

Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse väljatöötamiskavatsus

Sisukord

| | |
|---|----|
| Sisukord | 1 |
| Sissejuhatus | 4 |
| Väljatöötamiskavatsuses käsitletud akronüümide ja põhimõistete loend | 5 |
| 1. Muudatusettepanekud taksondusega seotud sätetes | 6 |
| 1.1. Teenindajakaardi taotleja ja omaja nõuete ning teenindajakaardi väljastamise nõuete täiendamine..... | 6 |
| 1.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 6 |
| 1.1.2. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused | 6 |
| 1.1.3. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 6 |
| 1.1.4. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 7 |
| 1.2. Taksoveo teenindajakaardi andmete kandmine majandustegevuse registrisse..... | 8 |
| 1.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 8 |
| 1.2.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 9 |
| 1.3. MTÜ-de poolt teenustasu võtmine taksoveo dokumentide väljastamise eest | 9 |
| 1.3.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 9 |
| 1.3.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 9 |
| 1.3.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 10 |
| 1.4. Taksoveo dokumentide menetlusetähtaja täpsustamine | 10 |
| 1.4.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 10 |
| 1.4.2. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 10 |
| 1.5. Taksoveo dokumentide andmisest keeldumine ja nende kehtetuks tunnistamine..... | 11 |
| 1.5.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 11 |
| 1.5.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 11 |
| 1.5.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 12 |
| 2. Muudatusettepanekud järelevalvet puudutavates sätetes..... | 13 |
| 2.1 Transpordiameti pädevuse laiendamine järelevalve küsimustes..... | 13 |
| 2.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 13 |
| 2.1.2. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused | 13 |
| 2.1.3 Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 14 |
| 2.1.4. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid..... | 15 |
| 2.1.5. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 15 |

| | |
|--|----|
| 2.2 Kontrollteingu teostamise pädevuse andmine TRAM-ile ja KOV-i järelevalveasutustele..... | 16 |
| 2.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 16 |
| 2.2.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 17 |
| 2.2.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 17 |
| 2.3 Transpordiametile õiguse andmine kasutada järelevalve teostamisel pilti ja heli salvestavat vahendit..... | 18 |
| 2.3.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 18 |
| 2.3.1. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused | 18 |
| 2.3.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 19 |
| 2.3.3 Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid..... | 19 |
| 2.3.4. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 19 |
| 3. Liinide hierarhia muutmine | 21 |
| 3.1. Liinide definitsioonide muutmine | 21 |
| 3.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 21 |
| 3.1.2 Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused | 21 |
| 3.1.3. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 21 |
| 3.1.4. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid..... | 23 |
| 3.1.5. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 23 |
| 3.2. Sõiduplaanide koordineerimise nõuete sätestamine | 24 |
| 3.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 24 |
| 3.2.2. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused | 24 |
| 3.2.3 Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 24 |
| 3.2.4. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid..... | 25 |
| 3.2.5 Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 25 |
| 3.3. Liikluse operatiivjuhtimise koostööõuete kehtestamine..... | 25 |
| 3.3.1 Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 25 |
| 3.3.2. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused | 25 |
| 3.3.3. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 25 |
| 3.3.4. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid..... | 26 |
| 3.3.5 Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 26 |
| 4. ÜTS-i ühtlustamine autoveoseadusega..... | 28 |
| 4.1. Lõpetada elektroonilisest registrist kättesaadavate dokumentide paberkandjal kaasas kandmise nõudmine. | 28 |
| 4.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 28 |
| 4.1.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 29 |

| | |
|--|----|
| 4.1.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 29 |
| 4.2. Sõiduki ja dokumentide üleandmise keeld..... | 30 |
| 4.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 30 |
| 4.2.1.1. Dokumendi üleandmine üksnes lepingulises suhtes olevale ühissõidukijuhile | 30 |
| 4.2.1.2 Tegevusloa tõestatud koopja kaasas kandmise kohustuse kaotamine ja sõiduki üleandmise keelu kehtestamine | 30 |
| 4.2.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 31 |
| 4.2.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 31 |
| 4.3. Lisada uus lõige sõnastuses “Vedajale antud tegevusluba ja tegevusloa tõestatud koopja ei kehti vedaja tütarettvõtja suhtes“. | 31 |
| 4.3.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 31 |
| 4.3.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 32 |
| 4.3.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 32 |
| 4.4. Vedaja ja ühissõidukijuhi hea maine ajakohastamine | 32 |
| 4.4.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 32 |
| 4.4.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 33 |
| 4.4.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 33 |
| 5. Muud ettepanekud ÜTS-i täiendamiseks..... | 34 |
| 5.1. Reisijate väljumine ühissõidukist peatuste vahelisel alal | 34 |
| 5.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk | 34 |
| 5.1.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused | 34 |
| 5.1.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta | 34 |
| 6. Edasine väljatöötamine | 36 |

Sissejuhatus

Käesoleva väljatöötamiskavatsuse (edaspidi *VTK*) koostamise ajal kehtiv ühistranspordi seadus (edaspidi *ÜTS*) vajab ajakohastamist ning täiendatud õigusliku raamistiku loomist lahendamist vajavatele probleemidele.

VTK on jaotatud ÜTS-i eri peatükke käsitlevateks alapeatükkideks, mis selgitavad nendes seaduse peatükkides esinevaid probleeme, muudatustega seonduvat eesmärki, mõju ning esialgseid lahendusi. Käesoleva VTK eesmärgiks on ühest küljest informeerida avalikkust plaanitavatest muudatustest ning teisest küljest soodustada arutelu ja kaasamist, et leida VTK-s käsitletud probleemidele parimad lahendused. VTK peatükis „Edasine väljatöötamine“ on leitud küsimused, millele ootame huvigruppide tagasisidet.

VTK-s käsitletud probleemid ning võimalikud lahendused on töötatud välja Transpordiameti, ühistranspordikeskuste, reisijatevedudega tegelevate ettevõtjate, erialaliitude, Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi (edaspidi *ReM*) ühistranspordiosakonna kogutud andmete, kodanike tagasiside, ametnike praktika ning ühiste arutelude koostoimes.

Väljatöötamiskavatsuses käsitletud akronüümide ja põhimõistete loend

KarS – Karistusseadustik

KorS – Korrakaitseadus

MTA – Maksu- ja Tolliamet

MTR - Majandustegevuse Register

MTÜ – mittetulundusühing

MUPO – munitsipaalpolitseiamet

PPA – Politsei- ja Piirivalveamet

TI – Tööinspeksioon

TRAM – Transpordiamet

TTJA – Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalve Amet

VTK – väljatöötamiskavatsus

ÜTK – ühistranspordikeskus

1. Muudatusettepanekud taksondusega seotud sätetes

1.1. Teenindajakaardi taotleja ja omaja nõuete ning teenindajakaardi väljastamise nõuete täiendamine

1.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

ÜTS-is sätestatud hea maine omamise nõuded vajavad ajakohastamist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 lõike 1 kohaselt tuleb igal liikmesriigil endal määratleda täpsemad nõuded, millele tema riigis vedaja tegevusalal tegutsev ettevõtja peab vastama. Hea maine nõuded on sätestatud ÜTS-i § 56 lõikega 1, kuid arvestades, et viimase kümne aastaga on olukord sõiduteenuse pakkujate turul muutunud (äpitakso jõuline turuletulek, võõrtööjõu osakaalu suurenemine) vajavad need ajakohastamist, tagamaks, et reisijad tunnevad end sõidul turvaliselt ja saavad juhti usaldada. Teenindajakaardi taotleja ja teenindajakaardi omaja hea maine nõuete täiendamine on vajalik ka ÜTS-i vastavate sätete karistusseadustiku sätetega kooskõlla viimiseks.

1.1.2. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

Nõudeid saab täiendada üksnes seaduse tasandil.

1.1.3. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

ÜTS-i on asjakohane sisse viia ajakohastatud hea maine nõuded, mis on vastavuses valdkonda puudutavate rikkumistega.

Käesoleval hetkel on ÜTS § 56 lg 1 sätestanud alljärgnevad nõuded, mille puhul loetakse teenindajakaardi taotleja või omaja mainet heaks:

- 1) teda ei ole karistatud esimese astme kuriteo eest, karistusseadustiku (edaspidi *KarS*) §-s 422 või 424 sätestatud kuriteo eest, liiklusseaduse §-s 201, § 221 lõikes 2, § 222 lõikes 2, §-des 223–226, § 227 lõigetes 3–4, § 230 lõikes 2, §-des 234–237 või § 242 lõikes 2 sätestatud väärteo eest või kui nimetatud karistuste karistusandmed on karistusregistrist karistusregistri seaduse kohaselt kustutatud;
- 2) teda ei ole üle ühe korra karistatud tahtliku teise astme kuriteo, *KarS* §-s 423 sätestatud kuriteo või liiklusseaduse § 227 lõikes 2, maksukorralduse seaduse §-s 154¹ või 155², vedelkütuse erimärgistamise seaduse §-s 6² või 6³, majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse §-s 75, tarbijakaitse seaduse §-des 68–70, keeleseaduse §-s 36 või 37, käesoleva seaduse §-s 88, § 89 lõikes 1 või § 90 lõikes 1 sätestatud väärteo eest või kui nimetatud karistuste karistusandmed on karistusregistrist karistusregistri seaduse kohaselt kustutatud. Mainet peetakse heaks ka juhul, kui teenindajakaardi taotlejat või omajat on nimetatud õigusrikkumiste eest karistatud, kuid menetluse tulemusel leitakse, et konkreetsel juhul tuvastatud asjaolude põhjal oleks hea maine kaotamine ebaproportsionaalne.

Loetelu täiendatakse KarS §-dega 423¹ ja 423², mis käsitlevad karistusi, mis mõistetakse sõiduki süstemaatilise juhtimise eest juhtimisõigusega isiku poolt ning sõidukijuhi poolt liiklusnõuete ja sõiduki käitusnõuete rikkumise järgselt alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamise ja sündmuskohalt põgenemise eest.

Lisaks täiendatakse seadust sätetega, mille kohaselt piiratakse Eestis asuvate välismaalastel teenindajakaardi saamine ja omamine.

Kuna käesoleva VTK eesmärgiks on luua võimalus laiemaks aruteluks ning kaardistada seeläbi hea maine nõuded, mis looksid turvatunnet nii taksoteenuse kasutajale kui vastaksid teenindajakaarti väljastavate menetlejate praktikale, ei ole VTK-s välja pakutud muudatuste puhul tegemist ammendava loeteluga. Täiendavate nõuete kehtestamisel on lisaks oluline arvestada asjaoluga, et sätestatud nõuded oleksid proportsionaalsed ning ei piiraks ebamõistlikult võimalust taksojuhina töötada ja seeläbi elatist teenida.

1.1.4. Kavandavate muudatuste mõju ja järelendus mõju olulisuse kohta

1.1.4.1. Hea maine nõuete täiendamine KarS §-dega 423¹ ja 423²

VTK punktis 1.1.3. nimetatud karistuste lisamine hea maine nõuete loetellu on oluline, et tagada, et taksoteenust ei osutaks isikud, keda on varasemalt karistatud loetelus nimetatud liiklusrikkumiste eest. Teiseks tagab kavandatav muudatus ÜTSi ja KarS-i nõuete ühtlustamise kõigi asjakohaste liiklussüütegude puhul. Taksoteenuse osutaja vastutab taksoteenust osutades reisijate turvalisuse eest, mistõttu on tähtis, et varasemalt liiklusnõudeid rikkunud isik ei pääseks karistuse kehtivuse ajal teenust osutama. Loetelu täiendamine nimetatud sätetega tagaks taksoteenust kasutavatele isikutele suurema turvatunde ning motiveeriks potentsiaalseid teenindajakaardi taotlejaid või omajaid turvaliselt liiklema, vastasel juhul on taksojuhil oht teenindajakaardist ilma jääda.

1.1.4.2. Eestis asuvate välismaalastele teenindajakaardi väljastamise ja omamise piiramine

PPA koostatud analüüsi kohaselt on perioodil 2019–2024 iga kolmas teenindajakaart väljastatud välismaalasele. Esimeses tabelis on välja toodud teenindajakaardi omajate kodakondsuspõhine jaotus:

| Nr | Kodakondsus | TK | Välismaalaste osakaal | Välismaalaste osakaal kõigist |
|----|--------------------------|-------------|-----------------------|-------------------------------|
| | Eesti | 9669 | | |
| 1 | Eesti | 9669 | | |
| | Välismaalane | 4782 | 100% | 33% |
| 1 | Ukraina | 1290 | 27% | |
| 2 | Määratlemata kodakondsus | 935 | 20% | |
| 3 | Venemaa | 858 | 18% | |
| 4 | Usbekistan | 329 | 7% | |
| 5 | Gruusia | 167 | 3% | |
| 6 | Pakistan | 157 | 3% | |

| | | | | |
|---|----------|-----|-----|--|
| 7 | Nigeeria | 150 | 3% | |
| 8 | Muu | 896 | 19% | |

Tabel 1.

Alljärgnevalt on välja toodud teenindajakaartide väljastamise osakaal eesti kodakondsusega isikutele ning välismaalastele aastate lõikes:

| Nr | Kodakondsus | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----|--------------|------|------|------|------|------|------|
| 1 | Eesti | 2414 | 1423 | 1088 | 1917 | 1527 | 1300 |
| 2 | Välismaalane | 593 | 511 | 471 | 1155 | 1237 | 815 |

Tabel 2.

Välismaalaste osakaal on kasvanud alates 2022. aastast. Peamine tegur on olnud ukrainlaste suures mahus Eestisse saabumine. Vähemal määral on mõju avaldanud usbekkide sisseränne.

Kavandatava muudatuse kohaselt peab teenindajakaardi taotleja ja omaja, kes on välismaalane välismaalase seaduse tähenduses, lisaks muudele nõuetele omama kehtivat Eesti pikaajalist viisat või elamisluba. Sellest tingituna on nende isikute teenindajakaardi kehtivus tähtajaline ja ja piiritletud vastavalt viisa või elamisloa kehtivusajaga. See kavandatav muudatus on vajalik selleks, et soodustada ausat konkurentsi ja hoida ära ebasoovitav mõju. Samuti selleks, et tõhusamalt ennetada ja avastada viisade ja elamislubade väärkasutust ning tagada avalik kord ja julgeolek. Eestis alaliselt viibivatele isikutele antakse teenindajakaart jätkuvalt tähtajatuna.

Teenindajakaardi väljastamise nõuete täiendamine on vajalik, et tagada taksoteenust kasutavatele reisijatele veelgi turvalisemad võimalused teenuse kasutamisel. Seaduse täiendamine sättega, mis seab Eestis asuvatele välismaalastele teenindajakaardi saamisel ning omamisel kitsendused, on seotud Eesti rändepoliitika eesmärkide täitmisega, milleks on ühelt poolt soodustada Eesti riigi ja ühiskonna arengusse panustavate isikute sisserännet, teiselt poolt aga hoida ära elamislubade ja viisade väärkasutust ning ebaseaduslikku sisserännet, et tagada turvalisus, avalik kord ja riigi julgeolek. Juhitud rändepoliitika peab tagama eesti keele ja kultuuri säilimise, arvestama Eesti lõimumisvõimekusega ning aitama kaasa majanduse jätkusuutlikule arengule ja konkurentsivõime kasvule.

1.2. Taksoveo teenindajakaardi andmete kandmine majandustegevuse registrisse

1.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Väljastatud taksoveo teenindajakaartide andmeid ei kanta edaspidi enam riiklikusse ühistranspordiregistrisse, vaid majandustegevuse registrisse (edaspidi *MTR*). Kuna juba praegu pakub MTR teenusena ühistranspordiregistrile taksoveo teenindajakaardi taotlemise moodulit ning kuna MTRis on juba ka taksoveolubade ja taksoveo sõidukikaartide andmebaas, siis on otstarbekas dubleerimise vältimiseks kanda ka taksoveo teenindajakaartide andmed edaspidi MTRi. Tarbija vaatest ühtlustatakse tarbijale äpitakso ja klassikalise taksoteenuse kohta info esitamise nõuded.

1.2.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Kavandav ÜTS-i muudatus võimaldab konsolideerida riiklike registrite tegevusi, võttes kasutusele üks ja juba toimiv registri lahendus.

1.2.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

Taksoveo teenindajakaartide andmeid ei kanta edaspidi enam ühistranspordiregistrisse, vaid MTR-i, mis on otstarbekas dubleerimise vältimiseks. Taksoveol, mille tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusega, kaotatakse KOV üksuse kohustus väljastada sõidukijuhile füüsiline teenindajakaart. Ka taksoveol, mille tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusel, ei väljastata füüsilist teenindajakaarti ning selle asemele peab sõitjale asjakohased andmed teatavaks tegema infoühiskonna teenuse vahendusel. Tegemist on olulise muudatusega, mis vähendab halduskoormust ning ebavajalikku andmete dubleerimist.

1.3. MTÜ-de poolt teenustasu võtmine taksoveo dokumentide väljastamise eest

1.3.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Kehtiv ÜTS sätestab, et enne taotluse esitamist peab taksoveoloo, sõidukikaardi ja teenindajakaardi taotleja tasuma riigilõivu, välja arvatud juhul, kui selle dokumendi andja või kinnitaja on mittetulundusühing või piirkondlik ühistranspordikeskus (edaspidi *ÜTK*) (ÜTS § 58 lg 5). Eelnevalt nimetatud lubasid saab väljastada valla- või linnavalitsus või tema volitatud valla või linna ametiasutus, mille haldusterritooriumil vedaja soovib taksovedu korraldada või sõidukijuht sõidukijuhina töötada (ÜTS § 55 lg 1). Olukorras, kus taksoveoluba, sõidukikaarti või teenindajakaarti on volitatud välja andma või kinnitama mittetulundusühing või piirkondlik ÜTK, on mittetulundusühingul (edaspidi *MTÜ*) või piirkondlikul ÜTK-l õigus võtta nimetatud dokumendi andmise või kinnitamise eest tasu, mille suurus ei ületa riigilõivu määra, mis on nimetatud dokumentide taotluse läbivaatamise eest ette nähtud (ÜTS § 58 lg 6).

Tegemist on sättega, mis kohustab riigilõivu tasuma enne taotluse esitamist vastavate lubade saamiseks, välja arvatud juhul, kui dokumendi andja või kinnitaja on mittetulundusühing või piirkondlik ÜTK. MTÜ või piirkondlik ÜTK saavad riigilõivu suurust teenustasu nõuda üksnes olukorras, kus vastav taotlus kinnitatakse või luba väljastatakse. Juhul kui ei ole võimalik isikule luba väljastada või isiku taotlust kinnitada, puudub alus riigilõivu (teenustasu) tasumise nõudmiseks. Kehtiv sõnastus näeb ette tasu võtmise õiguse dokumendi andmisel või kinnitamisel ning ei näe ette tasu võtmise õigust, kui taotlusele järgneb negatiivne otsus. Ometi kaasneb ressursikulu juba taotluse läbivaatamisel, olenemata sellest, kas taotlus rahuldatakse või mitte.

1.3.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Sõnastuse täpsustamisega nähakse ette, et kui taksoveoluba, sõidukikaarti või teenindajakaarti on volitatud andma MTÜ või piirkondlik ÜTK, on nimetatud isikul õigus võtta tasu nimetatud dokumendi taotluse läbivaatamise eest.

1.3.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta

Nii valla- või linnavalitsus (kui tema volitatud valla või linna ametiasutus) ning samu lube volituse alusel menetlev ÜTK või MTÜ täidavad sama ülesannet, mistõttu vald või linn, kellel ei ole võimalik ise lubade menetlemist läbi viia ja on kohustatud menetlemise edasi volitama ÜTK-le või MTÜ-le, satuvad ebavõrdsesse olukorda, kus ühel asutusel on võimalik nõuda riigilõivu tasumist ka siis, kui otsustatakse teha negatiivne otsus. Muudatuse tegemine on oluline, et kohelda sama ülesannet täitvaid asutusi võrdselt ning hüvitada taotluse menetlemiseks vajalik ressursikulu lubatud määras ka siis, kui taotlust ei rahuldata.

1.4. Taksoveo dokumentide menetlustähtaja täpsustamine

1.4.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

ÜTS § 59 lg 1, 2 ja 3 sätestavad taksoveo dokumentide (taksoveoluba, sõidukikaart ja teenindajakaart) menetlustähtaja, milleks on kehtiva ÜTS-i kohaselt seitse päeva. Kuna ametiasutused, kes vastavaid lube väljastavad, menetlevad lube tööpäevadel esmaspäevast reedeni, on mõistlik täpsustada taksoveoluba, sõidukikaardi ja teenindajakaardi taotluse läbivaatamise menetluse tähtaega ning asendada seitsmepäevane tähtaeg viie tööpäeva pikkuse tähtajaga. Tavapäraselt ei ole suurt erinevust, kas menetluse tähtaeg on viis tööpäeva või seitse päeva ja need vahemikud on identsed. Erinevus aga tekib juhul, kui selle perioodi sisse jäävad puhkepäevaks olevad riigipühad, mis langevad tööpäevadele ja lisaks ka ametiasutuses töötavate isikute puhkepäevad. Kuna ametiasutused töötavad tööpäevadel (esmaspäevast reedeni), siis on põhjendatud sarnaselt teiste seadustega, mis näevad ette menetlustähtaja, lähtuda menetluse tähtaja määratlemisel tööpäevadest.

1.4.2. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta

Tegemist on muudatusega, millega ühtlustatakse menetluse tähtaja määratlus seadusandluses tavapäraselt käsitletava määratlusega, asendades seitsmepäevase tähtaja viie tööpäeva pikkuse tähtajaga, milleks on arvestatud ametnike tööpäevad esmaspäevast reedeni. Tegemist on muudatusega, mis on vajalik õigusselguse tagamiseks ning ühtlase ja arusaadava menetluspraktika kujundamiseks. Muudatus välistab olukorrad, kus tähtaja arvutamisel tekiks ebaselgus seoses puhkepäevade ja riigipühade arvestamisega, ning aitab vältida vaidlusi või arusaamatusi tähtaegade järgimisel. Kavandatava muudatusega kaasneval õigusselgusel on positiivne mõju nii ametiasutustele kui ka loa taotlejatele, kuna menetluse kestus muutub prognoositavamaks ja vastab paremini töökorralduslikele tingimustele. Muudatusel ei ole olulist negatiivset mõju halduskoormusele ega osapoolte õigustele ja kohustustele.

1.5. Taksoveo dokumentide andmisest keeldumine ja nende kehtetuks tunnistamine

1.5.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Kehtivas seaduses ei ole sätestatud võimalust sõidukikaardi andmisest keelduda või juba välja antud sõidukikaardi kehtivust peatada või kehtetuks tunnistada olukorras, kui sõiduk ei vasta seaduses või selle alusel kehtestatud nõuetele. Lisaks ei ole võimalik kehtiva seaduse kohaselt sõidukikaarti kehtetuks tunnistada, kui sõidukikaarti omaval isikul puudub kehtiv taksoveoluba või teenindajakaart. Näiteks võib selline olukord tekkida siis, kui sõiduk, millele on väljastatud sõidukikaart, võõrandatakse uuele omanikule ning eelmine omanik ei ole taotlenud sõidukikaardi kehtivuse peatamist. Samuti siis, kui sõiduki kasutamisel kasutuslepingu alusel on vastav leping lõppenud.

Teiseks oluliseks probleemiks on teenindajakaardi kehtivuse lõppemine olukorras, kus kaardi omanik on surnud. Kuna teenindajakaart antakse füüsilisele isikule, siis tema surma korral dokument automaatselt kehtetuks ei muutu ja see tuleb väljastaja poolt eraldi menetlusega kehtetuks tunnistada.

1.5.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Ühte sättesse koondatakse olukorrad ja asjaolud, millal sõidukikaardi kehtivus lõpeb. Kuna sõidukikaardi puhul on tegemist õigustloova aktiga, on tähtis, et oleksid täidetud vajalikud kriteeriumid sõidukikaardi alusel tegutsemiseks. ÜTS § 54 lg 2 sätestab, et sõidukikaart on taksoveoluba omavale vedajale või teenindajakaardi omajale antav dokument, mis tõendab õigust kasutada sõidukikaardile kantud sõidukit taksoveol.

Sõiduki kasutamisel kasutuslepingu alusel lõpeb sõidukikaardi kehtivus kasutuslepingu lõppemisel. Lisatud on, et sõidukikaardi kehtivus lõpeb ka sõiduki liiklusregistrist kustutamisel. Kuna sõidukikaart tõendab kaardile kantud sõiduki kasutamise õigust taksoveol, siis ei saa see õigus jätkuda sõiduki kustutamisel liiklusregistrist.

Muudatusena nähakse ette, et teenindajakaardi kehtivus lõpeb selle omaja surma korral. Teenindajakaarti käsitletakse tegevusloana MsÜS-i mõttes. MsÜS § 40 näeb muu hulgas ette, et tegevusluba muutub kehtetuks füüsilisest isikust ettevõtja surma korral. Kui teenindajakaart antakse füüsilisele isikule, siis tema surma korral dokument automaatselt kehtetuks ei muutu ja see tuleb väljastaja poolt eraldi menetluses kehtetuks tunnistada. Väljaandja töökoormuse vähendamiseks sätestatakse seaduses kehtetuks muutumise alus, mis võimaldab dokumendi andmed registrist kustutada.

Kehtivas seaduses ei ole sätestatud võimalust juba välja antud sõidukikaarti peatada või kehtetuks tunnistada olukorras, kui sõiduk ei vasta seaduses või selle alusel kehtestatud nõuetele. Samas näeb § 60 lõige 2 ette, et sõidukikaarti saab taotleda üksnes mootorsõidukile, mis muu hulgas peab vastama ÜTS tulenevatele nõuetele, seega peaksid seaduses sisalduma ka alused nõuetele mittevastava sõiduki sõidukikaardi peatamiseks ja kehtetuks

tunnistamiseks. Tegemist on paradoksaalse olukorraga, mistõttu on tarvis sätestada võimalus juba välja antud sõidukikaarti peatada või kehtetuks tunnistada.

1.5.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta

Eestis on 17.11.2024 seisuga 6937 kehtivat takso sõidukikaarti. Sõidukikaardi kehtivuse lõppemise aluste sätestamine on oluline, et lõpetada nõuetele mittevastavate sõidukite kasutamine sõidukikaardi alusel ning tagada seeläbi turvalisem taksoteenus nii reisijale kui ka sõidukijuhile.

2. Muudatusettepanekud järelevalvet puudutavates sätetes

2.1 Transpordiameti pädevuse laiendamine järelevalve küsimustes

2.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Transpordiameti (edaspidi *TRAM*) pädevuse laiendamine täiendavate rikkumiste menetlemiseks, mis selguvad kohapealse kontrolli käigus, on igati põhjendatud, arvestades Politsei- ja Piirivalveameti (edaspidi *PPA*) ning Tööinspektsiooni (edaspidi *TI*) piiratud ressursse. *TRAM* märkab oma tavapärase kontrolltegevuste käigus rikkumisi, mille menetlemiseks tal puudub hetkel pädevus, mistõttu tuleb kaasata mõni teine korrakaitseasutus. Riigi piiratud ressursside tingimustes oleks mõistlik järelevalvetegevusi optimeerida ning anda *TRAM*-ile õigus menetleda neid rikkumisi, mis on kohapeal tuvastatavad ja mille kontrollimine ning lahendamine on tema tegevusvaldkonnaga otseselt seotud.

Kehtiva ühistranspordiseaduse kohaselt teostab *TRAM* juba praegu järelevalvet suure osa vedude seaduslikkuse üle, kuid tal puudub õigus kontrollida ja menetleda järgmiste nõuete rikkumisi:

- 1) oma kulul sõitjateveo nõuete täitmine;
- 2) kaug- ja maakonnaliiniveol sõlmitud avaliku teenindamise lepingute nõuete ning valla- ja linnaliiniveol sõlmitud avaliku teenindamise lepingute nõuete täitmine, kui avaliku teenindamise kohustuse eest makstakse sihtotstarbelist toetust riigieelarvest;
- 3) valla- või linnaliinilõa nõuete ning kohaliku omavalitsuse sõlmitud avaliku teenindamise lepingute täitmine.

TRAM-i järelevalvepädevuse laiendamise eesmärk on tagada aus ja võrdne konkurents vedude sektoris ning korraldada ühetaoline järelevalve kõigi vedude üle, mille suhtes tal on pädevus. Samas jääksid *TRAM*-i pädevusest välja taksonduse järelevalve ning teiste asutuste spetsiifilised ja piiratud järelevalveülesanded, nagu on sätestatud ÜTS § 80 lõigetes 5-8.

2.1.2. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

Probleemi mitteregulatiivne lahendus oleks erinevate järelevalveasutuste vahelise koostöö suurendamine. Üldiselt toimub järelevalvet teostavate asutuste vaheline koostöö hästi, kuid see on ressursimahukas ning lisaprobleemi tekitab see, et erinevatel asutustel on seatud erinevad prioriteedid, mis sageli omavahel ei ühti. *TRAM*-il ei ole seadusega antud kõiki vajalikke õigusi ega piisavat pädevust, et sõitjateveo olukorra õigsuses ise veenduda ja probleeme operatiivselt lahendada. Pädevuse puudumise tõttu peab *TRAM* kaasama teised

järelevalveasutused rikkumiste menetlemiseks või kulutama ebamõistlikult palju aega andmete hankimisele teistelt riigiasutustelt.

TRAM on toonud välja näiteid olukordadest, kus vajaliku pädevuse puudumine tekitab tarbetut lisakoormust PPA-le:

Näide 1: Reisijaid veetakse bussiga, millel puudub kehtiv tehnõulevaatus. TRAM tuvastab selle järelevalvetoimingu käigus, kuid tal puudub pädevus selline vedu katkestada ja tagada sõitjate turvalisus. Kehtiva korra järgi peab TRAM teavitama PPA-d, kellel on pädevus rikkumist menetleda ja määrata juhile näiteks 80-eurone mõjutustrahv. Arvestades rikkumise raskust ja karistuse suurust, ei ole aga otstarbekas kaasata sellisesse olukorda kahte erinevat järelevalveorganit.

Näide 2: Kui TRAM avastab, et ühissõiduki roolis on juht, kellel puuduvad dokumendid, mis kinnitaksid tema õigust töötada ühissõiduki juhina, ei ole TRAM-il pädevust kontrollida vajalikke andmeid töötamise registrist (*TÖR*). Küll saab TRAM teha hilisema päringu vedajale, kes sageli ei esita vajalikke dokumente. TRAM võib algselt väärteomenetluse ja paluda Maksu- ja Tolliametilt (*MTA*) väljavõtet *TÖR*-ist, kuid see tekitab ebamõistlikku halduskoormust. Praegu puudub TRAM-il õigus järelevalve käigus otse andmeid nõuda või *TÖR*-ile ligipääsu saada.

Oluline on ka TRAM-i järelevalve ÜTK-dega sõlmitud halduslepingute täitmise üle, millega on ÜTK-dele pandud kohustus teha maakonnaliinidel järelevalvet. Praktika näitab, et seda kohustust täidetakse ebaühtlaselt. Üheks põhjuseks on see, et mitmetel ÜTK-del puuduvad ülesande täitmiseks vajalikud ressursid ja võimalused, sest riik ei eralda järelevalve teostamiseks eraldi rahalisi vahendeid. See loob olukorra, kus järelevalve kohustus on küll pandud, kuid vajalik rahastus puudub. Arvestades erinevate ÜTK-de hallatavate piirkondade suurust ja liinivõrku, on keeruline jätkata senise praktikaga, kus vastutus maakonnaliinide järelevalve eest lasub ÜTK-del, mis omakorda viib ebaühtlase järelevalveni. Põhieesmärgi – ühetaolise ja ressursisäästliku järelevalvemenetluse – saavutamiseks on vaja tõsiselt kaaluda, kuidas parandada ÜTK-de järelevalvevõimekust.

Eelnevast tulenevalt on selge, et pelgalt omavaheline koostöö ei lahenda ebaratsionaalset ressursikasutust ega dubleerivaid järelevalvetoiminguid. Vajalik on seaduse tasandil laiendada TRAM-i volitusi järelevalvetoimingute teostamiseks. Sellised muudatused suurendaksid järelevalve tulemuslikkust, kiirust ja mitmekülgsust ning vähendaksid samal ajal teiste järelevalveasutuste ja riigiasutuste halduskoormust.

2.1.3 Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Selleks, et tagada võrdne turukonkurents, korraldada ühetaolist järelevalvet ning tagada ressursi optimaalne kasutus, on tarvis laiendada TRAM-i pädevust. Alljärgnevates alapeatükkides on kirjeldatud, missugustes valdkondades on tarvidus muudatused sisse viia.

2.1.3.1. Järelevalve kaug-, maakonna-, valla- ja linnaliiniveol sõlmitud avaliku teenindamise lepingute täitmise üle, kui avaliku teenindamise kohustuse eest makstakse sihtotstarbelist toetust riigieelarvest

Ühe võimaliku lahendusena on anda ReM-ile õigus volitada ÜTS 16 lg 1 p 8 sätestatud ülesande, milleks on järelevalve kaug-, maakonna-, valla- ja linnaliiniveol sõlmitud avaliku teenindamise lepingute täitmise üle, kui avaliku teenindamise kohustuse eest makstakse sihtotstarbelist toetust riigieelarvest, täitmine TRAM-ile. ReM-il puudub võrreldes TRAM-iga vastavate järelevalve toimingute tegemiseks vajalik kompetents ning ressurss, mistõttu on nii majanduslikult kui ka järelevalve kvaliteedi seisukohalt igati mõistlik volitada ülesande teostajaks TRAM.

2.1.3.2. Järelevalve bussiliikluses ühissõidukite nõuetele vastavuse üle

TRAM-ile seesuguse pädevuse andmine eeldab liiklusseadusesse vastava volituse lisamist. Eelnevast tulenevalt tuleks seejuures laiendada Transpordiameti pädevust teostada kontrolli ning menetlust järgnevates valdkondades:

- tehnõulevaatuse ja liikluskindlustuse olemasolu kontroll;
- tehnõulevaatusega sõidukiga sõitjate veo keelu rikkumise kontroll ja menetlus;
- ühissõidukis suitsetamiskeeldu rikkuva ühissõidukijahi osas kontrolli ja menetluse teostamine;
- lasterühma tunnusmärkide olemasolu kontroll lasterühma vedude ajal;
- lihtsamatele tehnonõuetele vastavuse kontroll (rehvid, turvavööd, esiklaas, armatuuri märgutuled);
- ühissõidukijahi juhtimisõiguse ja pädevuse kontroll.

Varasemas liiklusseaduse muudatuste pakettis oli üheks ettepanekuks ka töö- ja puhkeaja kontrollimise pädevuse lisandumine. Selle pädevuse andmine suurendaks järelevalve efektiivsust ning nagu varasemalt mainitud vähendaks koormust teistele korrakaitse organisatsioonidele.

Töö- ja puhkeaja üle järelevalve teostamise õigus annaks TRAM-ile võimaluse panustada Euroopa õigusaktist tulenevate töötundide kohustuse järgimise täitmisele, mis on oluline ka reisijatele turvalise tagamiseks.

2.1.4. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid

Pädevuse laiendamine on seotud siseriikliku korralduse muutmisega.

2.1.5. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

TRAM-ile eelnevalt kirjeldatud järelevalvetoiminguteks pädevuse andmine on olulise mõjuga ning tagab järelevalve ühetaolise korralduse, ressursi optimaalsema kasutamise ning võrdsema turukonkurentsi. Arvestades TRAM-i pikaajalist kogemust järelevalve teostamisel, on TRAM-il olemas vajalikud vahendid kvaliteetse ning ühetaolise järelevalve teostamiseks.

Muudatuste mõjusid võib hinnata oluliseks, kuna need tagavad efektiivsema ja paindlikuma järelevalve korralduse, vähendavad dubleerivaid tegevusi ning aitavad kaasa turvalisuse suurenemisele ühistranspordis. Lisaks aitavad kavandatavad muudatused TRAM-il täita oma ülesandeid laiemalt ja süstemaatilisemalt, suurendades seeläbi avaliku sektori usaldusvärsust ja üldist efektiivsust transpordivaldkonnas.

Muudatuste rakendamine vähendab märkimisväärselt ressursside ebaefektiivset kasutust, mida praegune dubleeriv kontrollsüsteem põhjustab. Kui TRAM-il on võimalik iseseisvalt menetleda täiendavaid kohapealse kontrolli tulemusena tuvastatavaid rikkumisi, väheneb vajadus PPA ja teiste asutuste kaasamiseks, vabastades nende tööjõudu keerukamate ülesannete jaoks. Eriti kasulik on see mõju rikkumiste puhul, kus praegu on kaasatud mitu asutust.

Järelevalve ühtlustumise ja õiguskindluse kasvu tulemusena paraneb järelevalve ühtsus ja usaldusvärsus kogu transpordisektoris. See aitab tagada võrdsed konkurentsitingimused ja tõstab õiguskindlust transporditurul. Hetkel võib tekkida olukordi, kus TRAM-i kontrolliõiguse piiratuse tõttu võib ohtlik juht või sõiduk edasi liikuda. Tehnonõuete või töö- ja puhkeaja nõuete kontrolli võimekuse suurendamine tõstab liiklusohutust ja suurendab reisijate turvalisust.

2.2 Kontrollteingu teostamise pädevuse andmine TRAM-ile ja KOV-i järelevalveasutustele

2.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Riigikohtu lahendis 4-20-1588/28¹ vaidlustati ebaseadusliku kontrollteingu abil tehtud trahviotsus sõidukikaardita taksoteenuse osutamise eest. Tegemist on lahendiga, mis taaskord juhib tähelepanu probleemile, kus kontrolltehing on nii Tallinna Munitsipaalpolitsei (edaspidi *MUPO*) kui ka Transpordiameti jaoks ainuke võimalik kontrollimisviis teatud rikkumiste tuvastamiseks, kuid ÜTS-is ja korrakaitseaduses (KorS) puudub käesoleva VTK koostamise hetkel kontrolllostu sooritamiseks õiguslik alus. Riigikohus on ka ise 4-20-1588/28 otsuse punktis 39 selgitanud, et seadusandja võiks *de lege ferenda* kehtestada ÜTS-is ka kontrollteingu tegemise võimaluse, tuvastamaks muu hulgas näiteks seda, kas sõidukit juhib ka tegelikult kliendirakenduses näidatud inimene ja kas juhil on ÜTS § 54 lg 3 kohane teenindajakaart.

Üheks näiteks, kus TRAM-il puudub täiendav võimalus järelevalvet teostada ilma kontrolllostu sooritamata, on nõudmisel teenindatava liinilõigu üle järelevalve teostamine maakonnaliinil. Selleks, et kontrollida, kas buss teenindab konkreetset kuupäeval ja konkreetset peatuses vastavalt sõiduplaanile reisijaid, tuleb vastav tellimus eelnevalt teha (esitada nõudmine) ning seejärel kontrollida, kas tellimus täidetakse. Transpordiameti eesmärk on kontrollida, kas vedaja võtab ettenähtud viisil tellimuse vastu ja kas buss saabub peatusesse nii, nagu on vedajaga kokkulepitud avaliku teenindamise lepingus. Ilma tellimust tegemata ei ole võimalik kontrollida, sest tellimuse puudumisel ei pea buss peatust teenindama. Teine võimalus on teha

¹ [4-20-1588/28 \(riigikohus.ee\)](https://riigikohus.ee)

kontrollle pisteliselt, lootuses, et mõni klient on juhuslikult peatusesse tellimuse teinud, kuid tegemist ei ole jätkusuutliku lahendusega, kuna on võimatu ette aimata, millal keegi tellimuse sisse annab.

Teine oluline murekoht on omastavate ühissõidukijuhtide tuvastamine. Praktikast toimub see kahte moodi. Esiteks võivad ühissõidukijuhid vastu võtta piletiraha, kuid piletit vastu ei anna. Teise võimalusena võtavad ühissõidukijuhid piletiraha vastu, kuid vastu antakse vale piletitoodet, nt 0-pilet. Omastamise tuvastamine võib tihti osutuda väga keeruliseks, sest bussis puuduvad kaamerad või tunnistajad.

Kõige efektiivsem viis omastamise vältimiseks oleks ühissõidukitest sularahaga maksmise võimaluse kaotamine, kuid käesoleval hetkel on bussides veel kasutusel sularaha, mistõttu tuleb leida kontrollimiseks muu viis. Selleks, et teha kindlaks, millised bussijuhid piletiraha omastavad, on tarvis sooritada kontrollid järelevalveorgani poolt.

2.2.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Käesoleva VTK koostamisega paralleelselt on Justiits- ja Digiministeerium alustanud korrakaitseaduse muutmise seaduse väljatöötamiskavatsuses (edaspidi *KorS VTK*) kontrollteingu reguleerimiseks sobiva viisi väljaselgitamist, sest hetkel kehtiv korrakaitseadus kontrollteingut ei käsitle. KorS-i VTK-s on selgitatud, et kuivõrd kontrollteingu puhul on tegemist meetmega, mida kasutavad mitmed korrakaitseorganid, peaks kontrollteingu regulatsioon meetme ühetaolisuse tagamiseks olema sätestatud KorS-is. Kui KorS-i vastav regulatsioon lisatakse, on võimalik sätestada ÜTS-is viide vastavale sättele ning anda TRAM-ile õigus kontrollteinguid teostada.

2.2.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

Tegemist on nii TRAM-ile kui ka MUPO-le väga olulise mõjuga muudatusega, kontrolllostu sooritamise võimaluse seadustamise järele on olnud vajadus juba aastaid. Nii nagu eelnevalt selgitatud, ei ole MUPO-l ega TRAM-il teatud tüüpi rikkumiste kontrollimiseks muid võimalusi, kui kasutada selleks kontrolllostu.

Kontrolllostu võimaluse loomine ja selle kasutamine tagab eelkõige parema teenuse teenust kasutavatele isikutele. Eriti oluline on muudatuse tegemine seetõttu, et praktika näitab nõudlusel teenindatavate liinide osakaalu suurenemist, järjest enam soovitakse hajaasustustes elavatele isikutele pakkuda teenust nõudeliini abil, et tagada vajaduspõhine, kiirem ja mugavam ühistranspordi kasutamine.

Vedajad on teadlikud, et tellijal on käesoleval hetkel peaaegu võimatu kontrollida, kuidas tellimust täidetakse ning seetõttu on tellimuste kuritarvituste risk väga kõrge. Kontrolllostu pädevuse loomine tagab parema teenuse kodanikele ning distsiplineerib vedajaid tellimusi korrektselt täitma. Kuna teenuse täitmist on tänu vastava sätte kehtestamisele võimalik kontrollida, siis tagab see vedaja parema õiguskonolekuse.

2.3 Transpordiametile õiguse andmine kasutada järelevalve teostamisel pilti ja heli salvestavat vahendit

2.3.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Mitmele korrakaitseorganile on antud õigus vahetu sunni kasutamiseks, kui see on riikliku järelevalve teostamiseks vajalik ning see on seotud ülesannetega, kus ametnikud võivad kokku puutuda agressiivsete või korraldustele mittealluvate isikutega, kellega otsene tegelemine on avaliku korra kaitseks vajalik. Selleks, et vähendada vahetu sunni kasutamise vajadust ning vähendada ka ametnike vastu suunatud agressiooni, on üks võimalus lubada riiklikus järelevalves fikseerida olustikku, sh pildi ja heli salvestamist videosalvestusseadmega, seda mh kehakaameratega, mille kasutamisel luuakse seadmes fail ehk salvestis. Käesoleval hetkel puudub TRAM-il õigus rakendada vahetut sundi, mistõttu oleks pilti ja heli salvestav vahend ainukeseks abivahendiks agressiivsete ja korraldustele mittealluvate isikute korralekutsumiseks.

TRAM puutub järelevalve teostamise käigus kokku olukordadega, kus järelevalvetoiminguid teostades muutub kontrollitav isik agressiivseks. Kuna järelevalvetoiminguid teostab üldjuhul üks ametnik, aitab pilti ja heli salvestava vahendi kasutamine suurendada ametniku turvatunnet ning aitab distsiplineerida agressiivset isikut. Samuti on pilti ja heli salvestava vahendi salvestis vajalik, et ühelt poolt kaebuse korral tunnistajate puudumisel teha selgeks, kas ametnik on väljunud enda pädevuse piiridest, teostanud õigusvastaseid tegevusi või rikkunud kontrollitava isiku õigusi. Teisalt on salvestise olemasolu vajalik, et teha selgeks kontrollitava isiku käitumine vaidluse aluseks olevas olukorras. Seetõttu on oluline märkida, et kehakaamerate kasutamine tekitab turvatunnet nii järelevalvetoiminguid teostavale ametnikule, kuid ka isikule, kelle suhtes kontrolli teostatakse.

2.3.1. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

Üheks võimalikuks lahenduseks oleks suurendada TRAM-i rahastust, mis võimaldaks palgata rohkem tööjõuressurssi, näiteks kahekesi töötavaid järelevalveametnikke, et suurendada nende turvalisust ja vähendada riski agressiivsete isikutega kokkupuutel. Küll aga ei saa seda pidada mõistlikuks ega kuluefektiivseks lahenduseks, kuna sama eesmärgi – ametniku turvatunde suurendamist ja konfliktide ennetamist – on võimalik saavutada tehniliste vahendite, näiteks pilti ja heli salvestavate seadmete kasutamisega.

Teise võimalusena oleks võimalik suurendada koostööd teiste korrakaitseorganitega, näiteks politseiga, et nad oleksid vajadusel kiiremini kaasatavad agressiivsete olukordade lahendamisel. Kuid praktikas ei pruugi see olla alati ajakriitiliselt võimalik ning otstarbekas tööjõuressursi kasutamine.

Seetõttu ei ole mitteregulatiivsed lahendused piisavad, ei lahenda probleemi täielikult või tooksid kaasa ebamõistlikult suuri kulusid võrreldes tehniliste vahendite kasutamise võimaldamisega, mille puhul saavutatakse soovitud eesmärk proportsionaalselt ja olemasolevate ressursside piires.

2.3.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

KorS-i VTK-s on analüüsitud, kuidas ning missugusel määral pilti ja heli salvestava vahendi kasutamist reguleerida ning millised võiksid olla nõuded salvestiste ning isikuandmete säilitamiseks. Käesoleval hetkel puudub KorS-is selge üldine õiguslik alus pilti ja heli salvestava vahendi kasutamiseks. Seetõttu oleks enam kui vajalik, et KorS-i viiakse sisse regulatsioon, mis paneb paika nõuded pilti ja heli salvestava vahendi kasutamisele ning salvestiste ja isikuandmete säilitamisele. Ühtse õigusraamistiku loomine tagaks, et meetet kasutatakse nõuetekohaselt ja ühetaoliselt erinevate korrakaitseorganite poolt. TRAM on KorS § 6 lõike 1 alusel korrakaitseorgan, mistõttu oleks võimalik anda ÜTS-is TRAM-ile pädevus pilti ja heli salvestava vahendi kasutamiseks.

2.3.3 Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid

Isikuandmete kaitse üldmääruse (IKÜM) artiklid 5, 12–19, 21 ja 34 sätestavad mitmesugused andmesubjekti õigused, mida heli ja pilti salvestava seadme kasutamine ning salvestise edasine kasutamine võivad riivata. IKÜM artikkel 23 võimaldab nimetatud õigusi aga piirata mh avaliku julgeoleku tagamiseks.

2.3.4. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

2.3.4.1. Mõju riigiasutuste töökorraldusele

Sihtrühm: korrakaitseorganid, kes saavad heli ja pilti salvestavaid jälgimisseadmeid laiemalt kasutada

Positiivne mõju on väiksem tööjõuressursi kulu, kuna riikliku järelevalve menetlused lahenevad sagedamini ohutumalt ja lihtsamalt, sest sellise tehnoloogia kasutamine muudab ametnike ja isikute vahelise suhtluse mõnevõrra rahulikumaks. Ka on positiivseks mõjuks see, et töö tegemine on jälgimisseadmetikke kasutavatele ametnikele mõnevõrra ohutum.

Negatiivne mõju on selliste seadmetike ostmise kulu. Lisaks võib vajadus suurema hulga andmete pikemaajaliseks turvaliseks säilitamiseks tuua kaasa täiendavaid kulusid.

Teataval määral tuleb negatiivseks mõjuks pidada ka ametnike privaatsusõiguse riivet, mis võib kahandada isikute soovi neil ametikohtadel töötada, kuigi selle mõju peaks üldjuhul üles kaaluma ametnike endi suurem ohutus.

2.3.4.2. Sotsiaalne mõju. Mõju isikute põhiõigustele

Sihtrühm: füüsilised isikud

Sihtrühmale avalduvaks positiivseks mõjuks saab pidada suuremat tõenäosust, et vajadusel on sihtrühmale kättesaadavad vajalikud tõendid ja suurem võimalus oma õigusi lihtsamini kaitsta. Samuti distsiplineerib see ametnikke minimaalselt sekkuma, olema viisakam ja üleüldiselt meetmeid otstarbekalt ja proportsionaalselt kohaldama ehk isiku põhiõiguste riive (va eraelu-

ja perekonnaelu puutumatuse riive) on kokkuvõttes väiksem. Seda mõju ei saa aga väga suureks pidada, kuna üldjuhul käituvad ametnikud ka praegu selle põhimõttega kooskõlas.

Sihtrühmale avalduv negatiivne mõju on täiendav privaatsusõiguse riive. Mõju avaldub rohkem isikutele, kes on korrakaitseorganitega otseses suhtluses, aga paratamatult jäävad ka teised isikud aeg-ajalt kaamera salvestusvälja. Seejuures ei pruugi isikud ise sellest alati ka teadlikud olla. Mõju suurus sõltub konkreetse isiku puhul sellest, kui kaua ja millise tegevusega ta salvestisele jäädvustatakse. Siiski ei ole üldjuhul isikute kokkupuude korrakaitseorganitega sage, mistõttu enamasti avaldub mõju sihtrühmale tervikuna harva ning juhuslikult. Ka ei ole enamasti mõjuga kokku puutunud isikutel suuremat halduskoormust, vaid pigem see isegi väheneb. Kaudne mõju avaldub ka laiemale avalikkusele, kuna muudatus loob üldiselt suuremat turvalisust. Samas ei ole mõjuna välistatud ka see, et privaatsusõiguse riive võib suunata inimesi korrakaitseorganite poole mitte pöörduma. Kokkuvõttes ei ole mõju sihtrühmale oluline.

3. Liinide hierarhia muutmine

3.1. Liinide definitsioonide muutmine

3.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

ÜTS § 4 määratleb liini mõiste ja liigid. Tänapäevaste liinide liigituse määratlus ei arvesta haldusreformi tõttu tekkinud suurte omavalitsustega, mille puhul ei saa eeldada, et kogu omavalitsuse sisene ühistransport on omavalitsuse finantseerida. Seetõttu on oluline muuta definitsioon funktsioonipõhiseks. Uue definitsiooni kehtestamise järel kaob vajadus ÜTS § 19 lg 5 järele.

Kõik maakonnaliinid, mida rahastatakse riigieelarve toetusega, muutuvad valla- ja linnaliinideks, kuid mille vajalikus mahus rahastamiseks puuduvad nõrgemate kohaliku omavalitsuse üksuste eelarves piisavad vahendid.

Hetkel kehtiv definitsioon karistab omavalitsusüksuseid ühinemise eest, sest omavalitsusüksuse kõik maakonnaliinid muutuvad siseliinideks, aga see toob omavalitsusele juurde rahalisi kohustusi ühistranspordi korraldamisel. ÜTS-is puudub selge piir omavalitsuste siseliinide (valla- ja linnaliinide) ning maakonnaliinide vahel, mis on kaasa toonud olukorra, kus mõnes linnalises piirkonnas (näiteks Raplas, Võrus, Põlvas ja Kuressaares) rahastatakse kohalikke bussiliine peamiselt riigieelarvest, teistes (näiteks Pärnus, Narvas ja Rakveres), aga kohalikest eelarvest.

3.1.2 Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

Terminite sisustamine saab toimuda üksnes seaduse tasandil.

3.1.3. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Üheks lahenduseks on terminoloogia korrastamine, mis muudaks liinide eristamise definitsioonid ajakohaseks. Teine võimalik lahendus on läheneda probleemile laiemalt ja püüda terminoloogia korrastamise abil muuta rahastuspõhimõtteid.

Tänapäevaste definitsioonide säilimise korral ei ole võimalik ühistranspordi rahastusmudelit korrastada ning eksisteerib oht, et oluline osa tänapäevastest maakonnaliinidest ennekoike hõreastutatud piirkondades ei kvalifitseeru enam riiklikule rahastusele. Kui liin paikneb (nt haldusreformi tulemusena) ühe valla territooriumil, liigituvad taolised liinid vallaliiniks ning hetkel kehtiva seaduse järgi ei ole taolise teenuse rahastamine riigi ülesanne. Arvestades, et nõrgematel omavalitsustel ei ole tõenäoliselt vahendeid samaväärse ühistransporditeenuse tagamiseks, ähvardab neid piirkondi ühistranspordi kvaliteedi järsk langus. Seevastu suurte linnade lähipiirkondades linna piiri ületavad liinid kvalifitseeruvad riigi toele, kuna need kulgevad vähemalt kahe erineva omavalitsuse territooriumil. Seega süvendab hetkel kehtiv seadus potentsiaalselt regionaalset ebavõrdsust, ignoreerides seejuures liinide tegelikku otstarvet.

Alljärgnevalt on välja toodud esialgne visioon, kuidas võiks toimuda liinide funktsionaalne eristamine. Pakutud definitsioonid võivad sisaldada termineid (nt maakondlik keskus), mida hetkel ei ole seaduse tasandil defineeritud. Seetõttu on tarvis need mõisted defineerida seaduse tasandil või leida alternatiivne, õigusaktides juba kasutusel olev termin.

Võimalikud definitsioonid liinide eristamiseks:

•**Kaugbussiliin** - liin, mis tagab ühenduse vähemalt kahe maakondliku (neljanda tasandi) keskuse vahel, mis asuvad eri maakondades.

Näited välja pakutud definitsioonile vastavatest kaugliinidest:

- Tallinn – Tartu
- Tartu – Põlva

•**Regionaalne bussiliin** - liin, mis tagab maakondliku keskuse ühenduse piirkondliku, kohaliku või lähikeskusega. Regionaalliin on ka liin kahe samas maakonnas asuva maakondliku keskuse vahel või liin kahe piirkondliku keskuse vahel.

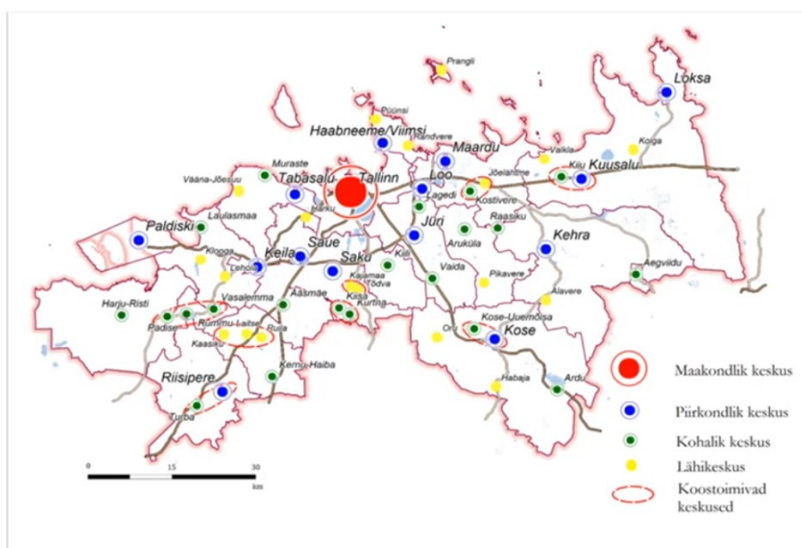
Näited välja pakutud definitsioonile vastavatest regionaalsetest liinidest:

- Kallaste – Tartu
- Saue – Maardu
- Narva – Jõhvi

•**Kohalik bussiliin** - kõik teised liinid, mis ei ole kaug- ega regionaalsed liinid.

Näited välja pakutud definitsioonile vastavatest kohalikest liinidest:

- Habaja – Kose
- Linnaliinid



Joonis 1. Eri tasandi keskused Harjumaa näitel.

Teine alternatiivne versioon liinide eristamiseks:

- Regionaalne bussiliin - liin, mis tagab toimepiirkonna keskuse ühenduse selle tagamaal asuvate väiksemate keskustega.
- Kohalik bussiliin - liin, mis teenindab ainult ühe keskuse tagamaad.

Alternatiivse versiooni puhul on vajalik alles jätta ÜTS § 4 lõikes 2 toodud täpsustus, mille kohaselt kohalike ja regionaalsete liinide eristamisel võetakse arvesse ka teisi nimetatud liini iseloomustavaid näitajaid, eelkõige sõiduplaani, sõitjate põhilist sihtgruppi, peamist teeninduspiirkonda ja ühissõiduki tehnilist vastavust selle liini teenindamisele.

ÜTS-is toodud definitsioonide ajakohastamine aitab luua selgust bussiliinide määratlemisel ning võimaldab seeläbi riigieelarveliste vahendite tõhusamat kasutamist, suunates ressursid sinna, kus neid rohkem vajatakse. Selleks, et ressursse efektiivsemalt kasutada, on tarvis sõlmida konkreetsete rahastamiskokkulepped, mille osas on võimalik ette näha erandid. Erandid lepitakse kokku ja sätestatakse halduslepingus.

Toetudes ülaltoodud definitsioonidele, nähakse ette ka eri liinitüüpide hierarhia, kus madalama astme liini sõiduplaani peab kohandama lähtuvalt kõrgemal hierarhiaastmel paikneva seotud (st ümberistumisvõimalusega) liini sõiduplaanist. Liinide hierarhia on seejuures alljärgnev:

1. Laeva- ja rongiliinid
2. Kaugbussiliinid
3. Regionaalsed bussiliinid
4. Kohalikud bussiliinid

3.1.4. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid

Tegemist on siseriikliku vajadusega muuta liinide definitsioone ning korrastada ühistranspordi rahastusmudelit.

3.1.5. Kavandavate muudatuste mõju ja järelendus mõju olulisuse kohta

Muudatuste tegemine ning liinide ümberdefineerimine on oluline, et vähendada omavalitsuste ebavõrdset kohtlemist. Käesoleval hetkel finantseerib näiteks Võru või Kuressaare linna ühistransporti Eesti riik, kuid Rakvere linna ühistransporti peab rahastama suures osas kohalik omavalitsus. Hetkel kehtiv maakonnaliinide definitsioon on liiga lai ja võimaldab nimetada maakonnaliiniks ükskõik millist liini, mis kasutab avalikke teid ja tänavaid. Nii on näiteks Viljandi ÜTK juhataja selgitanud, et Viljandi linnaliinidest on saanud maakonnaliinid sel põhjusel, et neid liine "kasutavate sõitjate sihtgrupiks on nii Viljandi linna kui ka maakonna teiste omavalitsuste elanikud" ning lisaks sellele asub Viljandis raudteejaam, "mille teenuseid kasutavad samuti kõik maakonna elanikud, mitte üksnes Viljandi linna elanikud". Uued liinide

definiitsioonid aitavad korrastada rahastusmodelit ning riigieelarvest finantseeritava ühistranspordi jaoks ette nähtud vahendeid õiglasemalt jagada.

Käesoleval hetkel kehtiv rahastusmodel on pannud suure koormuse riigiarvele. Igasugune riigieelarveline kärbe mõjutab oluliselt ühistranspordi toimimist ning loob ebaselgust ühistranspordi rahastuses. Muudatus rahastusmodelis aitab olukorda paremini stabiliseerida.

Siiski võib definiitsioonide ajakohastamine ja iga osapoole (riik, KOV) vastutuse selgem sõnastamine tuua suurenenud koormuse KOV-i eelarvele. Suurenenud koormus võib seada ohtu või oluliselt mõjutada KOV-i muude hallatavate valdkondade (nt haridus, tervishoid jms) finantseerimist

3.2. Sõiduplaanide koordineerimise nõuete sätestamine

3.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Üheks oluliseks kitsaskohaks ühistranspordisektoris on tervikliku liinivõrgu puudumine. Käesoleval hetkel moodustavad liinid üksnes üksikute liinide kogumi, mitte tervikliku süsteemi, sest sõiduplaanide ühildamine on valdavalt juhuslik. Sõiduplaanide koordineerimine looks reisijale ühtse süsteemi, kus ümberistumised oleksid omavahel kooskõlas ning erinevaid liine saaks ühe reisi jooksul mugavalt kombineerida.

3.2.2. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

Käesoleval ajahetkel rakendavad juba teatud vedajad ja ÜTK-d koordineerimise põhimõtet, eesmärgiga luua terviklik liinivõrk. Siiski näitab hetkeolukord ja liinivõrgu tervikstruktuuri puudumine, et vabatahtlikkuse alusel koordineerimine ei taga soovitud tulemust, kuna suur osa sõiduplaanide koostajatest ei arvesta sõiduplaani koostamisel teiste sõiduplaanidega. Seetõttu on tarvis luua ühtne platvorm, kus sõiduplaanide koostamise eest vastutavatel isikutel oleks võimalik üksteisega konsulteerides luua ühtne ning terviklik reisija jaoks võimalikult mugav, ajasäästlik ja loogiline ühistranspordivõrk.

3.2.3 Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Käesolevas punktis on välja toodud võimalikud lahendused olukorra parandamiseks, kuid siinjuures on oluline roll sõiduplaanide koostajate sisendil, et tagada just neile võimalikult tõhus koostööplatvorm, mille abil saavutada terviklik liinivõrk.

Üheks võimalikuks mooduseks liinivõrgu terviklikkuse saavutamiseks on õigusaktis sätestatud regulatsioon, mis paneb kõigile sõiduplaane koostavatele ÜTK-dele kohustuse sõiduplaanide koordineerimiseks. Seetõttu tuleks õigusakti tasandil kehtestada säte, mis kohustab vedajaid järgima koordineerimise põhimõtet – kui sõiduplaani muudatus mõjutab teise liini sõiduplaani ning seeläbi üleüldise liinivõrgu toimimist, on kohustus muudatused koordineerida mõjutatava sõiduplaaniga. Selleks, et sätte täitmine oleks võimalik, tuleks sätestada kohustus koordineerimiseks vähemalt kord aastas, mille korraldamise eest vastutab ReM. ReM-ile lisatakse kohustus läbi viia erinevate ÜTK-de koordineerimiskohtumist. ÜTK-dele rakendub

seejuures kohustus pidevalt kaardistada pidepunkte teiste ühistransporditeenuste pakkujatega ning hoida seeläbi sõiduplaanid ajakohasena.

3.2.4. Regulaatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid

Tegemist on siseriikliku regulatsiooni loomisega.

3.2.5 Kavandavate muudatuste mõju ja järelalus mõju olulisuse kohta

Seadusemuudatus loob koos ülalmainitud koordineerimisplatvormi ja protseduuriga eelduse sidusa ühistranspordivõrgu loomiseks. Ilma seadusemuudatuseta oleks koordineerimisprotsess pelgalt vabatahtlik, mis ei tagaks piisavalt koordineerimise ulatust ja sellest tulenevalt positiivset efekti. Tegemist on olulise muudatusega, mis aitab kaasa Eestis tervikliku liinivõrgu loomisele. Muudatus on otseselt suunatud sõiduplaanide koostajatele, kellel on reaalne võimalus koostööd tehes muuta liinivõrk reisijale väikesema ajakuluga läbitavaks, loogiliseks ning mugavaks.

3.3. Liikluse operatiivjuhtimise koostöönõuete kehtestamine

3.3.1 Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Tuginedes eelmises punktis tõstatatud probleemile, et täna puudub Eestis terviklik liinivõrk, mis arvestaks erinevate liinide sõiduplaanidega, siis puudutab tervikliku liinivõrgu puudumine olulisel määral reisija ootust jõuda soovitud ajal soovitud sihtpunkti. Eriti tõstatub probleem siis, kui tegemist on jätkureisidega.

Jätkureiside korral on oluline, et ümberistuv reisija jõuaks ikkagi soovitud sihtpunkti, kui üks jätkureisi ühissõidukitest hilineb. Muudatuse eesmärk on jätkureisi korral tagada, et jätkureisi osaks olevad vedajad omaksid vajalikku informatsiooni hilinemiste kohta ning neil oleks võimalik hilinev ühissõiduk ära oodata, et reisijale oleks tagatud võimalus jätkureisi jätkamiseks. Ühistranspordi sõiduplaan ei oleks seetõttu üksnes ühe liini sõiduplaan, vaid selle sõiduplaani juures on ära märgitud ka teised liinid, millega ühissõiduk oma teekonna jooksul haakub. Kui ühissõiduki teenindatav väljumine haakub mõne teise liiniga, siis on vedajal kohustus veenduda, juhul, kui see on võimalik, et reisijatel on võimalik ümber istuda. Juhul kui hiline mine on tuvastatud, siis on olemas kokkulepe ühenduvate liinide vahel, kui kaua peab sõiduk hiline nud sõidukit ootama.

3.3.2. Probleemi võimalikud mitteregula tiivsed lahendused

Ka operatiivjuhtimise puhul rakendavad juba teatud ÜTK-d põhimõtet, kus sõiduplaanide koostamise puhul märgitakse sõiduplaani, millised ümberistumised on teatud bussiliinil võimalikud. Siiski on lähtuvalt liinivõrgu terviklikkuse aspektist oluline, et sellist praktikat rakendaksid kõik ÜTK-d, mida ei ole võimalik saavutada vabatahtlikkuse alusel.

3.3.3. Probleemi võimalikud regula tiivsed lahendused

Üheks võimalikuks lahenduseks on täiendada ÜTS-i § 51 lõikes 2 sätestatud sõiduplaanile märgitavate kohustuslike andmete loetelu. Kohustuslike andmete loetelu täiendatakse sättega,

mille kohaselt on sõiduplaanile kohustuslik märkida sõlmpunktid teiste puudutatud liinidega. Juhuslike sõlmpunktide märkimine ei ole kohustuslik.

Teiseks oluliseks aspektiks probleemi lahendamisel on maksimaalse hilinemisaja kehtestamine, mille ületamise korral ei ole ühissõidukil kohustus jätkureisi teostatavat ühissõidukit ära oodata.

Ettepanek ÜTS-i täiendamiseks uue sättega järgmises sõnastuses: „Kui on sõiduplaanis tähistatud ümberistumine hierarhias kõrgema liiniga, siis peab sama liini vedaja vastutama sõiduplaanis tähistatud ümberistumisvõimaluste tagamise eest juhul kui ümberistumise võimaluses viidatud ühissõiduk ei hiline rohkem kui maksimaalne hilinemisaeg.“

3.3.4. Regulaatiivsete võimaluste põhiseadusega ja Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid

Tegemist on siseriikliku regulatsiooni sätestamisega.

3.3.5 Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

Tegemist on muudatustega, millel on oluline panus ühtse liinivõrgu loomisesse. Sõlmpunktide märkimine ning maksimaalse hilinemisaja kehtestamine annab reisijale võimaluse paremini enda reisi planeerida (kui reis sisaldab endas ka ümberistumist) ja turvatunde, et teatud ajavahemiku jooksul peab teine ühissõiduk ära ootama ühenduvat liini teenindava ühissõiduki ning seejuures on väiksem oht reisi ajakulu suurenemisele.

Maksimaalne hilinemisaeg on plaanis kehtestada ühistranspordisüsteemi kui terviku stabiilsuse huvides, mille puhul järgmine sõiduk ümberistuvad reisijad ära ootab. Seeläbi tagatakse, et süsteemis ei teki massiivseid ahelhilinemisi, mis võiks kogu teenuse pikemaks ajaks sõiduplaanist välja viia. Ühtlasi piirab see meede ümberistumiste tagamise halduskoormust, kuna üksikute väljumiste ja ümberistumise võimaluste üle järelevalve teostamine oleks liialt tömahukas. Eelnevalt sõiduplaanis märgitud ümberistumise võimaluste korral on reisijate ära ootamise üle otsustamine sõidukijuhi pädevuses, eeldusel, et talle on kättesaadavad vahendid, mille abil veenduda teise sõiduki hilinemises. Seega on taolise lahenduse oluliseks eelduseks jätkureisi pakkuva sõiduki juhi jaoks kas:

- a. reaajajas info kättesaadavus sõidukite GPS-asukoha kohta või
- b. võimalus ümberistumise asukohas visuaalselt veenduda, kas ümber istuda soovivate reisijatega sõiduk on asukohta juba jõudnud.

Taolise lahenduse eeliseks on suhteliselt madal halduskoormus – juba täna on kõik maakonnabussid ja rongid GPS-seadmetega varustatud ning sõiduplaanides tuleb vaid ümberistumise võimalused ära tähistada. Lahenduse puuduseks on tegeliku ümberistumise vajaduse kohta info puudumine - jätkureisi pakkuva sõiduki juht ei tea, kas hilinevas sõidukis ka tegelikult reisijaid on, kes ümber istuda soovivad. Pikemas perspektiivis on võimalik integreerida käimasolevasse MaaS x-tee projekti ka sõidukijuhti ümberistumise vajadusest teavitamise lahendus, mille abil:

- a. reisija saaks vajadusel rakenduse või telefoni vahendusel oma ümberistumise soovist ise teada anda või
- b. süsteem teavitaks ise automaatselt ümber istuvatest reisijatest vastavalt soetatud jätkureisiga piletite olemasolule.

4. ÜTS-i ühtlustamine autoveoseadusega

Nii autoveoseaduses (AutoVS) kui ühistranspordiseaduses (ÜTS) sätestatud ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja ning tõestatud koopia andmise tingimuste aluseks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51–71). Kuna mõlemas seaduses sätestatud eelnimetatud tingimuste aluseks on sama EL-i määrus, on oluline, et määrusest tulenevad nõuded ja mõisted oleksid ka mõlemas seaduses võimalikult sarnaselt sõnastatud, arvestades sealjuures mõlema transpordivaldkonna (veosevedu ja sõitjatevedu) erisusi. Käesoleval hetkel esineb mõlemas seaduses erinevusi, mis ei ole põhjendatud ning vajavad ühtlustamist.

Teiseks veelgi olulisemaks eesmärgiks on lihtsustada ettevõtjatel mõlemast seadusest tulenevate nõuete järgimist, kuna paljud transpordisektori ettevõtjad tegutsevad nii veoseveo kui sõitjateveo turul. Alljärgnevalt on välja toodud olulisemad ühtlustamist vajavad valdkonnad.

4.1. Lõpetada elektroonilisest registrist kättesaadavate dokumentide paberkandjal kaasas kandmise nõudmine.

4.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

AutoVS § 30 sätestab erandid dokumentide kaasas kandmisele riigisisel veol, mille peamine eesmärk on vähendada dokumentide kaasas kandmise kohustust, kui need samad dokumendid on järelevalveametnikule või kontrolliõigust omavale isikule elektroonilisest registrist kättesaadavad. ÜTS-is vastavasisuline erand puudub, kuigi vajalikud dokumendid on sarnaselt AutoVS-iga kontrolli teostavale isikule elektroonilisest registrist kättesaadavad. Näiteks ühissõidukijuhi töötamist ühissõiduki lepingulise kasutaja juures kontrollitakse TÖR-ist. AutoVS § 30 sätte ületoomisel ja kohaldamisel ei tooda üle AutoVS § lõikes 2 sätestatud, kuna tegemist on üksnes veosevedu puudutava erandiga. ÜTS-is sätestatud dokumentide kaasas kandmise nõuete ühtlustamine AutoVS-is sätestatud erandiga tagaks nii veoseveo- kui sõitjateveo vedajatele võrdsed tingimused mis on oluline ka põhjusel, et paljud transpordiettevõtjad tegutsevad mõlemas valdkonnas ja ühetaolised nõuded lihtsustavad nende nõuete järgimist.

Üheks oluliseks põhjuseks sätte ühtlustamise vaatest on, et kõik töölepingu või muu töösuhet reguleeriva lepinguliigi alusel töötavad ühissõidukijuhid oleksid registreeritud TÖR-is. Andmete esitamine TÖR-i on seadusest tulenev kohustus ja vajalik sotsiaalsete tagatiste säilitamiseks ning lisaks Maksu- ja Tolliametile on nendele andmetele juurdepääs Eesti Haigekassal, Eesti Töötukassal, Sotsiaalkindlustusametil, PPA-l ning TI-l. Kui ühissõidukijuhil on kaasas isikut tõendav dokument, ei ole töölepingu või muu lepingu või sellest lepingust osapoolte kinnitatud väljavõtte kaasas kandmine kohustuslik. Teine oluline aspekt on keskkonnasäästlikkus ning vedajate väiksem halduskoormus, kus iga asjaomane

dokument ei pea olema paberkandjal ning ühissõidukis või ühissõidukijuhiga ka ühissõidukit vahetades kaasas.

4.1.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Probleemi võimalik regulatiivne lahendus on ühtlustada kahe seaduse vastavad sätted ning lisada AutoVS §-s 30 toodud asjakohased erisused ka ÜTS-i.

Nende erisuste ÜTS-s sätestamisele kaasneb ka maksukorralduse seaduse (MKS) § 25¹ lõike 1 täiendamine, et anda Transpordiametile volitus sõlmida MTA-ga leping, mis tagaks otseligiipääsu TÖR-i andmetele. Lisaks vajab selle sätte lisamine ka MKS § 29 muutmist, kuhu tuleks samuti lisada täiendav punkt, mis võimaldaks piiratud ulatuses jagada Transpordiametile maksusadalust sisaldavat teavet. Selle muudatuse teostamist toetab ka korrakaitseaduse (KorS) § 30 lg 5, mis sätestab, et küsitlemine ja dokumentide nõudmine ei ole lubatud teabe ja dokumentide korral, mida on võimalik saada seaduse alusel asutatud andmekogust. Eelnevale tuginedes ei ole võimalik muudatust teostada muul viisil kui üksnes seaduse tasandil.

4.1.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

Dokumentide kontrollimine erinevatest asjakohastest registritest vähendab nii vedajate kui ühissõidukijuhtide koormust. Ühtlasi on tegemist erinevate seadustest tulenevate nõuete ühtlustamisega, kuna käesoleval hetkel ei nõua ka liiklusseadus kõikide dokumentide kaasas kandmist, kui need samad dokumendid on leitavad registritest. Lisaks aitab muudatuse tegemine vähendada nõutavate dokumentide hulka, mis ühissõidukijuhi riigisisesele sõitjateveol kaasas peavad olema.

Järelevalvetoimingute aspektist on oluline, et registrite kasutamine järelevalvetoimingute teostamiseks vähendab nii kontrolli läbiviimise aega kui ka järelevalveametnikule ning vedajale langevat bürokraatiat. Transpordiameti praktika kohaselt on töölepingu mitte kaasas kandmine üks tihedamaid toime pandavaid rikkumisi. 2023. aastal läbiviidud 360-st kontrollist 78 juhul puudus ühissõidukijuhil kontrolltoimingu teostajale esitamiseks tööleping või selle väljavõte. Vajaliku dokumendi puudumine ei võimalda järelevalveametnikul kohapeal välja selgitada vedaja ja ühissõidukijuhi vahelist seost. Omavahelist seost kinnitavate dokumentide puudumine on üheks aluseks, et vedu katkestada. Juhul kui ühissõidukijuhil vastav dokument puudub, tuleb olukord järelevalve ametnikul protokollida ja koostada täiendav järelepärimine veoteenuse osutajale. Veoteenuse osutaja on kohustatud päringule vastama, kuid esineb juhtumeid, kus veoteenuse osutaja ei soovi järelevalve teostajaga koostööd teha ning tuleb alkatada väärteomenetlus. Väärteomenetluse raames peab järelevalveorgan küsima andmed välja MTA-lt, mis omakorda suurendab nii järelevalveorgani kui MTA halduskoormust.

Lisaks on järelevalve toimingu teostajal kohustus selgitada, miks dokumendi puudumisel on tegemist rikkumisega ja ühissõidukijuht tihti ei mõista, miks ühissõidukijuhi töötamist vedaja juures TÖR-st ei kontrollita. Sellised olukorrad on praktikas korduvalt tekitanud situatsioone, kus sõidukijuhid muutuvad rahulolematuks ja keelduvad töölepingust koopia või foto tegemisest jne.

Tuginedes eelnevalt väljatoodud põhjustele tagab järelevalveametniku ligipääs registritele väiksema halduskoormuse nii vedajatele, järelevalveorganile kui registrite pidajatele, vähendab vajadust veo katkestamiseks ning järelevalvet teostava ametiisiku ja juhi konflikti tekkeks, vähendab järelevalvetoiminguks kuluvat aega ning tagab vedajate võrdsema kohtlemise turusituatsioonis.

4.2. Sõiduki ja dokumentide üleandmise keeld

4.2.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Tegevusloa, tegevusloa tõestatud koopia, rahvusvahelise juhuveo kontrolldokumendi, rahvusvahelised liiniloa ja omal kulul veo dokumendivormid on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1073/2009 ja Komisjoni määrusega (EL) nr 361/2014 ning nende dokumendivormide tagaküljel toodud kasutustingimuste kohaselt ei ole nimetatud dokumendid üleantavad.

4.2.1.1. Dokumendi üleandmine üksnes lepingulises suhtes olevale ühissõidukijuhile

Üleandmise piirangu keelu sätestamine on seotud vastutusega. Dokumendi üleandmise keelu puudumine võib tekitada olukorra, kus vedaja ei vastuta antud dokumentide eest. Seetõttu on oluline seaduses sätestada, et vedaja võib talle väljastatud dokumendi anda üle üksnes temaga lepingulises suhtes olevale sõidukijuhile, kuna teedel toimuva järelevalve käigus peab sõidukijuht selle dokumendi järelevalve teostajale esitama. Probleeme võib tekitada renditööjõu palkamine, kus vedajad püüavad vabaneda vastutusest ning suunata vastutuse renditööjõudu pakkuvale vahendusettevõttele. See tekitab olukorra, kus järelevalveorganil ei ole võimalik renditööjõudu pakkuvat vahendusettevõtet vastutusele võtta, kuna tegemist ei ole vedajaga. Samasugune nõue kehtib ka sõiduki osas. Selline põhimõte on sõnastatud AutoVS-i seletuskirjas §-i 5 lõike 3 selgituses järgnevalt: „Kuna eelnõu § 29 lõike 3 kohaselt vabastatakse riigisisene tasuline veosevedu tegevusloa ärakirja sõidukis kaasas kandmise kohustusest, siis selleks, et neid vedusid teostaksid õiguspäraselt vedaja juures töölepingu või võlaõigusliku lepingu alusel töötavad autojuhid, sätestatakse, et analoogselt tegevusloa ärakirja eelpool kirjeldatud üleandmise õigusele, võib vedaja taolisele autojuhile anda ka õiguse teostada veosevedu autoga, mille kohta on antud vedajale tegevusloa ära kiri.“

4.2.1.2 Tegevusloa tõestatud koopia kaasas kandmise kohustuse kaotamine ja sõiduki üleandmise keelu kehtestamine

Seetõttu on vajalik ka ÜTS-is sätestada, et tegevusloa tõestatud koopia kaasas kandmine riigisiselisel veol ei ole kohustuslik, kuna järelevalveorganil on võimalik seda kontrollida MTR-ist. Kui tuvastatakse, et ühissõidukijuht vedaja juures ei tööta ning tegevusloa tõestatud koopiat järelevalvet teostavale ametiisikule ei esitata, ei saa järelevalveorgan vedajat hetkel kehtiva ÜTS-i alusel vastutusele võtta. Sõiduki üleandmine isikule, kes vedaja juures ei tööta, toimub üldjuhul järgmistel põhjustel: 1) vedaja põhibussijuht jääb nt haigeks ning ühissõiduki juhiks

kutsutakse isik, kellel puudub vedajaga lepinguline suhe, 2) vedaja annab sõiduki, mille kohta on antud tõestatud koopia tema ettevõttele, üle teisele isikule või ettevõttele, kes hakkab sellega tasulist vedu teostama ja kellel endal sõitjateveo tegevusluba puudub.

Transpordiameti praktika kohaselt on järelevalve teostamise käigus tuvastatud olukordi, kus vedaja selgitab, et ühissõidukijuht võttis omal algatusel sõiduki, millel ei olnud nõutavat dokumenti. Järelevalveorganil on keeruline vastupidist tõestada ning seetõttu on vedaja vabanenud vastutusest ilma nõuetekohaste dokumentideta veo teostamise eest. Eriti terav on see küsimus nende juhtumite puhul, kus teenust osutatakse renditööjõuga. Vedajad üritavad vastutusest vabaneda, kuid reaalsuses peab neil olema teada, kes vedu teostab, ja selle tagamiseks on vaja ka sõiduki üleandmise keelu kehtestamist ÜTS-s sarnaselt AutoVS-ga.

Hetkel kehtiva ÜTS-i kohaselt võib tegevusluba või tõestatud koopiat peatada või kehtetuks tunnistada, kui loa omaja juures töötavat ühissõidukijuhti on ametialases tegevuses karistatud teatud väärtegade või kuritegude eest. Kui juht vedaja juures ei tööta, siis justkui vedaja ei vastuta bussijuhi poolt toime pandud rikkumiste eest.

4.2.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Probleemi on võimalik lahendada seaduse muutmise tasandil AutoVS-i sätetega ühtlustades. On oluline, et ÜTS-is tehtav muudatus kätkeks endas ka AutoVS § 5 lõikes 3 sätestatud, mis rõhutab tegevusloa tõestatud koopia ning sõiduki vahelist seost ja õigust teostada vedu just selle sõidukiga, mille kohta on tegevusloa tõestatud koopia väljastatud. AutoVS-i kohaselt – „Tegevusloa ära kirjal nimetatud vedaja võib tegevusloa ära kirja üle anda või anda õiguse teostada tasulist sõitjatevedu autoga, mille kohta on tegevusloa ära kiri antud, ainult tema juures töölepingu või võlaõigusliku lepingu alusel veosevedu teostavale autojuhile“.

4.2.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

Muudatuse tegemine tagab selle, et turg muutub võrdsemaks, väheneb tõlgendamise ruum ning vedaja peab vastutama töötaja ja vajalike dokumentide olemasolu eest. Lisaks muudab see järelevalveorganile menetluse läbiviimise kiiremaks, sh võimaldab vähendada sõiduki kontrolliks kuluvat aega.

4.3. Lisada uus lõige sõnastuses “Vedajale antud tegevusluba ja tegevusloa tõestatud koopia ei kehti vedaja tütarettevõtja suhtes”.

4.3.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Majandustegevuse üldosa seadus (MsÜS) § 21 lõike 2 kohaselt kehtib üldine põhimõte, et ettevõtjale antud tegevusluba laieneb ka tema tütarettevõtja suhtes. Olenemata sellest kehtib üldpõhimõtte kohta erisus, mis tuleneb Euroopa Liidu õigusest. Nimelt sätestab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1073/2009 artikkel 4 lõige 3, et tegevusluba antakse igale vedajale, kes on vastavas liikmesriigis asutatud ning kellel on Euroopa Liidu (tulenevalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 1071/2009) ja vastava liikmesriigi

õigusaktide kohaselt lubatud vedaja tegevusalal tegutseda. Käesoleval hetkel on Eestis vastava Euroopa Liidu sättega viidud kooskõlla üksnes AutoVS, kuid vedajate tegevust reguleerib ka ÜTS, mistõttu on tarvis vastav muudatus viia sisse ka ÜTS-i.

4.3.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Muudatust ei ole võimalik teostada muul viisil, kui ÜTS-i täiendades.

4.3.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

Tegemist on olulise muudatusega, mis viib hetkel kehtiva ÜTS-i regulatsiooni kooskõlla Euroopa Liidu õigusega. Lisaks muudab ÜTS-i täiendamine regulatsiooni ühetaoliseks ning lihtsustab vedajatele nõuetest kinnipidamist, sest paljud transpordiettevõtjad tegutsevad mõlemas valdkonnas.

4.4. Vedaja ja ühissõidukijuhi hea maine ajakohastamine

4.4.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

ÜTS § 43 lõiked 5 ja 6 ning sama seaduse § 44 lg 2 ja 2¹ käsitlevad ühenduse tegevusloa taotleja, omaja, tegevjuhi ning veokorraldusjuhi hea maine nõudeid. Enamus nendest nõuetest eeldab, et lubamatu on tegevus, kus eelnevalt nimetatud isikud n-ö vahendavad rikkumist ehk lubavad ühissõidukeid juhtima isikuid, kes seda teha ei tohiks. Arvestades, et sõidukijuht täidab vedaja ja veokorraldaja antud tööülesandeid ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 lõike 2 kohaselt on vedaja kohustatud sõidukijuhti eelkõige sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmisel juhendama ja nende nõuete täitmist kontrollima, kuna Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 lõike 3 kohaselt vastutab vedaja tema juures töötavate autojuhtide sõidu- ja puhkeaja nõuete rikkumiste eest.

TRAM-i järelevalvepraktikas on pead tõstmas olukorrad, kus eelnevalt nimetatud vastutust omav isik juhib ise sõidukit ning ei täida vajalikke nõudeid. Sellises olukorras on võimalik isikut karistada liiklusseaduse § 201 alusel, mitte kohaldada sama seaduse §-i 202. See tekitab olukorra, kus liiklusseadus § 201 ei mõjuta ettevõtte või veokorraldaja mainet. Seetõttu on oluline, et hea maine omamist mõjutab ka selline rikkumine, mille nõuete eest vastutav isik on ise toime pannud ja mis kvalifitseerub raskeks õigusrikkumiseks.

Rasked õigusrikkumised on defineeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 lõike 1 punktis b. Sätetes täpsustatakse, et arvesse võetakse vaid need rasked õigusrikkumised, mille karistusandmed ei ole karistusregistri seaduse kohaselt karistusregistrist kustutatud, või kui nimetatud rikkumise toimepanemisel välisriigis ei ole välisriigis tehtud otsuse jõustumisest möödunud karistusregistri seaduse §-s 24 sätestatud karistusandmete kustutamise tähtaeg. Nende sätete kehtestamine on tingitud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 6 toodud käsitlusest, milles nähakse ette haldusmenetluse läbiviimine, kui vedajat, tema veokorraldusjuhti või muud asjakohast isikut, kelleks reeglina peetakse vedu teostanud autojuhti, on karistatud raske autoveoalase õigusrikkumise eest. Nende sätete kehtestamisel on arvestatud ka nõudega vedajale, mille kohaselt on vedaja kohustatud tagama, et autojuht täidab veoseveol kehtivaid nõudeid ja ei

pane toime autoveoalaseid õigusrikkumisi. Nimetatud sätteid võib kohaldada juhul kui vedaja või tema veokorraldaja on rohkem kui ühe korra veoseveo korraldamisel karistatud raske autoveoalase õigusrikkumise eest.

4.4.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Eeltoodust on oluline, et regulatsiooni kohaldatakse selliselt, mis võimaldaks käsitleda vastutava isiku rikkumist viisil, mis mõjutaks isiku head mainet. Kuna tegemist on olukorraga, mis vajab seaduse tasandil muudatuse tegemist, ei ole võimalik probleemi lahendada mitteregulatiivselt.

4.4.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järeldus mõju olulisuse kohta

Tegemist on olulise muudatusega, mis võimaldaks distsiplineerida vedajaid ja veokorraldajaid rikkumistest hoiduma, sest sellisel juhul mõjutab rikkumine ka vedaja ja veokorraldaja head mainet, mitte ei piirdu üksnes rahatrahviga. Muudatuse positiivseks mõjuks on nende vedajate kaitse, kes rikkumisi toime ei pane. Hetkel kehtiv regulatsioon tekitab ebavõrdse olukorra, kus nii rikkumise toime pannud vedajal kui ka seda mitte teinud vedajal jääb mõlemale alles hea maine, olenemata sellest, et üks vedaja ei tegutse õiguskaualekalt.

Käesolev muudatus ei tekita vedajatele ega järelevalvet teostavatele organisatsioonidele täiendavat halduskoormust, vaid suurendab vedajate võrdsemat kohtlemist.

5. Muud ettepanekud ÜTS-i täiendamiseks

5.1. Reisijate väljumine ühissõidukist peatuste vahelisel alal

5.1.1. Lahendatava probleemi kirjeldus, selle põhjused ja oodatav eesmärk

Hetkel kehtiv ÜTS § 8 sätestab, et sõiduplaan on dokument, millega määratakse liiniveol ühissõiduki liikumistee ja peatused sõitjate väljumiseks ja sisenemiseks. Ühissõiduk ei tohi sõitjate sisenemiseks ja väljumiseks peatuda peatuste vahelisel alal, kuna need ei ole looduses tähistatud peatustena märgitud sõiduplaanil. Lisaks peab kehtiva õiguse kohaselt sõiduplaanis toodud peatus olema märgitud nii riiklikus ühistranspordiregistris kui ka looduses.

Need reeglid on kehtestatud liiklusohutuse tagamiseks ja sujuva liikluse säilitamiseks. Nii on näiteks riigiteede ääres bussipeatuseid tee projekteerimismääruste järgi nelja tüüpi: 1) suletud tasku; 2) avatud tasku; 3) peatus osaliselt sõidurajal; 4) peatus sõidurajal. Iga konkreetne peatus on rajatud arvestades liiklusohutust ja teede projekteerimismäärustes sätestatud peatuste projekteerimise nõudeid.

ÜTK-d ja kodanikud on juhtinud tähelepanu probleemile, et asulaväliste maanteed ääres asuvatesse bussipeatustesse ei vii eraldi kergliiklusteed, mis tõttu reisijad peavad peatusest sihtpunkti liikumiseks ja vastupidi kasutama maanteed, mis on jalakäija jaoks eluohtlik, eriti pimedal ajal ning talvel.

Muudatuse eesmärgiks on suurendada reisijate teekonna turvalisust ühistranspordivahendist lahkumisel ning vähendada reisijate sundlust liikuda mööda autoteed peatusest ära.

5.1.2. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

Kavandatud muudatus lubaks piiratud juhtudel sõitjate väljumist ühistranspordivahendist ka peatuste vahelistel lõikudel, liiklusemärgi „ühistranspordipeatus“ tähistamata kohas. Selleks, et lubada sõitjate väljumist nõudepeatuse ametlike peatuste vahelistel lõikudel, peab ühissõiduki juht hindama asjaomase lõigu turvalisust, st suurimat lubatud sõidukiirust, tee laiust, nähtavust ja muid taolisi asjaolusid. Eeltoodud muudatus tuleb sätestada seaduse tasandil.

5.1.3. Kavandavate muudatuste mõju ja järelendus mõju olulisuse kohta

Muudatuse eesmärgiks on suurendada reisijate teekonna turvalisust ühistranspordivahendist lahkumisel ning vähendada reisijate sundlust liikuda mööda autoteed peatusest lõppsihtkohta.

Transpordiameti koostatud statistika kohaselt leidis 2022. aastal ja 2023. aastal aset kokku 588 jalakäijaõnnetust, milles sai vigastada 595 inimest ning hukkus 28 inimest. Asulas toimunud õnnetustes sai vigastada 526 inimest ning hukkus 16 inimest, väljaspool asulat toimunud õnnetustes sai vigastada 69 inimest ja hukkus 12 inimest².

² [Liiklusõnnetuste statistika](#) | [Transpordiamet](#)

Sihtrühm: Sõitjad. Mõju sõitjatele on vastassuunaline, kuna nendel reisijatel, kes peatuste vahelisel alal väljuvad muutub teekond sihtpunkti märkimisväärselt turvalisemaks, samas teiste reisijate jaoks põhjustavad nõudepeatused vähesel määral lisaajakulu ning segadust selles osas, et mis peatusega tegemist oli. Kui ühissõiduk on varustatud elektroonilise tabloo või häälteavitusega, siis ei teki teistes sõitjates arusaamatusi peatuste osas.

Sihtrühm: Bussijuhid. Bussijuhte mõjutavad need lisapeatused negatiivselt, sest tegemist on lisaväljumisega, mis võib põhjustada hilinemisi ning nõudepeatuse võimalikkuse hindamine eeldab bussijuhilt kiiret reageerimist ja erinevate liiklusoludega arvestamist ning kaalutletud otsuse langetamist.

6. Edasine väljatöötamine

VTK saadetakse koostööks Kliimaministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Justiits- ja Digiministeeriumile, Sotsiaalministeeriumile, Haridus- ja Teadusministeeriumile, Siseministeeriumile, Kaitseministeeriumile, Siseministeeriumile, Kultuuriministeeriumile, Välisministeeriumile, Eesti Valdade ja Linnade Liidule ning arvamuse avaldamiseks MTÜ-le Autoettevõtete Liit, MTÜ-le Eesti Taksoettevõtjate Liit, Eesti Puuetega Inimeste Kojale, ÜTK-dele, TTJA-le, PPA-le, TI-le, MTA-le, TRAM-ile.

Tõenäoliselt töötatakse käesoleva väljatöötamiskavatsuse põhjal välja eelnõu, millega muudetakse ÜTS-i ja teisi seaduseid vastavalt käesolevas väljatöötamiskavatsuses väljapakutud regulatiivsetele lahendustele, mis koostööks järele valitaks osutuvad.

Konkreetsed küsimused, millele eelkõige tagasisidet ootame:

1. Küsimus taksojuhi hea maine kohta: Kas kehtivaid takso teenindajakaardi taotleja ja omaja hea maine nõudeid tuleb muuta? Kui jah, siis millistel juhtudel ning mis eesmärgil on see vajalik?
2. Küsimus teenindajakaardi järelkontrolli kohta: Kas on vajalik reguleerida järelkontrolli teostamise kohustuslik periood teenindajakaardi puhul? Kui see on vajalik, siis millistel juhtudel? Kui see ei ole vajalik, siis miks?
3. Küsimus regionaalliini kohta: Mis on regionaalliini iseloomustavad tunnused?
4. Küsimus sõiduplaanide koordineerimise kohta: Kas sõiduplaanide koordineerimise kohustus sätestada seaduse tasandil? Millised asutused kaasata sõiduplaanide omavahelisele koordineerimisele? Kuidas ja millises vormis on sõiduplaanide koordineerimist kõige asjakohasem läbi viia?

Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumist osalesid VTK koostamises Katrin Tambur, Juri Petruhhin ja Hannes Luts. Kliimaministeeriumist osales VTK koostamises Eda Rembel ning Transpordiametist Karl Tiitson.

Vastutavad ametnikud: Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordiosakonna nõunik Kristella Kukk (kristella.kukk@agri.ee) ja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi ühistranspordiosakonna juhataja Andres Ruubas (andres.ruubas@agri.ee).