disain, kommunikatsioon) kaasamise lepingud on ettevalmistamisel;
- Vahekokkuvõtted VV liikluskomisjoni koosolekutel: 30. oktoobril 2024, 29. jaanuaril 2025 ja 30. aprillil 2025.

Arutelu:

Vladimir Svet: Veapunktisüsteem ja keskmise kiiruse mõõtmine on olulised tegevused. Peame hindama, kas saame neid järgmisse liiklusohutusprogrammi rakenduskavasse lisada. Kuid meetmeid on palju. Kui tahame tervikteksti ja elluviimiskava 1. juuniks kokku saada, tuleb arvestada, et jõuaksime partneritega läbi rääkida enne eelarvete kinnitamist.

Kristjan Järvan: Olukorra hindamisel tuleks arvestada ka liiklussageduse kasvu.

Vladimir Svet: Liiklussageduse kasvuga kindlasti arvestame. Kuid kõige olulisem on poliitiline tahe – eesmärk on ikkagi liiklussurmade vähendamine.

Mart Jesse: Kindlasti on mõõdikuid, mis näitavad, et olukord on läinud paremaks. Kuid tegelik olukord on viimastel ajal muutunud halvemaks ning vaatamata sõidukite arvu kasvule saab kindlasti olukorda parandada. Eesmärk tuleb püstitada ambitsioonikas ja siis tegutseda.

Tiit Metsvahi: Erinevate suhtearvudega on alati arvestatud, näiteks läbisõidu ja õnnetuste suhtearvu poolest oleme Soomest maha jäänud.

Vladimir Svet: Statistika ja andmed on Transpordiameti kodulehel olemas. Kuid märkus liiklussageduse kohta oli õige.

Riina Sikkut: Me ei tohiks andmetega manipuleerides endale olukorrast paremat pilti luua, see on petlik.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade liiklusohutusprogramm 2026–2035 koostamise hetkeseisust teadmiseks. Töögrupp kuuluvatel ministriumitel ja ametitel esitada oma valdkonna sisendid tähtaegselt (10.12.2024) Transpordiametile.

3. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2025. aasta kavandi ettevalmistamine

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe tuletas liikluskomisjoni liikmetele meelde, et liiklusohutusprogrammi 2016–2025 eesmärki: kolme aasta keskmine hukkunute arv ei ole suurem kui 42 (2024) ja 40 (2025) ning raskelt vigastatute arv ei ole suurem kui 309 (2024) ja 302 (2025).

Liiklusohutusprogrammi üldandmed: 18 meedet, 114 tegevust, 17 erinevat vastutajat. Eelarve 6 598 000, sellest RES-is kaetud 1 969 000 ja täiendavate vahendite vajadus 4 629 000, THK lisavajadus 21 300 000. 18% tegevustest puudutab sõidukiirust.

LOP 2025 elluviimiskava ettevalmistamine:

- TRAM edastab 31.10.24 kõigile täitmise eest vastutajatele LOP 2024–2025 elluviimiskava eelnõu;
- Täitjad vaatavad üle 2024 ja 2025 aastaks kavandatud tegevused, mahud ja maksumused;
- Tegevused, millega 2024 ei alustatud kantakse üle aastasse 2025;
- Vajadusel lisatakse täiendavad tegevused;
- Tegevuste kohta, millega 2025 alustada ei ole võimalik, esitatakse taotlus nende edasi lükkamiseks koos edasilükkamise põhjuse ja realiseerimise aasta indikatsiooniga;
- Tegevuste kohta, mille täitmist ei peeta põhjendatuks esitatakse taotlus tegevuse elluviimiskavast väljaarvamiseks;
- Tähtaeg 4.12.2024.

LOP 2025 elluviimiskava kooskõlastamine:

- Koostöös KLIMi ja vastutajatega püütakse eriarvamuste ja taotluste osas saavutada kompromissi;
- Ettepanekute alusel koostatakse 2025. a elluviimiskava eelnõu;
- Eelnõu edastatakse KLIMi;
- Vastutajad kajastavad kavandatud tegevused 2025. a tööplaanis;
- Tähtaeg 31.12.2024.

LOP 2025 elluviimiskava kinnitamine. Liikluskomisjoni 2025. a esimesel koosolekul 29. jaanuaril 2025:

- Arutatakse läbi edasilükatavad ja kompromissita jäänud tegevused;
- Viiakse läbi hääletamine;
- Võetakse vastu otsus liiklusohutusprogrammi 2025. aasta elluviimiskava kinnitamise kohta;
- TRAM avaldab elluviimiskava oma veebilehel.

Komisjoni otsust vajavad küsimused:

- Kas nõustuda ettepanekuga, et erinevalt varasemast praktikast kinnitab LOP elluviimiskava Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon?
- Kas nõustuda 2025. aasta elluviimiskava kooskõlastamise ja kinnitamise ajaraami ja protsessiga?

Arutelu:

Vladimir Svet: Kuidas varem on liiklusohutusprogrammi elluviimiskava kinnitatud?

Alo Kirsimäe: Erinevalt – Vabariigi Valitsuse korraldusega, Vabariigi Valitsuse istungi protokollilise otsusega. Või on jäänud üldse kinnitamata. Seekord võiks siis teha nii, et kinnitame Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni otsusega.

Mart Jesse: Mina olen sellisele otsusele vastu. Liikluskomisjon ei eralda kellelegi raha ja meie ei saa ka kellelegi mingeid tegevusi ette kirjutada.

Indrek Sirk: Minu ettepanek on, et jaanuaris otsustame, kas komisjon toetab LOP 2025 elluviimiskava ja kui toetab, siis palume Vabariigi Valitsusel selle kinnitada.

Vladimir Svet: Seda ettepanekut ma toetan. Kas keegi on Indrek Sirgi poolt pakutud ettepanekule vastu? Ei ole. Siis liigume sellega nii edasi.

Indrek Sirk: Kas need varasemad tegevused on praegu elluviimiskavas sees, sh veapunktsüsteem?

Alo Kirsimäe: Jah, neid ei ole keegi välja võtnud. Sees on ka veapunktsüsteem.

Riina Sikkut: Ühelt poolt on sees tegevused, mis on ametkondade tööplaanis ja millel on rahaline kate taga. Ja teisalt peaks olema kirjas ka ambitsioonikamad tegevused, mida on eksperdid välja pakkunud, kuid millega ei ole edasi liigutud.

Vladimir Svet: See on õige, me võime panna ette tegevusi, millel hetkel ei ole poliitilist tuge või rahalist katet. Kui valitsus ei toeta, siis võtame need välja.

Indrek Sirk: Veapunktisüsteem ei eelda suurt raha. Peame selgitama, kas sellele võiks poliitiline tugi taha tulla.

Vladimir Svet: Oma jaanuarikuisel koosolekul hääletame ja kui oleme elluviimiskava poolt, siis saadame otsustamiseks Vabariigi Valitsusele.

Komisjoni otsus: Tuginedes 2024–2025. aasta liiklusohutusprogrammi elluviimiskava eelnõule, koostada 2025. aasta elluviimiskava ja esitada see heakskiitmiseks liikluskomisjoni 29. jaanuari 2025 koosolekule.

4. Ülevaade muudatustest seadusandluses

Kliimaministeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld andis komisjoni liikmetele ülevaate jäätmeseaduse, liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõust 461 SE. Muudatused on tingitud jäätmeseaduse ja liiklusseaduse rakendamisel ilmnenud probleemidest. Eelnõuga täiendatakse ja täpsustatakse liiklusseadust seoses sõidukite registrist kustutamise eesmärgiga. Eesmärk on registrit korrastada, lihtsustades omanikel sõidukite registrist kustutamist. Lisaks loome tingimused, et selliseid sõidukeid registrisse enam juurde ei lisanduks. Eelnõuga muudetakse romusõidukite äraandmine inimese jaoks lihtsamaks ja selgemaks. Jäätmeseaduse eelnõu sisaldab peamiselt tehnilisi korrastavaid muudatusi.

Liiklusseaduse muudatused:

- Liiklusseaduse muudatustega vähendatakse kadunud sõidukite hulka.
- Muudatustega kaotatakse sõidukite registrikande peatamise regulatsioon ehk automaatselt enam sõiduk registri mitteaktiivsesse ossa ei satu. Alles jääb aktiivne register ja ajutiselt kustutatud sõidukite register. Peatatud kande kaotamisega tekib sõiduki omanikul motivatsioon sõidukiga tegeleda ka selle mittekasutamisel.
- Lisaks võimaldatakse sõidukiomanikul taotluse alusel kustutada liiklusregistrist sõiduk, mis on hävinenud või nn kadunud, see on 1.01.2025-31.12.2025 riigilõivu vaba.
- Liiklusseaduse muudatusega kustutatakse registrist automaatselt sõidukid, mille registrikanne on 1.07.2026 seisuga peatatud olnud kauem kui seitse aastat. Automaatselt kustutamise eesmärk on vähendada TRAMi administratiivset koormust sõidukite kustutamise taotluste menetlusel.

I muudatus – registrikande peatumise regulatsiooni kaotamine. Võimaldatakse kustutada sõiduk registrist kadunud sõidukina omaniku või pärija taotlusel lammustustõendita. Sõidukid, mille registrikanne on olnud peatatud üle seitsme aasta, kustutatakse registrist automaatselt. Lisatakse väärtekoosseis juhiks, kui omanik, kelle valduses sõiduk on, laseb selle registrist automaatselt kustutada.

II muudatus – kehtestatakse kohustus teatud juhtudel tõendada registrist ajutiselt kustutatud sõiduki olemasolu.

III muudatus – võimaldatakse Transpordiametil registrist ajutiselt kustutada sõidukid, mille omanik on surnud või kustutatud.

IV muudatus – lihtsustatakse registrist kustutatud sõidukite üleandmist jäätmekäitlejale.

Jäätmeseaduse muudatused:

- Tehnilised korrastavad muudatused, parandavad arusaadavust jäätme muutuvasse sõiduki jäätmehooldusnõuetest.
- Romusõiduki mõiste, romusõiduki kogumise ja vastuvõtmise nõuded.
- Täpsustatakse, et romusõidukeid võib koguda ja vastu võtta üksnes keskkonnakaitseluba omav jäätmekäitleja, kellel on kirjalik leping mootorsõidukite tootjaga.
- Kadunud sõidukite kustutamise tõttu täiendatakse jäätmeseaduses tingimusi mille alusel romusõiduki valdaja saab kustutatud sõiduki üle anda.

- Tuuakse selgelt välja, et ka osaliselt lammutatud romusõiduk tuleb jäätmekäitlejal vastu võtta.
- Tuuakse välja, et lammutustõendi väljastamine on tasuta.
- Tuuakse selgelt välja, et jäätmekäitleja võib nõuda sõidukiomanikult jäätmekäitluskulude kandmist, kui omanik on eraldanud sõidukilt põhilised osad (mootor, kere) või omanik on lisanud sõidukisse jäätmeid.

Eelnõu kohta esitatud muudatusettepanekud:

- Laiendatakse sõiduki teiselaldamise aluseid juhtudega, kui sõiduk pargib teel ning sel puudub registreerimismärk, see on registreerimata või on mittekomplektne.
- Laiendada kadunud sõidukina registrist kustutamise õigust lisaks peatatud registrikanedega sõidukitele ka ajutiselt registrist kustutatud sõidukitele, mille tehnõulevaatuse kehtivusest on möödunud vähemalt 2 aastat.
- Täpsustatakse, et kinnistu omanik või sõiduki valdaja võib jäätmekäitlejale üle anda ükskõik millistel alustel registrist kustutatud sõiduki (eelnõus kadunud sõidukina kustutatud sõidukid).
- Ajaloolise väärtusega sõiduki vanusepiiriks 30 aastat (eelnõu kohaselt 35 aastat, vanasõiduk oli ja jääb 35+ aastat).
- Ettepanek kadunud sõidukite kustutamise puhul mitte arvestada keelumärgetega (ootab Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Koja seisukohta).

Menetlus Riigikogus: esimene lugemine 18.09.2024, muudatusettepanekute tähtaeg 2.10.2024, muudatusettepanekute arutelu Riigikogus 5.11.2024 või 7.11.2024 ja seaduseelnõu eelduslik jõustumisaeg 1.1.2025.

Arutelu:

Kristjan Järvan: Kas täpsustaksite kahe aasta jooksul tehnõulevaatusel mittekäimist?

Margus Tähepõld: Eelnõus nähakse ette, et kustuda saab lisaks peatatud registrikanedega sõidukitele ka ajutiselt registrist kustutatud sõidukeid, mille tehnõulevaatuse kehtivusest on möödunud vähemalt 2 aastat.

Justiitsministeeriumi karistusõiguse ja menetluse talituse nõunik Einar Hillep märkis, et „Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (trahviühiku suurendamine)“ on vastu võetud käesoleva aasta juunis ja jõustub 2025. aasta 1. jaanuaril. Muudatused on seotud trahvimäärade tõstmisega. Muudetakse karistusseadustikku (trahviühiku suuruseks 4 euro asemel 8 eurot), liikluskindlustuse seadust (väärteo mõjutustrahvi suuruseks 80 euro asemel 160 eurot). Liiklusseaduses muudeti kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatava hoiatustrahvi määrasid, lubatud sõidukiiruse ületamise korral korrutatakse tulevikus lubatud kiirust ületanud kilomeetrite arv arvuga 7. Kaks korda, 80 euron, suurenevad keelava fooritule ajal ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmise eest määratud hoiatustrahvid. Tehnonõuetele vastavuse kontrolli mitteläbinud mootorsõiduki juhtimise eest ja samuti kindlustuskohustusega hõlmatud sõiduki liikluses kasutamise korral määratud hoiatustrahv kerkib 80 eurolt 160-le eurole. Analoogselt suurenevad ka lühimenetluses kohaldatavad mõjutustrahvid (nt registreerimata mootorsõiduki juhtimine, möödasõidunõuete rikkumine, sõitmine vastassuunavööndis). Muudetakse ka väärteomenetluse seadustikku, hoiatustrahvi maksimaalmäär tõuseb 420 euron ning mõjutustrahvi maksimaalmäär 160 euron. Mõjutustrahvi tasumise tähtaeg pikeneb 45 päevale, trahvi tasumist saab tulevikus taotleda ka ositi. Analoogseid muudatusi, st trahvisummade suurendamist näevad ette ka muudatused tubakaseaduses, tuleohutuse seaduses ning ühistranspordiseaduses.

Arutelu:

Kersten Kattai: Kas teekasutustasu mittetasumise korral on mõjutustrahvi puhul kaalutusõigust võimalik rakendada?

Sirle Loigo: Lühimenetluses ei ole kaalutusõigust, välja arvatud siis, kui isik ei ole nõus.

Einar Hillep: Teekasutustasu puhul kohaldab politsei hoiatustrahvi, üldmenetlust ei kohaldata.

Kersten Kattai: Probleemiks jääb, et teekasutustasu mittetasumise korral ei saa välismaalastest juhtidele maksimaalseid trahvimäärasid kasutada.

Vladimir Svet: Siis tuleb see probleem lahendada. Kui on vaja seadust muuta ja näeme võimalust see lisada mõne muu seaduse muudatusettepanekule, siis tuleks see ära teha.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhatuse esimees Mart Jesse tutvustas komisjoni liikmetele olulisemaid liikluskindlustuse seaduse muudatusi.

Kliendi jaoks olulisimad muudatused:

- Liikluskindlustus laieneb ka registreerimata sõidukitele;
- Kindlustuse turustajad ja liikluskindlustuse fond saavad teavitused kindlustuse unustamise vältimiseks;
- Kindlustusjuhtumi sõnastus muutub lihtsamaks;
- Kindlustusandja vastutuse ulatus võrdsustub kahju tekitaja vastutusega;
- LKF-il on kohustus pidada liikluskindlustuse hindade võrdluskalkulaatorit, www.lkf.ee/kalkulaator.

Liikluskindlustus laieneb ka registreerimata sõidukitele. Leping tuleb sõlmida iga üksnes mootori jõul liikuva maismaa sõiduki ja selle haagise suhtes mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis või valmistajakiirus ületab 14 kilomeetrit tunnis ning täisvarustusega sõiduki mass ilma veoseta ja juhita on suurem kui 25 kilogrammi.

Kindlustuskohustust ei ole füüsilise puudega inimeste jaoks ette nähtud mootori jõul liikuva ratastoolsõiduki suhtes ja rööbassõiduki, välja arvatud trammi, suhtes.

Osadel elektritõukeratastel tekib kindlustuskohustus.

| Valmistajakiirus kuni 25 km/h ja kaal alla 25 kg | Valmistajakiirus 14 kuni 25 km/h ja kaal üle 25 kg | Valmistajakiirus üle 25 km/h |
|---|---|---|
| Kindlustuskohustust ei ole, lepingut sõlmida ei saa | Kindlustuskohustus on (LKindLS § 4 lg 1 p 5). Tohib tänaval ilma registreerimata kasutada | Kindlustuskohustus on (LKindLS § 4 lg 1 p 5), aga on ka vabastus (§ 5 p 5). Ei tohi tänaval registreerimata liigelda, kuid registreerida ei saa |
| Kahju hüvitab kahju tekitaja | Kahju hüvitab kindlustusandja, kindlustuse puudumisel LKF | Kahju hüvitab kindlustusandja, kindlustuse puudumisel LKF |

Seadusest tulenev turustaja teavitamiskohustus. Turustaja peab vähemalt 14 päeva enne automaatselt pikeneva lepingu lõppu teavitama kindlustusvõtjat uue perioodi maksest (§20 lg 2 ja lg 21). Kui turustaja teeb pakkumuse lepingu sõlmimiseks, siis lisab ta teabe kindlustuskohustuse ja selle täitmata jätmise tagajärgede kohta (§221 lg 1). Vähemalt 30-päevase lepingu turustaja edastab kindlustusvõtjale kindlustusperioodi lõpu eel kindlustuskohustuse ja selle täitmata jätmise tagajärgede teabe (§222 lg 1).

LKF saadab kindlustuskohustust ja selle erisust selgitava teabe elektrooniliselt vajaduse ja võimaluse korral enne ning mõistliku aja jooksul pärast liikluskindlustuse erisuse rakendumist (§ 6 lg 4). LKF saadab võimalusel enne, aga alati peale automaatne liikluskindlustuse tekkimist teabe kindlustuskohustuse kohta (§ 641 lg 1).

Kindlustusjuhtum ja nõudeõiguse alus. Kindlustusjuhtum on kolmandale isikule sõidukiga kahju tekitamine sõiduki transpordivahendina kasutamise käigus. Kaovad senised piirangud, mis sätestasid nõudeõiguse alused.

Kindlustusandja ja kahju põhjustaja vastutuse ulatus võrdsustub. Kahju hüvitamise reeglid on võlaõigusseaduses. Peamine erinevus on selles, et kindlustusandja hüvitab kahju kindlustussummani (alates 1. detsembrist 2024 asjakahju puhul 1,3 miljonit eurot ja isikukahju puhul 6,45 miljonit eurot), aga kahju tekitajalt võib nõuda kogu kahju. Kindlustussummat indekseeritakse iga viie aasta tagant ning LKF-il on kohustus kindlustussumma oma veebis avaldada.

Olulisemad piirangud, mis kaovad. Edaspidi hüvitatakse ka asja väärtuse vähenemise tõttu tekkinud kahju. Tegu on kahjuga, mis võib olla tingitud sellest, et asja ei saa tehniliselt taastada sellisesse seisukorda, nagu see oli enne juhtumit, asja turuväärtus on hoolimata kvaliteetsest remondist väiksem ainuüksi seetõttu, et asja on remonditud. Edaspidi hüvitab kindlustusandja asendusasja kasutamise kulu või kasutuseelise kadumise ajal eest, mil asja parandati või asendati. Kõige tavalisem on asendusauto kulu hüvitamine. Kahju hüvitatakse, kui võlaõigusseaduse järgi saab seda kahju põhjustajalt nõuda. Kindlustusandja hüvitab ka edasiste majanduslike võimaluste halvenemise läbi tekkinud kahju.

Arutelu:

Egert Belitšev: Registreerimata sõidukitel ei ole liikluskindlustuse kontrollimine võimalik.

Mart Jesse: Ei ole jah. Kuid sellise olukorra vältimiseks võiks kergliikureid registreerida. Osa riike seda juba teeb.

Siseministeeriumi korrakaitse- ja kriminaalpoliitika osakonna nõunik Indrek Link andis teada, et esimesel poolaastal muudeti liiklusseaduse § 199 lg 5 alusel kehtestatud määrust „Nõuded kiirusmõõtuuri ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele“. Muudatus oli vajalik, et abipolitseinikud saaksid hakata sõidukiirust mõõtma. Kuigi liiklusseaduse alusel oli see õigus tegelikult olemas, oli määruuses vaja paaris kohas selguse huvides muudatused teha. Esimesed koolitused abipolitseinikele on kavandatud detsembri algusesse. Ilmselt võime esimesi abipolitseinikke kiirust mõõtmata näha lähikuudel. Abipolitseinike tegevus piirdub kiiruse mõõtmisega, sejärel antakse rikkumise lahendamise üle politseiametnikule. Menetluse alustamise/mittealustamise otsustab politseiametnik.

Sama määruuse võtame lähiajal uuesti töösse, et automaatses liiklusjärelvalves saaks sõidukiiruse mõõtmiseks kasutada ka radarkiirusemõõtjaid. Täna on ainult laser ja ühe tootja oma. Radarkiirusemõõtja jaoks pole sätestatud laiendmääramatust ja määruuse kohaselt on kirjeldatud ainult automaatset laserkiirusemõõtjat.

Veel on meil kooskõlastusringil määruuse muutmine, mis puudutab alarmsõidukeid. Siin tooks olulisema muudatusena välja, et alarmsõiduki värvides sõidukite hulka lisanduvad Keskkonnaameti sõidukid (põhivärv rohelise ja kontrastvärv valgega).

Arutelu:

Kristjan Järvan: Kas tulevikus võiks kiiruse mõõtmise õiguse saada ka MUPO? Ning kas Tallinnas saaks kaameratega ühissõidukite raja kasutamist kontrollida?

Indrek Link: Mis MUPOT puudutab, siis tulevikus võiks see olla mõeldav. Ühissõidukite raja puhul on küsimus kaamerates ja andmekaitstes.

Sander Salmu: Ühissõidukite raja kontrollimise teemaga tegeleme. Ootame hetkel Tallinna linnalt sisendit edasi minemiseks. Plaanis on järgmisel aastal sellega välja tulla.

Vladimir Svet: Kui juba sellest räägime, siis vahetame kolleegidega rohkem infot ja läheme koos edasi.

Mart Jesse: Automaatkontroll on väga efektiivne, sellega tuleb kindlasti edasi minna.

Komisjoni otsus:

Võtta informatsioon seadusemuudatustest teadmiseks.

5. Politsei- ja Piirivalveameti teisaldatavate automaatsete kiiruskaamerate suurem ja riskipõhine kasutus

Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna ennetuse ja süüteo menetluse büroo teenusejuht Sirle Loigo andis komisjoni liikmetele teada, et 2024. aastal on mobiilsete kiiruskaameratega tabatud rikkumiste maht kasvanud 35% (50148) ja statsionaarsete kaameratega fikseeritud rikkumiste arv vähenenud 13% (9866). Kogu rikkumiste kasv on 19%, mis teeb 41 374 rikkumist rohkem kui eelmise aasta samal perioodil. Täna meil kahjuks puudub rohkemateks rikkumisteks menetlusvõimekus. Selleks, et mahtu suurendada, on vajalik uue hoiatusmenetluse infosüsteemi arendus. Selle eelduslik valmimisaeg on 2026. aasta jooksul, arenduse maksumus on ligikaudu 4 miljonit eurot. Täna loodab PPA rahastust saada välisfondidest, kuid see ei ole kindel ja võib tuua kaasa valmimisaja pikenedamise. Vana infosüsteemi arendused jõudluse suurendamiseks ei ole täna mõistlikud, kuna loomisel on uus infosüsteem.

Sel aastal oleme jõudnud olukorda, kus 9 järjestikusel päeval suunasime kaamerad väiksema liikluskoormusega piirkonda, et jõuaks ära menetleda juba toime pandud rikkumised, sellega saime järjekorra 11 000-lt 4 000 peale. Meil on pidevalt ees 6-päevane menetlusjääk. Selleks, et järelevalve mahtu tõsta on vaja püsivat lisarahastust menetlusvõimekuse tõstmiseks.

Arutelu:

Vladimir Svet: Ei tohi unustada sedagi, et liiklusjärelevalve, sh automaatne, toob ka riigieelarvesse raha.

Egert Belitšev: Jah, loomulikult. Oleme neid arvutusi teinud ja ka liikluskomisjonis ette kandnud.

Alo Kirsimäe: Üheks võimaluseks mahu tõstmisel oleks sekkumiskünnise tõstmine, näiteks 10 km/h? Sellist praktikat kasutatakse Leedus.

Sirle Loigo: Jah, see tooks kaasa rikkumiste arvu vähenemise. Kuid summa summaarselt teeb sama välja. Ning mis põhiline, seda on raske, kui mitte võimatu, kommunikeerida.

Egert Belitšev: Seda ei peagi kommunikeerima. Liiklejad avastavad seda kiiresti ise, kui kiiruse ületamisele ja kaameraga tehtud pildile trahviteadet ei järgne.

Indrek Sirk: Meil ongi kaks halba valikut: kas vähendada järelevalve mahtu või tõsta sekkumiskünnist.

Vladimir Svet: Asi taandub töötundidele. Kas välitööl ja menetluskeskuses on erinevad töötajad?

Egert Belitšev: Mõlemas on ametnikud.

Indrek Sirk: Lätis prooviti kiirusemõõtmise teenust osta halduslepinguga, kuid nad loobusid, see ei õigustanud ennast.

Alo Kirsimäe: Trahviteadete väljastamise aega võiks pikendada.

Egert Belitšev: Sekkumiskünnise tõstmine annab ühiskonnale vale signaali. Mõõta kiirust veidi väiksematel teedel on ikkagi õigem.

Mart Jesse: Mina usun, et politsei suudab oma prioriteedid ise paika panna.

Komisjoni otsus:

Võtta informatsioon Politsei- ja Piirivalveameti teisaldatavate automaatsete kiiruskaamerate kasutamise kohta teadmiseks.

Järgmine liikluskomisjoni koosolek toimub kolmapäeval, 29. jaanuaril 2025.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:
Protokollis:

Vladimir Svet
Villu Vane