

Kooskõlastustabel

Ettepaneku sisu	Seisukoht
Justiitsministeerium	
<p>1. Eelnõu § 1 punktiga 8 muudetakse LS § 69 (sõiduki juhtimist keelav joobeseisund). Muudatus seondub mh ka korrakaitseadusega.</p> <p>Seletuskirjas tuleb välja tuua põhjused, miks jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi joobe tuvastamiseks piisab indikaatorvahendiga kontrollimisest. KorS § 38 lg 3 sätestab, et indikaatorvahendi kasutamisega ei või piirduda mootor-, õhu- või veesõiduki, raudteeveeremi või trammi ohutu liiklemise või käituseeskirja nõuete rikkumisega seotud süütegude toimepanemise kahtluse korral. Võrdse kohtlemise nõude rikkumise õigustamiseks piisab mõistlikust põhjusest – see võib siin ka olemas olla väiksema ohupotentsiaali tõttu vms – aga see tuleb seletuskirjas välja tuua.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Paragrahvi 69 lõiget 1 täpsustatakse selliselt, et sinna lisatakse keeld juhil olla alkoholi piirmäära ületavas seisundis. Kehtiv lõige sätestab ainult, et juht ei tohi olla joobeseisundis, kuid § 69 lõikes 3 on sätestatud ka alkoholi maksimaalne lubatud piirmäär juhile, seega peaks juba lõige 1 sisaldama asjaomast keeldu olla alkoholi piirmäära ületavas seisundis.</p>
<p>2. Eelnõu § 1 punktiga 15 asendatakse LS § 206 sõna „kümme“ numbriga „15“. Seletuskirjas tuleb muudatuse selgitusi täiendada. LS § 206 näeb ette vastutuse mitteloetava riikliku registreerimismärgiga mootorsõiduki või maastikusõiduki juhtimise eest. Muudatusega soovitakse kohaldatava trahvimäära tõstmist seniselt kümnelt trahviühikult 15 trahviühikuni. Muudatus on seotud §-de 241, 259, 262 ja 262¹ väärteotrahvimäärade muutmise. Paragrahvi muudatuse eesmärk on hoida üldmenetluses määratava trahvimäära tasakaalu hoiatus- või lühimenetluses määratava trahvimääraga.</p> <p>Märgime, et karistusmäära tõstmise põhjuseks peab olema see, kui praktikas on vastavaid rikkumisi massiliselt ning</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Paragrahvi 206 muudatus välja jäetud.</p>

<p>olemasolev karistusmäär ei ole ennast õigustanud. Kahjuks ei ole seletuskirjas selle kohta mingeid selgitusi ega statistikat välja toodud.</p>	
<p>3. Eelnõu § 1 punktiga 16 täiendatakse LS §-ga 224², millega lisatakse LS-i uus väärtekoosseis, mis näeb ette karistuse jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi juhtimise eest joobeseisundis või lubatud alkoholi piirmäära ületades, siis on tegemist ohutu liiklemise nõuete rikkumisega seotud süüteoga.</p> <p>Märgime, et kehtiva õiguse kohaselt on ka jalgratturile, kergliikurijuhile või pisimopeedi juhile kohaldatav karistusmäär oluliselt madalam, kui nüüd eelnõus kavandatakse. Olukord on oluliselt muutunud ja seda tõdevad ka eelnõu autorid seletuskirjas. Põhjendusena tuuakse välja, et kergemate sõidukite puhul on tegemist väärtetega sõltumata alkoholisemest organismis, karistusmäärad jäävad samuti väiksemaks võrreldes mootorsõidukijuhtidega ning juhtimisõiguse kaotamist ei ole ette nähtud. Samas märgitakse seletuskirjas lk 13 LS § 224² põhjenduste hulgas, et rahatrahv kuni 100 trahviühikut on võrdsustatud alkoholi piirmäära ületavas seisundis mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimise eest määratava karistusega.</p> <p>Mööname, et juhtimisõiguse kaotamist ei ole eelnõus ette nähtud, kuid tähelepanu tuleb pöörata ka LS §-le 106 lõike 1 punktile 5, mis tegelikult võrdsustab nii kergliikuri- kui ka mootorsõidukijuhi. See seos tuleb välja ka seletuskirjast (lk 13):</p> <p><i>„LS-i § 224² lisamisel tuleb arvestada ka koosmõju § 106 lõike 1 punktiga 5. LS-i § 106 reguleerib auto ja mootorratta juhtimisõiguse andmist ning lõike 1 punktis 5 on sätestatud, et juhtimisõigust ei saa teatud ajavahemikul taotleda, kui isikut on</i></p>	<p>Antud selgitus. LS § 224² muudatus välja jäetud.</p>

korduvalt karistatud LS-i 15. peatükis sätestatud väärtegude eest. Seega peab isik arvestama, et jalgrattaga, kergliikuriga või pisimopeediga alkoholi piirmäära ületades või joobeseisundis sõites võivad talle kaasneda ka muud tagajärjed kui vahetult määratud trahv.“

Seoses juhtimisõiguse andmisega tõstatame olulise probleemi.

Juhtimisõigusega sõitmine on karistatav väärteona LS § 201 järgi:

§ 201. Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimine juhtimisõigusega isiku poolt

(1) Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest vastava kategooria mootorsõiduki või trammi juhtimisõigusega isiku poolt – karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut või arestiga.

(2) Sama teo eest isiku poolt, kes on mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimiselt kõrvaldatud või kelle mootorsõiduki või trammi juhtimisõigus on peatatud, kehtetuks tunnistatud või kellelt on mootorsõiduki või trammi juhtimisõigus ära võetud, – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga.

LS § 201 järgi registreeritakse aastas 3100–3500 väärtegu. Alates 2015. aasta 1. jaanuarist näeb karistusseadustik (KarS) ette, et kui juhtimisõigusega sõidetakse süstemaatiliselt, on tegemist kuriteoga KarS § 423¹ järgi.

KarS § 423¹ järgi on registreeritud aastas keskmiselt 612 kuritegu (2021. aastal nt 505 kuritegu, 2020. aastal 586 kuritegu). See moodustab umbes 2,2% kõikidest Eestis registreeritud kuritegudest.

Osaliselt võib juhtimisõiguseta sõitmise eest kriminaalkorras karistatud isikute arvu tõsta asjaolu, et varem väärteo eest karistada saanud isik ei saagi kohe sõidueksamit sooritada. LS § 106 lõige 1 ei luba anda juhtimisõigust isikule, kellel on karistus (st karistus + teatud ajavahemik karistuse ärakandmise järel) teatud liiklusalaste süütegude eest. Nende hulka kuuluvad ka juhtimisõiguseta sõitmine ja süstemaatiline juhtimisõiguseta sõitmine (LS § 201 ja KarS § 423¹):

§ 106. Auto ja mootorratta juhtimisõiguse andmine

(1) Auto ja mootorratta juhtimisõigus antakse ning esmane juhiluba väljastatakse isikule, kellel: 1) varem ei ole olnud auto või mootorratta juhtimisõigust või

2) on mootorratta või traktori juhtimisõigus ja kes soovib omandada täiendavalt auto juhtimisõigust ning

3) ei ole karistatust käesoleva seaduse §-s 201, 223, 224, 226, § 227 lõigetes 2–4, §-s 234, 236 või 237 sätestatud väärteo eest või

4) ei ole karistatust karistusseadustiku 23. peatükis sätestatud liiklussüüteo eest või

5) ei ole korduvalt karistatud käesoleva seaduse 15. peatükis sätestatud väärtegude eest, välja arvatud käesoleva lõike punktis 3 nimetatud rikkumised.

Seega, kui isik saab nt esimest korda karistada juhtimisõiguseta sõitmise eest (LS § 201), siis on talle võimalik juhtimisõigus anda alles karistusandmete kustumise järel. Tulenevalt karistusregistri seaduse (KarRS) § 24 lg 1 p-st 1 tähendab see üldjuhul seda, et rahatrahvi tasumisest peab olema möödunud üks aasta. Kui isikut karistatakse süstemaatilise juhtimisõiguseta sõitmise eest (KarS § 423¹), siis on karistuse kustumise tähtajad veelgi pikemad. Karistus kustub, kui rahalise karistuse täitmisest, üldkasuliku töö tegemisest või tingimisi vangistuse katseajast on möödunud kolm aastat. Reaalse

<p>vangistuse korral kustub karistus viis aastat pärast karistuse ärakandmist.</p> <p>Sisuliselt tähendab see, et pärast karistamist võib juhtimisõiguse taotlemine olla võimalik mitte varem kui ühe aasta pärast, kuid sõltuvalt asjaoludest isegi alles enam kui viie aasta pärast.</p> <p>Kui jätta LS §-st 106 välja viited LS §-le 201 ning KarS §-le 423¹, siis saaks juhtimisõiguse taotleja pärast teo toimepanemist või isegi karistuse jõustumist koheselt juhtimisõigust taotlema asuda. Kui ta sõidab korduvalt juhiloata, ehk süstemaatilise juhtimisõiguse taotlemine, oleks võimalik kriminaalmenetlus lõpetada nn oportuuniteedi põhimõttel ning asetada isikule näiteks kohustus mingi aja jooksul juhtimisõigust omandada. Selleks annaks õigusliku aluse kriminaalmenetluse seadustiku (KrMS) § 202 lg 2 p 7. Kui isik määratud aja jooksul juhtimisõigust ei omanda, jätkatakse kriminaalmenetlust.</p> <p>Eeltoodule tuginedes teeme ettepaneku kaaluda LS § 106 muutmist selliselt, et juhtimisõiguse taotlemine ei välistaks juhtimisõiguse taotlemist. Mõistetavalt on siin diskussiooniruumi, et kas mingid juhud juhtimisõiguse taotlemisest peaksid siiski hõlmatuks jääma (nt kui isik on mingil muul põhjusel juhtimiselt kõrvaldatud ning on taotlemist jätkanud vmt).</p>	
<p>4. Eelnõu § 1 punktiga 17 muudetakse LS § 241 (peatumise või parkimise nõuete rikkumine). Seletuskirjas (lk 13) märgitakse, et LS § § 241 muudatusega lisatakse vastutus peatumiste nõuete rikkumise eest. Palume seletuskirjas välja tuua, millistes LS sätetes on need nõuded kehtestatud.</p>	<p>Arvestatud. Seletuskirja täiendatud.</p>
<p>5. Eelnõu § 1 punktiga 18 muudetakse LS § 259 (jalakäija, kergliikurijuhi, robotliikuri juhi või kasutaja, jalgratturi, pisimopeedijuhiga, loomveoki juhi või sõitja poolt liiklusnõuete muu rikkumine) lõikeid 1 ja 2. Seletuskirjas puuduvad selgitused,</p>	<p>Antud selgitus. Muudatuse eesmärk on mh hoida üldmenetluses määratava trahvimäära tasakaalu hoiatus- või lühimenetluses määratava trahvimääraga. Sellisest eesmärgist lähtuvaid muudatusi on ka varasemalt liikluseaduses tehtud.</p>

<p>millest lähtudes on lõike 1 karistusmääratõstetud kümnelt trahviühikult 15-le. Miks on see tõus ainult viis trahviühikut, mitte aga nt kümme, nagu seda tehakse § 241 lõike 1 puhul? Miks ei toimu ühtlast tõstmist kõigi LS sätete osas, kus rahatrahvi määr on kuni kümme trahviühikut? Palume seletuskirja vastavalt täiendada.</p>	<p>Eelnõuga muudetaksegi kõiki LS sätteid, kus trahvimäär on kuni kümme trahviühikut.</p>
<p>6. Eelnõu § 1 punktidega 20, 21 ja 22 tõstetakse hoiustrahvi määrasid LS §-s 262 ja 262¹. Seletuskirjas (lk 14) väidetakse, et hoiustrahvide määrad on püsinud muutumatuna alates kirjaliku hoiatamismenetluse kasutuselevõtust. Palume seletuskirja täpsustada ja viia sõnastus kooskõlla tegelikkusega. LS §-s 262 kirjalikus hoiatamismenetluses ettenähtud trahvimäärasid tõsteti 2019. a seadusemuudatusega¹. Seega ei vasta tõele väide, et kirjalikus hoiatamismenetluses on määrad püsinud muutumatuna alates kirjaliku hoiatamismenetluse kasutuselevõtust.</p> <p>Seletuskirjas on välja toodud, et üldmenetluse raames MuPO parkimisrikkumiste menetlusi läbi viinud ei ole. Selgub, et vähesed üldmenetlused, mis on läbi viidud, on läbi kaebeõiguse kõik kohtus VTMS § 30 lg 1 p 1 alusel ära lõpetanud.</p> <p>VTMS § 30 lõike 1 punkti 1 kohaselt võib menetleja väärteomenetluse lõpetada, kui menetlusaluse isiku süü ei ole suur ja väärteomenetluse jätkamiseks puudub avalik menetlushuvi.</p> <p>VTMS § 54¹ lõike 5 kohaselt võib kohtuväline menetleja vähetahtsa liiklusväärteo puhul jätta hoiustrahvi määramata ja piirduda mootorsõiduki eest vastutava isiku kirjaliku hoiatamisega, kui ta leiab, et mootorsõiduki eest vastutava isiku hoiatamine teda trahvimata on piisav. Palume hinnata, kas praktikas on tekkinud</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Eelnõuga muudetavates punktides toodud hoiustrahvimäärad on püsinud samas suuruses (LS § 262 p 2) või neid on isegi vähendatud (LS § 262 p 3). Näiteks Justiitsministeeriumi viidatud eelnõuga vähendati § 262 punkti 3 hoiustrahvimäära 64 eurolt 40 euroni (ja nt § 262 punkti 4 trahvimäära 96 eurolt 40 euroni).</p> <p>MuPO andmetel on nad lisaks seletuskirjas välja toodud trahvidele koostanud ca 10 000 kirjalikku teavitust, millede puhul mõjutustrahvi ei järgne. Seega, amet kasutab VTMS § 54¹ lg 5 sätestatud võimalust laialdaselt.</p> <p>Mis puudutab parkimisrikkumiste korral kohaldatava trahvimenetluse liiki, siis tuleb arvestada parkimise kui tegevuse elulisi asjaolusid ja iseloomu, st et sõiduki parkinud isik reeglina ei ole kogu parkimise aja pargitud sõiduki juures ja seepärast on ka kohtuvälisel menetlejal väga raske või pea võimatu isiku suhtes üldmenetlust kohaldada. See eeldaks, et kohtuväline menetleja ootab nõudeid rikkuva sõiduki juures seni, kuni sõiduki valesti parkinud isik sõiduki juurde tagasi pöörduks. Selline ootamine ei ole tõenäoliselt väga efektiivne viis parkimisnõuete rikkujatega tegelemiseks. Osaliselt sel põhjusel ehk ongi ka hoiustrahvimenetluse süsteem välja töötatud. Ka kaasneb üldmenetlusega isikule tagajärg, mille tulemusel saab isik karistuse ja ta kantakse karistusregistrisse, samas kui hoiustrahvi korras</p>

<p>vastuolu, kus kohus peab selliste rikkumiste puhul mõistlikuks menetluse lõpetamist, aga kohtuväline menetleja soovib ainult karistada.</p> <p>Palume kasvõi MuPO osas välja tuua, kui palju on MuPO kohaldanud VTMS § 54¹ lõikes 5 sätestatud võimalust. Kiirmenetluse otsuseid on tehtud 2 tk (kumbki 60 eurot). Kõik ülejäänud on kas hoiustrahvi- või lühimenetluse otsused. Mis on põhjus, miks üldmenetlusi ja kiirmenetlusi on nii vähe tehtud? Nende menetluste raames saab ka kehtiva seaduse kohaselt määrata karmima karistuse kui hoiatamismenetluses. Praegu jääb mulje, et tegeletakse vaid ühte liiki menetlustega, mida on mugavam läbi viia.</p> <p>LS § 92 lõike 2 punktid 1 ja 2 lubavad sõiduki teisaldada valvega hoiukohta, kui sõiduk on pargitud nii, et see on ohtlik teistele liiklejatele või häirib oluliselt liiklust, samuti siis, kui see kahjustab teed või haljasala.</p> <p>LS § 262 punkt 3 lubab kohaldada hoiustrahvi, kui sõiduk on pargitud viisil, mis on ohtlik teistele liiklejatele või häirib oluliselt liiklust. Tõstatame küsimuse, kui palju on kohaldatud lisaks hoiustrahvile sõiduki teisaldamist? Kui palju on kohaldatud hoiustrahve korduvalt samale isikule? Küsimus tekib tulenevalt asjaolust, et seletuskirjas väidetakse, justkui on odavam maksta rahatrahvi kui parkimise eest tasuda. Millele tuginedes ollakse veendunud, et üks ja sama isik kunagi ei tasu parkimistasu, tasudes parema meelega hoiustrahvi, kuna see on odavam? Palume seletuskirja eelnevale tuginedes täiendada.</p>	<p>mootorsõiduki vastutavale kasutajale määratav trahv ei ole karistus ja seda ei kanta karistusregistrisse. Seega võib just üldmenetlus olla isikule rohkem koormavam kui näiteks hoiatamismenetluse kasutamine.</p> <p>Mis puudutab aga lühimenetluse kohaldamist üldmenetluse asemel, siis on VTMS § 54⁸ lõike 1 kohaselt kohustuslik menetlusliik, välja arvatud juhtudel, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) esinevad asjaolud, mis ei võimalda lühimenetlust lõpule viia kohapeal; 2) lühimenetlusele allutatud isik soovib vaidlustada väärteo tunnustega teo toimepanemise. <p>Samuti ei kohaldata lühimenetlust, kui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sama teo kohta alustatakse kirjalikku hoiatamismenetlust; 2) lühimenetluse aluseks olevas väärteo tunnustega teos esinevad eri väärteokoosseisude tunnused ja nendest vähemalt ühe kohta alustatakse üld- või kiirmenetlust; 3) seadus näeb väärteo eest põhikaristusena ette eriidiguse äravõtmise, aresti või lisakaristuse kohaldamise. <p>Leiame, et selle analüüsimine, kas üldmenetluse, lühimenetluse ja kirjaliku hoiatamismenetluse kohaldamise alused on tasakaalus, on eelkõige Justiitsministeeriumi kui karistuspoliitika kujundaja ülesanne.</p> <p>Mis puudutab valvega hoiukohta teisaldamist, siis meile teadaolevalt on teisaldamist reeglina kohaldatud nõ romusõidukite probleemi lahendamisel. Parkimismäärade rikkumisel ei pruugi sõiduki teisaldamine olla proportsionaalne meede ja reeglina ongi kasutatud kas kirjalikku teavitamist või hoiustrahvi.</p> <p>Seletuskirjas toodud näide Tallinna vanalinna parkimistasu ja trahvimäära suuruse proportsioonist on toodud hüpoteetilise näitena.</p>
<p>7. Eelnõu § 2 – autoveoseaduse muudatused on seletuskirja kohaselt seotud EL direktiivi</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>

<p>ülevõtmisega, samas kui LS ja PPVS muudatused on tingitud siseriiklikust vajadusest. EL direktiivi ülevõtmisega seotud sätete lisamine LS muudatuste sappa võib tekitada ohu, et LS EN menetluse venimise tulemusel ei jõuta direktiivi tähtaegselt üle võtta. Direktiivi ülevõtmise sätete sujuva menetlemise tagamiseks soovitame need vormistada eraldi eelnõuna.</p>	
<p>8. Seletuskirjas on VTK koostamata jätmist põhjendatud olulise õigusliku muudatuse või oluliste mõjude puudumisega (HÕNTE § 1 lõike 2 punkt 5), kuid parandatud seletuskirja mõjuanalüüsist nähtub oluliste (positiivset laadi) mõjude esinemine. Nii VTK puudumise kui ka oluliste mõjude esinemise tõttu peame vajalikuks kavandada eelnõu mõju järelhindamine (HÕNTE § 46 lg 3 p 7). Seletuskirjas toodud näide Aalto ülikooli uuringust näitas piirangute mõju elektritõukerastega toimunud õnnetuste arvu vähenemisele, seega võiks sarnase regulatsioonide mõju hindava järeluuringu ka Eestis kavandada. Riigikogu vastuvõetud strategiadokument „Õigusloomepoliitika põhialused aastani 2030“ punktide 12.4. ja 12.4.1. järgi kontrollitakse järelhindamise kaudu eesmärgi saavutamist esmajoones selliste eelnõude jõustumise järel, millel on oluline mõju. Kuna kõnesolev eelnõu puudutab elanikkonda laiemalt ja on ühiskonnas oluline teema, siis leiame, et kõnealuses eelnõus on järelhindamise kavandamine asjakohane.</p> <p>Seletuskirjas lk 29 (punkti 6.7) on järelhindamise tegemata jätmist põhjendatud sellega, et eelnõu mõju jälgitakse ja kaardistatakse jooksvalt läbi registreeritud liiklusõnnetuste statistika. Kuivõrd eelnõu mõju plaanitakse jooksvalt jälgida ja kaardistada, siis saab selle järelhindamisena vormistada, tulemused avalikustada ning Riigikogule järeldused esitada (ÕPPA p 12.4.3).</p>	<p>Antud selgitus. Registreeritud liiklusõnnetuste statistikast antakse regulaarselt (pea igas kvartalis) ülevaade Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonile. Samuti on statistika jooksvalt kättesaadav Transpordiameti veebilehel, aadressil: https://www.transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika. Täiendavat mõjude järelhindamise aruande koostamist ei pea eelnõu koostajad seetõttu vajalikuks.</p>

<p>9. Palume arvesse võtta ka käesoleva kirja lisades esitatud normitehnilised ja keelemärkused.</p>	<p>Arvestatud.</p>
<p>Eesti Linnade ja Valdade Liit</p>	
<p>1. Paragrahvi 20 lõike 3 muudetud sõnastuse kohaselt tohib asula sõiduteel peatada või parkida ühe- või kahe- või kaherattalist kergliikurit kõrvuti kahes reas, kusjuures sõiduki pikitelg peab olema rööpne sõiduteeäärrega ja takistuse puudumisel ei tohi sõiduk olla kaugemal kui 0,2 meetrit sõiduteeäärdest.</p> <p>Leiame, et antud sõnastusega luuakse rendiettevõtetele võimalus rendile antavate sõidukite ladustamiseks sõidutee äärde, mis võib tekitada täiendavat liiklusohu.</p> <p>Samuti ei pruugi parkimiskohale manööverdav sõiduk seal parkivat kergliikurit märgata.</p> <p>Teeme ettepaneku täiendada sõnastust selliselt, et jalgrattaid ning ühe või kahe- või kaherattalist kergliikurit tohib sõiduteel parkida vaid seda lubava liikluskorraldusvahendi olemasolu korral.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Juba kehtiva korraga on lubatud kergliikurit asula sõiduteele peatada ja parkida. Lisaks on juba lubatud peatada ja parkida kahe- või kaherattalisi külghaagiseta mootorrattaid, jalgrattaid, mopeede ja pisimopeede kõrvuti kahes reas. Hinnanguliselt ei muuda ühe- või kahe- või kaherattalise kergliikuri lisamine sellesse nimekirja olukorda ohtlikumaks. Renditavad kergliikurid ei erine mõõtmetelt oluliselt jalgratastest, seega pole tõenäoline, et need oleksid kehvemini märgatavad, kui jalgrattad. Kahes reas kõrvuti parkimisel on kergliikurid tõenäoliselt isegi paremini juhtidele märgatavad, kui üksik teel seisev kergliikur.</p>
<p>2. Paragrahvi 20 soovitakse täiendada lõikega 4³. Täiendusega võetakse jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi parkimisel võimalus nende lukustamiseks rajatise külge, mis asub kõnnitee sõidutee poolsel küljel.</p> <p>Teeme ettepaneku muuta sõnastust selliselt, mis võimaldaks jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi parkimise ka kõnnitee sõiduteepoolsel küljel juhul, kui piirkonnas puudub rattahoidik ning parkimine on vajalik sõiduki lukustamiseks kõnnitee sõidutee pool asuva taristu külge.</p> <p>Parkimisega seonduvalt toome lisaks välja probleemi, mis võib tekkida jagatud kergliiklustee ruumi korral. Jagatud ruumi korral paikneb vahetult sõiduteega esmalt jalgrattaliikluseks mõeldud kergliiklustee osa ning seejärel jalakäijate liikumiseks mõeldud ala. Vastavalt lõike sõnastusele,</p>	<p>Osaliselt arvestatud.</p> <p>Paragrahvi 20 lõike 4³ sõnastust täiendatud.</p> <p>Mis puudutab kommentaari jagatud ruumi osas, siis nõustume sellega, et teoreetiliselt võib tekkida olukordi, kus jalakäija peab liiklemiseks kasutama peamiselt ratturile mõeldud kergliiklustee osa, kuid tõenäoliselt ei ole hea kohustada sõidukeid parkima ka peamiselt jalgrattaliikluseks mõeldud teosale. Oluline on mõista, et kõik kergliiklusteel liiklejad peavad arvestama seal liiklevate teiste liiklejatega ja ei tohi üksteist ohustada. Paratamatult esineb ka muid olukordi, kus jalakäijad peavad kasutama peamiselt jalgratturile ettenähtud jalgratta- ja jalgtee osa ning vastupidi.</p>

<p>tuleb jalgratas, kergliikur ja pisimopeed sellisel juhul parkida jalakäija liiklusruumi. See piirab jalakäijate liikumisvõimalusi ning võib tekitada olukorra, kus jalakäija peab liiklemiseks kasutama ratturitele mõeldud kergliiklustee osa, mis võib tekitada täiendavat liiklusohu. Leiame, et kirjeldatud teema vajab täiendavat lahendust.</p>	
<p>3. Eelnõu punktis 17 toodud liiklusseaduse § 190¹³ kohane laenukergliikurite märgistamine on väga oluline. Mõistlik ja vajalik on kehtestada regulatsioon, et laenukergliikurite (neid on kõige rohkem) tuvastamine oleks lihtne ja kiire tagamaks mh järelevalve tegemise parkimisreeglite järgimise osas. Eelnõu seletuskirjas ei ole selgitatud kaalutlusi, miks seadusandja märgistamise kohustust ei kehtesta vaid jätab sellise olulise nõude KOVide kehtestada. Olemuselt on seadusandja nõude siiski üpris täpselt juba kirjeldanud ning tundub ebamõistlik mitmetel KOVidel olemuselt sama sätet/kohustust kehtestada oma määrusega.</p> <p>Teeme ettepaneku sõnastada punktis 17 toodud § 190¹³ järgmiselt:</p> <p>„Kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta rendile- või üürile andmisega tegelev ettevõtja on kohustatud renditava- või üüritava sõiduki varustama selgelt loetava identifitseerimisnumbri, rendile- või üürile andva ettevõtja telefoninumbri ja ärinimega.“</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>12². peatükki tuleb vaadata tervikuna, st et § 190¹³ lõikes 1 toodud märgistamise kohustuse kehtestamine on mõistlik siiski koos § 190¹⁴ sätestatud majandustegevuse nõuete kehtestamisega. St et kui omavalitsusüksus otsustab kasutada õigust kehtestada majandustegevuse nõuded, siis sellega kaasneb järelevalve lihtsustamiseks ka vajadus kehtestada märgistamise nõuded. Märgistamise nõude kehtestamisest eraldiseisvalt paraku suurt väga kasu ei ole. Sellest tulenevalt on ka märgistamise nõue jäetud omavalitsusüksuse pädevusse.</p>
<p>4. Teeme ettepaneku täiendada § 190¹⁴ lõiget 1, mis annaks kohalikule omavalitsuse üksusele võimaluse määrata rendile antavate kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste maksimaalne arv.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Leiame, et kohasem meede on rendi- või üürikergliikurite kiiruse piiramine. Kuigi renditavate või üüritavate kergliikurite arvu vähendamine võib teoreetiliselt sobida liiklusõnnetuste arvu langetamiseks, siis arvestades, et kergliikurite liikuvusteenuse peamine eelis tulebki sellest, et tarbija saab kiirelt oma liikumispunkti algusest leida sobiva kergliikuri sihtpunkti edasilikumiseks, siis ei pruugi kergliikurite arvu piirang olla siiski kohane meede. Äärmiselt keeruline on leida seda mõistlikku ja proportsionaalset lubatavat arvu</p>

	<p>kergliikureid, mis oleks põhjendatud ja arusaadav piirang.</p> <p>Lisaks tekib küsimus, et kas piirangu peaks seadma koguarvule või näiteks ühte piirkonda koondunud sõidukite arvule? Ja kui koguarvu piirangu juures koondub ühte piirkonda palju kergliikureid, siis võib ikkagi neist tulenevalt olla suurem risk õnnetuste toimumiseks. Lisaks tuleb arvestada ka seda, et 2/3 kergliikuriõnnetustest on ühesõidukiõnnetused, mitte kokkupõrked, seega ei pruugi ka sellest vaatest kergliikurite arvu piiramine olla kohane meede.</p>
<p>5. Paragrahvi 190¹⁴ lõikes 1 on loetletud nõuded, mida võib kohaliku omavalitsuse üksus kehtestada ettevõtja kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile- või üürile andmise majandustegevusele. Paragrahvi 190¹⁴ lõikes 2 on toodud, et eelpool nimetatud nõuete täitmise kohustuse võib seada sõltuvusse ettevõtja renditavate- või üüritavate sõidukite arvust. Teeme ettepaneku täiendada lõike 2 sõnastust lisades „... ja piirkonna või tänava liiklustingimustest“.</p>	<p>Arvestatud.</p>
<p>6. Paragrahvi 190¹⁴ lõikes 3 on märgitud, et omavalitsuse üksus võib sõidukiirust piirata kuni 15 kilomeetrini tunnis ning seda ajavahemikus 21.00–7.00. Meie hinnangul ei pruugi määratud ajavahemikul kiiruse piiramine tagada erinevate liiklejagruppide liiklusohutust. Seda eelkõige piirkondades, kus puudub eraldi jalgrattaliikluseks mõeldud taristu. Näitena saame tuua vanalinna ning pargid, kus lähtuvalt liiklejate hulgast on vajadus kiirust piirata ka päevasel ajal. Näitena saame tuua kokkuleppe rendiettevõtjatega, millega on Tallinna vanalinnas piiratud kergliikurite sõidukiirust 15km/h ööpäevaringselt. Ettepanek, lubada kohaliku omavalitsuse üksusel piirata kergliikurite sõidukiirust vastavalt vajadusele ööpäevaringselt.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Eelnõuga lubatakse kohaliku omavalitsuse üksusel sõidukiirust piirata kuni 10 kilomeetrini tunnis ja ööpäevaringselt.</p> <p>Selgitame täiendavalt, et eelnõus toodud sätted ei piira omavalitsusüksute ja ettevõtjate senise koostöö jätkumist, st ka edaspidi on võimalik omavalitsusüksutel koostöös ettevõtjatega kokkuleppeliselt piirata tihedama jalakäijaliiklusega või muu ohu tõttu sõidukiiruseid, näiteks parkides, Tallinna vanalinnas, koolide- ja lasteaedade läheduses jmt kohtades.</p>
<p>7. Eelnõu punktiga 17 täiendatakse seadust 12². peatükiga, millega kehtestatakse üüritavatele kergliikuritele ja jalgratastele</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Kui eelnõu vastu võetakse ja see kehtima hakkab, siis tuleb lähtuda kehtivast regulatsioonist ja kui</p>

<p>läbi majandustegevuse piirangute teistsugused liiklusreeglid (sõidukiirus, parkimiskeeld jt) kui isiklikus omandis või muul alusel valduses olevatele kergliikuritele ja jalgratastele. Selle peatüki kehtestamisega võib tekkida avalik ootus, et uus regulatsioon (nt omavalitsuse poolt kehtestatud kiiruspiirangud) laieneks kõigile kasutajatele, mida antud juhul ei plaanita. Lisaks on sama peatüki sätete rakendamine ja nende täitmise üle järelevalve tegemine raskendatud, kui mitte võimatu põhjusel, et kergliikurite ja jalgrataste üürimine ei ole litsentseeritav tegevus ja puudub võimalus tuvastada, milliste juriidiliste isikute suhtes seaduse 12². peatüki sätteid laienevad (kelle tegevusalaks on ülalnimetatud sõidukite üürimine). Kergliikurite ja jalgrataste kolmandate isikute valdusesse andmine ei eelda vaid üürilepingu sõlmimist, nimetatud sõidukite valdust on võimalik üle anda ka muude võla- või asjaõiguslike tehingutega.</p>	<p>see reguleerib ainult teatud isikuid (käesoleval juhul kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta rendile- või üürile andmisega tegelevaid ettevõtjaid), siis ei saa olla ootust, et regulatsiooni alusel kehtestataks nõudeid muudele isikutele. Kui avalikkuses tekib ootus, et regulatsioon peaks hõlmama ka muid subjekte, siis on võimalik seadust muuta.</p> <p>Mis puudutab järelevalvet, siis eelnõu koostamise käigus kaaluti ka tegevusloakohustuse kehtestamist, kuid leiti, et kavandatavad majandustegevuse nõuded on sellised, mida on võimalik efektiivselt kontrollida ka järelkontrolli käigus ja selleks ei ole vaja eelnevat tegevusloa andmise käigus teostatavat kontrolli. Tegevusloa andmise menetluse peamine väärtus seisnekski selles, et enne tegevuse alustamist on võimalik kontrollida isiku nõuetele vastavust, samas on eelnõu kohased omavalitsusüksuse poolt kehtestatavad nõuded olemuselt sellised, mida on võimalik ja vaja kontrollida jooksvalt ja mis võivad ajas muutuda. Tegevusloakohustuse kehtestamine ei annaks kvalitatiivselt oluliselt midagi juurde.</p> <p>Ettevõtjaid, kes nõuetele peavad vastama, on võimalik tuvastada nende teostatava majandustegevuse kaudu. Samuti saab omavalitsusüksus õiguse kehtestada sõidukite märgistamise nõuded, mis veelgi lihtsustavad nõuete kontrollimist.</p>
<p>Bolt Technology OÜ</p> <p>1. Eelnõuga antakse kohaliku omavalitsuse üksusele õigus kehtestada majandustegevuse nõuded kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile- või üürile andmisele.</p> <p>Bolti kommentaar: Üldise kommentaarina juhime seadusandja tähelepanu, et majandustegevuse nõuded on oma olemuselt piiravad ning ettevõtlusvabaduse piirangute puhul on oluline, et oleks arvestatud piirangute proportsionaalsust taotletava eesmärgiga.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Vt selgitust Tuul Mobility OÜ kommentaarile punktis 2.5.</p>

<p>2. Eelnõuga sätestatakse kergliikurite parkimisviis, st et kergliikur tuleb parkida eemale sõiduteeäärest ja rööpselt jalgteel, kõnniteel või jalgratta- ja jalgteeläärega ning asjaomase kergliiklustee äärest takistuse puudumisel mitte kaugemal kui 0,2 meetrit.</p> <p>Bolti kommentaar: mõistame ettepaneku eesmärgi, kuid juhime tähelepanu, et ka isiklike sõiduautosid tuleb parkida mitte kaugemal kui 20 cm äärekivist, samas praktikas on see pigem erand kui reegel. Ükskõik millise sõiduki parkimine on alati esmajärjekorras kultuuriküsimus.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Liiklusreeglite puhul on tegu pea kogu ühiskonda hõlmavate ja äärmiselt laia igapäevast käitumist hõlmava mahuka reeglistikuga, mille eesmärk on nii kohustav kui ka kasvav ja suunav. Parkimisreeglite eesmärk on suunata juhte parkima teatud korra kohaselt ja korrapäraselt. On mõistetav, et nõuete detailsus on see, millest sõltub nende järgimise lihtsus ja kohaldatavus. Mootorsõidukite puhul on äärekivist parkimise nõue 0,2 m küll spetsiifiline ja täpne, kuid selle laiem eesmärk on anda isikule mõista, milline parkimisviis on õige ja korrektne, st et sõiduk pargitaks sisuliselt võimalikult äärekivi lähedale ehk et see ei takistaks teel teisi liiklejaid. Kui nõuet siiski rikutakse, aga isik on parkinud sõiduki siiski selliselt, et see teisi isikuid ei ohusta ja liiklust ei takista, siis on tõenäoliselt samas täidetud liiklusseaduse ja liiklusreeglite laiem eesmärk, milleks on teisi liiklejaid arvestav, hooliv ja ettevaatlik käitumine, liikluse sujuvuse tagamine ning ohu ja kahju tekitamise vältimine inimestele, varale ja keskkonnale. Seejuures ei pea igale rikkumisele järgnema alati karistus, sest reeglite mittetäitmisele saab tähelepanu juhtida ka ilma igakordse karistuse määramiseta, samuti tuleb arvestada, et ka järelevalve puhul peab prioriseerima kontrolli vähemohhtlikumate ja ohtlikumate rikkumiste vahel.</p>
<p>Tuul Mobility OÜ</p>	
<p>4. Sissejuhatavalt olgu öeldud, et Tuul toetab Eelnõu eesmärgi püüda leida lahendusi liiklejate ohutuse suurendamiseks. Tuul on aastaid püüelnud sama eesmärgi poole, otsinud erinevaid lahendusi ja teinud suuri investeeringuid, muu hulgas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kõige turvalisema tõukeratta välja arendamine ja tootmine. Tuule tõukerattaid eristab täna teistest tõukerattastest nt lühim pidurdustee, stabiilne sõidukogemus, laiad õhkrehvid, mis vähendavad vibratsiooni ning annavad parima haarduvuse, tagades seeläbi sõidu turvalisust jpm; 	<p>Hea meel on näha, et Tuul Mobility OÜ suhtub oma tegevusse vastutustundlikult ja innovatiivselt ning on jätkuvalt esirinnas ohutusele panustamisel. Sealhulgas on väga tänuväärne, et Tuul Mobility OÜ on juba rakendanud mitmeid meetmeid ja piiranguid (nt automaatne kiiruse alandamine teatud piirkondades ja parkimiskeelualade määramine), mida ka käesolev eelnõu võimaldab omavalitsusüksusel kohaldada.</p>

<ol style="list-style-type: none"> 2) Rakendusesisene algaja režiimi seadmise võimalus teenuse kasutajale, mis piirab tõukeratta sõidukiirust kuni 15 km/h; 3) Jalakäijate rohketes linnaosades on Tuul tõukerataste kiirust automaatselt alandanud; 4) Parkimiskeelualade määramine, kus tõukeratta hooletu parkimine võib endast ohtu kujutada. Lisaks on rakendusesiseselt loodud võimalus tagasiside andmiseks valesti pargitud või probleemsete tõukerataste osas. Linnas on ööpäevaringselt kättesaadavad operaatorid, kes teavitusi, sh probleeme tänaval lahendavad; 5) Soovituslike parkimiskohtade loomine ja teenuse kasutajatele soodustuse andmine, et motiveerida vastavate parkimiskohtade kasutust; 6) Järjepidev ja süstemaatiline ohutuse teavitustöö nii rakendusesiseselt (koolitused, rakendusesisene suhtlus) kui erinevate sotsiaalmeedia kampaaniate kaudu. Viimaseid on Tuul läbi viinud iseseisvalt ning koostöös teiste ametiasutustega, nt Transpordiametiga. Samuti on tõukerataste paigutatud kleepsud, mis tuletavad liiklus- ja ohutusreegleid teenuse kasutajatele meelde; 7) Ohutu sõidu koolituste korraldamine nii avalikkusele kui erinevatele asutustele (nt koolid, politsei jne); 8) Kiivrite annetamine lastele, sh kiivrite müümine omahinnaga. 	
<p>5. Tuule kogemuse pinnalt saab öelda, et Eelnõu eesmärgi saavutamine on võimalik vaid siis, kui on tagatud lihtsad, eesmärgipärased ja proportsionaalsed</p>	

<p>reeglid. Vastasel juhul ei saavutata Eelnõu eesmäärke ning ebaselgete reeglite kehtestamine võib hoopis tuua kaasa uusi probleeme ning suurendada liiklejate riske.</p>	
<p>6. Eelnõu regulatsioon ei saavuta enda eesmärki. Eelnõu eristab ilma mõistliku põhjenduseeta ettevõtjate poolt renditavaid kergliikureid tarbijate omandisse kuuluvatest kergliikuritest. Eelnõus sõnastatud liiklusohutuse eesmärgi saavutamiseks ei saa aga keskenduda üksnes ühele liiklejate grupile – ettevõtjate poolt renditavatele kergliikuritele. Piirangu seadmine üksnes ettevõtjate poolt renditavatele kergliikuritele ei ole mõistlikult põhjendatav. Liiklusohutuse saavutamiseks peab kogu liiklusvoog olema ühel viisil reguleeritud. Sellest tulenevalt peab nt kergliikurite kiirus olema ühtlane, st liiklejad peavad olema võimelised liikuma sama kiirusega vältimaks segadust ja liiklusohutlike olukordade teket. Asudes piirama üksnes renditavate kergliikurite piirkiirust, luuakse avalikku liiklusruumi juurde ebaselgust ning seeläbi täiendavaid riske ja ohte. Seda ei ole Eelnõu koostamisel vähimalgi määral analüüsitud ega arvestatud. Lisaks ei too Eelnõu kergliikurite parkimise regulatsioon kergliikurite parkimiskorda ja -praktikasse selgust ja mõistetavaid lahendusi. See mõjub hoopis vastupidiselt. Kui Eelnõu välja töötamisel oleks läbi viidud asjakohane analüüs, siis oleks selgunud see, et avaliku ruumi planeerimisega seotud probleeme ei saagi lahendada üksnes ja vaid liiklusseaduse muutmise kaudu. Probleemi algpõhjus ei ole kergliikurites ega liiklusseaduses, vaid avaliku ruumi lahendustes.</p>	<p>Antud selgitus. Eelnõu keskendub rendi- või üürikergliikuritele just sel põhjusel, et enamik õnnetustest toimub nendega.</p> <p>Väide, et kogu liiklusvoog peab olema liiklusohutuse saavutamiseks ühel viisil reguleeritud, on selgelt meelevaldne. Ka kehtiva LS kohaselt ei ole liiklusvoog reguleeritud ühel viisil – juba praegu on liiklusseaduses sätestatud erinevatele sõidukitele või nende alaliikidele erinevad piirkiirused. Samuti liiguvad praktilistest liiklusoludest ja -olukordadest tulenevalt sõidukid erineva kiirusega, mitte pidevalt sujuvalt maksimaalse lubatud piirkiirusega. Eriti tuleb see välja jalakäijate liiklusruumis, kus liiklejad nii jalakäijad (sh tavatõukeratastega, ruladega, rulluisitud jmt vahenditega) kui ka erinevad sõidukid erineva kiirusega (kergliikurid, jalgrattad, pisimopeedid). On ebamõistlik nõuda, et nad peaksid seal kõik liikuma samaaegselt ühtlaselt sama kiirusega – sellist olukorda ei ole praktikas võimalik saavutada, sest see ei ole lihtsalt eluliselt võimalik. Pealegi pole kõik liiklejad võimelised üheaegselt liikuma sama kiirusega ja isegi kui oleksid võimelised, siis puuduks selleks praktiline vajadus.</p> <p>Arusaamatuks jääb väide, et eelnõu kergliikurite parkimise regulatsioon ei too parkimiskorda ja praktikasse selgust ja mõistetavaid lahendusi. Parkimise liiklusreeglite täiendamisel on just vastupidine eesmärk ja märkusest ei ole aru saada, kas see kommentaar käib liiklusreeglite kohta või majandustegevuse nõuete kohta, mis puudutavad parkimist. Eelnõuga täpsustatakse parkimise liiklusreegleid. Omavalitsusüksusele ei anta pädevust seaduses sätestatud liiklusreegleid muuta. Omavalitsusüksusel lubatakse kehtestada rendile- või üürile antavate sõidukite osas tehnoloogiliste piirangute kaudu parkimise keelualasid ja</p>

	<p>sätetada tingimusi omavalitsusüksuse määratud parklatele või parkimisaladele, mitte aga muuta seaduses sätestatud üldisi parkimise liiklusreegleid. Eelnõus on piisava selgusega välja toodud omavalitsusüksute pädevus.</p> <p>Arusaamatu on ka väide, et eelnõu peaks justkui lahendama kõik kergliikuritega ja kergliiklusega seonduvad avaliku ruumi planeerimise ja taristu probleemid. Märkuse esitajad ootavad siin eelnõult lahendusi, mis ei olegi selle eelnõu eesmärk – õigusnormide loomise või muutmise ega ei ole võimalik lahendada taristu puudumise või selle rajamise küsimusi. Tuleb eristada soovitavaid eesmärke ja nende saavutamiseks sobivaid meetodeid. See aga ei tähenda, et avaliku ruumi lahendustega riik ega omavalitsusüksused ei tegeleks. Taristu arendamine on pikk ja järjepidev töö, mille tegeletakse edasi sõltumata käesolevast eelnõust.</p>
<p>7. Eelnõu mõjub äärmiselt koormavalt kõigile kergliikurite rentimise või üürimisega tegelevatele ettevõtjatele, sh Tuulele ning seda mitmel tasandil:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Eelnõu tekitab õiguslikult ebaselge olukorra, kus KOVid peavad asuvad oma haldusterritooriumil kehtestama majandustegevusele piiranguid, kuid selleks puuduvad selged alused ja kriteeriumid. Siin tekib konflikt Põhiseadusest tuleneva õigusselguse ja õiguskindluse põhimõttega. 2) Eelnõu ei sisalda mõistlikku ülemineku regulatsiooni uue regulatsiooniga kohanemiseks, st vajaliku tehnilise funktsionaalsuse loomiseks. Eriti intensiivselt riivab see väiksema suurusega kergliikurite rendi- ja üüriettevõtjaid. Siin tekib konflikt Põhiseadusest tuleneva õiguspärase ootuse ja õiguskindluse põhimõttega. 	<p>KliM ei nõustu esitatud väidetega.</p> <p>Selgitame oma seisukohti alljärgnevate punktide vastustes.</p>

- 3) Eelnõuga pannakse ebavõrdsesse olukorda kergliikurite rentimise või üürimisega tegelevad ettevõtjad võrreldes teistes sarnastes majandusharudes tegutsevate ettevõtjatega (nt auto rendiettevõtetes Bolt Drive, Citybee), kus analoogsed omavalitsuse põhiselt erinevad kiiruspiirangud puuduvad. Samuti diskrimineerib Eelnõu kergliikurite kasutajate tasandil ühelt poolt isikuid, kes kasutavad majandustegevuse raames renditavaid kergliikureid, ja teiselt poolt neid isikuid, kes kasutavad kergliikureid mõnel muul alusel. Siin tekib konflikt Põhiseadusest tuleneva **võrdse kohtlemise põhimõttega**.
- 4) Eelnõu mõju on kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetele, sh Tuulele eriliselt koormav, sest erinevates omavalitsustes kohalduvate erinevate piirangute arvestamine ja integreerimine süsteemidesse nõuab ebaproportsionaalselt palju ressursse ja otseseid mahukaid investeeringuid. Siin tekib konflikt Põhiseadusest tuleneva **ettevõtlusvabaduse ja omandipõhiõigusega, sh proportsionaalsuse põhimõttega**.
- 5) Eelnõu jätab reguleerimata mitmed olulised küsimused ja delegeerib täitevvõimule põhiõigusi piiravate otsuste tegemise ilma õigusliku aluseta. Siin tekib konflikt Põhiseadusest tuleneva **seaduslikkuse põhimõttega**.
- 6) Eelnõu menetlemise protsess ja selle regulatsioon on otseses vastuolus **hea õigusloome ja**

<p>normitehnika nõuetega.</p>	<p>eeskirja</p>
<p>2. ÕIGUSLIK ANALÜÜS JA JÄRELDUSED 2.1. Eelnõu on vastuolus õigusselguse põhimõttega</p>	
<p>9. PS § 10 sisalduva õigusselguse põhimõtte kohaselt peab keskmiste võimetega normiadressaat olema võimeline asjakohase nõustamise abiga saada aru normi tagajärgedest, st milliseid kohustusi normadressaadile kaasa toob ning millist käitumist normiadressaadilt oodatakse. Õigusselguse põhimõtte tuleneb PS §-ga 10 tagatud õigusriigi põhimõttest (3-4-1-17-08, p 25-26). Riigikohtu praktika järgi ei ole õigusselguse nõudega kooskõlas olukord, kus normiadressaatidel ei ole võimalik asjakohase selgusega mõista loodavat regulatsiooni ning seda, milliseid kohustusi loodav regulatsiooni normiadressaadile kaasa toob.</p>	<p>KliM ei nõustu esitatud väidetega. Selgitame oma seisukohti alljärgnevate punktide vastustes.</p>
<p>10. Eelnõu on õiguslikult ebaselge. Selle regulatsioon ei ole arusaadav muu hulgas alljärgnevatel juhtudel: 1) Mida tähendab, et KOV võib kehtestada „kuupäevad /.../, millal ettevõtja peab tehnilist funktsionaalsust kasutades sõiduki sõidukiirust piirama“ (LS § 190¹⁴ lg 1 p 3)? Kas KOV võib vastava nõude kehtestada ajutiselt (nt paar päeva või maksimaalselt nädal) või alaliselt (nt kuu või aasta, seades kuupäevadeks nt 01.01.2022 kuni 31.12.2022)? Selguse vajadus selles on vältimatu, sest sellest sõltub, kui intensiivseks kujunevad rendi- ja üüriettevõtete majandustegevuse piirangud ning kas teatud piirkondades tuleb rendi- ja üüriettevõtetal turul tegutsemine üldse lõpetada.</p>	<p>Omavalitsusüksus võib kehtestada piirangud nii alaliselt kui ajutiselt, nii konkreetsete kuupäevade kui ka nädalapäevade kaupa.</p>

<p>2) LS § 190¹⁴ lg 3 järgi võib KOV piirata sõidukite piirkiirust kuni 15 km/h. LS § 190¹⁴ lg 1 p 3 alusel võib KOV kehtestada piirkonnad, kus peab ettevõtja tehnilist funktsionaalsust kasutades sõiduki sõidukiirust piirama. Ebaselgeks jääb see, mis on sõiduki kiiruse piiramise täpsus? Mitme sekundi või minuti järel pärast alasse sisenedes peab vastav nõue rakenduma? Kui täpselt peab rendiettevõtja sõidukiirust piirama?</p>	<p>Kui kiiruspiirang on seatud piirkonnast sõltuvusse, siis peab kiiruspiirang rakenduma piirangualale sisenedes – täpsemad tehnilised tingimused saab vajadusel kehtestada omavalitsusüksus. Loomulikult tuleb siinkohal omavalitsusüksusel arvestada tehniliste võimalustega (nt GPS täpsus jmt asjaolud) ja selles osas saab omavalitsusüksus nõuete kehtestamisel koostööd teha ettevõtjatega.</p> <p>Nagu Tuul ka ise punkti 4 alapunktis 3 välja toob, siis on automaatne kiiruse alandamine juba praegu levinud praktika.</p>
<p>3) Mida tähendab, et KOV võib kehtestada „nõudeid kohaliku omavalitsuse üksuse ettenähtud kergliikurite ja jalgrataste parkimiskohtade kasutamisele“? Ebaselgeks jääb, mida mõeldakse nõuete all „parkimiskohtade kasutamisele“ ning kuidas seda eristada teatavates piirkondades „parkimisvõimaluste piiramisest“ (LS § 190¹⁴ lg 1 p-id 2 ja 3)?</p>	<p>Mõeldud on näiteks nõudeid spetsiaalsete ettevõtjale ettenähtud kergliikurite parkimis/hoiukohtade osas, nt kui palju sõidukeid või kuidas või millal tohib ettevõtja sinna parkida vmt seonduvad nõuded.</p> <p>Parkimisvõimaluste piiramiseks võib olla nt parkimise keelualade, kus kergliikuri kasutaja ei tohi kergliikurit parkida, kehtestamine.</p>
<p>4) LS § 190¹⁴ lg 2 järgi võib KOV seada nõuete täitmise kohustuse sõltuvusse ettevõtja renditavate- või üüritavate sõidukite arvust. Kuidas toimub kontroll konkreetse rendi- või üüriettevõtja kasutuses olevate sõidukite arvu üle ning kes teostab kontrolli? Ühtlasi on kaheldav, kas selline erisus on adekvaatne, sest määratlemata sõidukite arvu piiri kriteerium tekitab ebavõrdse kohtlemise rendi- või üüriettevõtete vahel. Samuti loob vastav kriteerium barjääri kõnealuse nõude rakendusalaast välja jäänud väiksematele rendi- või üüriettevõtetele ning muudab nende turuletuleku kallimaks.</p>	<p>Kontroll toimub kas koostöös ettevõtjaga või siis riikliku järelevalve vormis, asjaomased pädevused antakse KOV üksusele §-ga 190¹⁶.</p> <p>Omavalitsusüksus peab nõuete kehtestamisel eelkõige lähtuma vajadusest tagada ohutus. Paragrahvi 190¹⁴ lõikes 2 toodud tingimus on eelkõige erand KOV üksuse kaalutusruumist, st et see sätestab, et omavalitsusüksus võib väikese arvu sõidukite rendile või üürile andmise korral teha erandi ja välistada need nõuete kohaldamise alt näiteks põhjusel, et tegu on väikerendi- või üüri pakkujaga, kelle tegevus ei oma ohutusele laiemat mõju (nt tegevus on niivõrd lokaalne või spetsiifiline, nt lastele pakutavad renditavad neljarattalised jalgrattad või hotellide poolt oma klientidele pakutavad sõidukid vmt). Samas kui kogu linna katva massiteenuse puhul võib nõuete kehtestamine olla põhjendatud.</p> <p>Väiksematele rendi- või üüriettevõtetele on selline barjäär mitte piirav, vaid leevendav.</p>

<p>5) Kui KOV seab tehnilise funktsionaalsuse nõude kehtestamise sõltuvusse ettevõtja kergliikurite arvust, siis millal peavad esialgu nõude rakendusala välja jäänud ettevõtted teavitama KOVi sõidukite arvu muutumisest? Kui KOV seab sellise teavitamiskohustuse, siis tuleks määratleda sellise kohustuse õiguslik alus. See ei nähtu Eelnõust.</p>	<p>Eelnõu § 190¹⁴ lõiget 2 täiendatud.</p>
<p>6) Milline on ülemineku regulatsioon nende rendi- või üüriettevõtetele, kellel puudub vajalik tehnoloogiline tarkvara Eelnõus sätestatud nõuete täitmiseks?</p>	<p>Selle otsustab ja määrab iga asjaomane KOV üksus, sest LS eelnõu iseseisvalt ühtegi kohustust ei sea.</p>
<p>11. Kokkuvõttes ei ole Eelnõu regulatsioonist võimalik välja lugeda ja aru saada - kas ja mis ulatuses antakse KOVile õigus kehtestada kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetele nõudeid. Teisisõnu ei ole ettevõtjatel võimalik ette näha, kas ja mis ulatuses asutakse nende majandustegevust piirama. Mitmed eelnõus sätestatud kriteeriumid, millest lähtuvalt peaks KOV määrama kindlaks kergliikurite piirkiiruse ning parkimise korralduse, kasutavad ebamääraseid õigusmõisteid ega sisalda metoodikat ega kriteeriume. See kõik süvendab õiguslikku ebaselgust ning paneb ettevõtjad olukorda, kus KOVid saavad neile kehtestada väga erinevaid ja prognoosimatu sisuga piiranguid (nt keelates kergliikurite parkimise kogu KOV territooriumil või nõudes kergliikurite sõidukiiruse vähendamist kuni 15 km/h kuudeks või aastateks jne). Seeläbi loob Eelnõu pinnase ebamõistlike ja ebaproportsionaalsete piirangute andmiseks.</p>	<p>KliM hinnangul on eelnõu piisavalt selge ja täpne. Eelnõus on sätestatud piisava selguse ja täpsusega omavalitsusüksustele antud volituste sisu ja ulatus.</p>
<p>12. Lisaks eelnevale on Eelnõu regulatsioon vastuoluline – ühelt poolt räägib Eelnõu seletuskiri eesmärgist luua selgust senistes kergliikurite liiklus- ja parkimisreeglites (mh täpsustades neid, vt Eelnõu § 1 p 6 ja 7), kuid teisalt</p>	<p>KliM hinnangul ei ole regulatsioon vastuoluline. Eelnõus on piisava selgusega toodud omavalitsusüksuste pädevus ja selle piirid.</p>

<p>antakse KOVidele võimalus neid LS-s ettenähtud reegleid muuta vastavalt oma diskretsioonile ja poliitilisele nägemusele (vt Eelnõu § 1 p 17).</p>	
<p>13. Tegemist on regulatsiooniga, mis ulatuslikult ja intensiivselt riivab rendi- ja üüriettevõtteid. Seega tähendavad juba eelnevalt kirjeldatud probleemid Põhiseadusega vastuolus olevat õigusselgusetust. PS § 13 lõikest 2 tuleneva õigusselguse põhimõtte kohaselt peavad õigusaktid olema piisavalt selged ja arusaadavad, et isikutel oleks mõistlik võimalus riigi tegevust ette näha ja kohandada oma tegevust sellele vastavalt. Õigusselguse põhimõtte tuleneb PS §-ga 10 tagatud õigusriigi põhimõttest (3-4-1-17-08, p 25-26). Õigusselguse nõudega ei ole kooskõlas olukord, kus normiadressaatidel ei ole võimalik asjakohase selgusega mõista loodavat regulatsiooni ning seda, millist käitumist temalt oodatakse. Antud juhul puudub Eelnõu puhul võimalus rääkida piisavast õigusselgusest.</p>	<p>KliM ei nõustu esitatud hinnanguga. Eelnõu on piisavalt täpne ja õigusselge.</p>

<p>2.2. Eelnõu on vastuolus õiguskindluse põhimõttega</p> <p>3. Põhiseaduse §-st 10 tuleneva õiguspärase ootuse põhimõtte kohta on Riigikohus märkinud, et selle kohaselt on igaühel õigus tegutseda mõistlikus ootuses, et rakendatav seadus jääb kehtima (III-4/A-5/94). Samas ei tähenda see, et seadusandja ei tohiks kehtivat regulatsiooni üldse muuta. Seadusandja võib õigussuhteid vastavalt muutunud oludele ümber korraldada. Küll aga tuleb uute regulatsioonide jõustamiseks ette näha mõistlik aeg, mille jooksul normiadressaadid saaksid uute normidega tutvuda ning oma tegevuse vastavalt ümber korraldada (3-4-1-8-09, p 83; vt ka 3-4-1-20-04, p 26, 3-4-1-24-11, p-id 66 ja 67).</p> <p>4. <i>Vacatio legis</i> ehk ajavahemik, mis jääb seaduse avaldamise ja jõustumise vahele, on otseselt seotud õiguskindluse põhimõttega (PS § 10). <i>Vacatio legis</i>'e põhimõtte isikuline kaitseala hõlmab PS § 9 teise lausest tulenevalt ka juriidilised isikud (3-4-1-24-11, p 67). Riik ei tohi uusi regulatsioone kehtestada n-ö üleöö. Sama nõue on tuletatav ka PS § 13 lõikest 2, mille järgi kaitseb seadus igaüht riigivõimu omavoli eest ning õiguse üldpõhimõtetest. Seega tuleb jõustumistähtaaja määramisel hinnata, kas normiadressaatidele jääb tegevuse ümberkorraldamiseks piisavalt aega.</p> <p>5. See kehtib eriti selliste seaduste puhul, millega kaasnevad olulised muudatused. Olulisi muudatusi kaasa toov õigusakt tuleks vastu võtta võimalikult aegsasti enne jõustumist selleks, et anda adressaatidele piisav aega tutvumiseks ja oma tegevuses ümberkorralduste tegemiseks (3-3-1-33-06, p 18). Kui muutunud õigusnorm näeb ette isikule suuremad kohustused või halvendab tema senist õiguslikku positsiooni, peab tal olema piisavalt aega</p>	<p>KliM ei nõustu esitatud hinnanguga.</p> <p>Võimaliku vajamineva üleminekuaja otsustab ja määrab iga asjaomane KOV üksus. LS eelnõu iseseisvalt ühtegi majandustegevuse nõuet ei sea.</p> <p>Nagu Tuul ka ise punkti 4 alapunktis 3 ja 4 välja toob, siis on automaatseid piiranguid juba täna edukalt juurutatud.</p> <p>Kui KOV üksuse seatavate nõuetega kaasneb arendusvajadus, siis on KOV üksusel kindlasti võimalik ettevõtjatega eelnevalt ka konsulteerida ja kohane <i>vacatio legis</i> ette näha.</p> <p>Vajamineva üleminekuaja otsustab ja määrab iga asjaomane KOV üksus. LS eelnõu iseseisvalt ühtegi majandustegevuse nõuete ei sea.</p>
--	--

otsida ja kasutada ressursse, et uusi õigusnorme järgida. **Eriti oluline on seda põhimõtet järgida ettevõtluskeskkonna muutmisel, kui muudatus eeldab teistsuguste äririskide võtmist, ettevõtja poolt kulutuste tegemist ja muudab konkurentsiolukorda turul** (Kalmo, H., Kask, O. – Madise, Ü. jt. (toim). Eesti Vabariigi Põhiseaduse kommenteeritud väljaanne. 5. tr. Tallinn: SA Iuridicum 2020, § 10/55). Näiteks on Riigikohus keskkonnatasude asjas *vacatio legis*'e piisavust hinnates pidanud oluliseks arvestada ka valdkonna investeerimismahukust ja investeeringute pikaajalisust (3-4-1-27-13, p 74).

6. Eelnõu seletuskirjast nähtub, et nimetatud aspekti pole Eelnõu koostajad analüüsinud. Eelnõu koostamisel on lähtutud eeldusest, et kõikidel kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetel (nimetatud kui „*peamisesse sihtrühma kuuluvate ettevõtjatel*“) on täna vastav tehniline funktsionaalsus loodavate piirangute järgimiseks olemas. See eeldus on ebaõige. Esiteks tuleb siinkohal arvestada, et LS § 190¹⁴ lg 2 järgi võib KOV, kuid ei pea seadma nõuete täitmise kohustuse sõltuvusse ettevõtete renditavate- või üüritavate sõidukite arvust. Seega võivad KOVid kehtestada nõudeid kõikidele kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetele, sh väiksematele, kellel puudub täna nõutav tehnoloogiline võimekus. Teiseks, sõltuvalt seatavate piirangute sisust ja täpsusest, võib samuti suurematel rendiettevõtetel (s.o Tuul, Bolt) tekkida tark- ja riistvara arendusvajadus (nt milline peab olema kiiruse muutumise kiirus ühest tsoonist teise sõites või parkimiskeeluala aktsepteeritav GPS-i täpsuse viga jne). Tark- ja riistvara arendamisest kuni loodava tehnoloogia

<p>reaalse rakendamiseni liikluses võib kuluda ligi 1,5 kuni 2 aastat. Eelnõus ei ole sätestatud mõistlikku ülemineku regulatsiooni vastava funktsionaalsuse arendamiseks, sh erakorraliste kulude ja kahju vältimiseks.</p> <p>7. Ebapiisava pikkusega <i>vacatio legis</i> võib kaasa tuua seaduse põhiseadusvastaseks tunnistamise, sest võib olla vastuolus mõne põhiõigusega koostoides õiguskindluse põhimõttega. Õiguskindluse põhimõte hõlmab õiguspärase ootuse ja <i>vacatio legis</i>'e (3-4-1-24-11, p 48). Riigikohus on asunud seisukohale, et isegi piisav <i>vacatio legis</i> ei välista iseenesest õiguspärase ootuse riivet ega rikkumist (3-4-1-27-13, p 51). Mõistliku <i>vacatio legis</i>'e puudumine on antud juhul põhjendamatu ja õigusvastane.</p>	
<p>2.3. Eelnõu on vastuolus võrdse kohtlemise põhimõttega</p>	<p>KliM ei nõustu esitatud hinnanguga.</p>
<p>14. Põhiseaduse § 12 lg 1 kohaselt on kõik seaduse ees võrdsed. Võrdsuspõhiõiguse esemeline kaitseala hõlmab kõiki eluvaldkondi ning isikuline kaitseala igäüht (RKPJKo 3-4-1-14-07, p 13). Seega laieneb võrdsuspõhiõigus kõikidele isikutele – nii füüsilistele kui juriidilistele isikutele – ning seda kõikide valdkondade puhul.</p> <p>15. Riigikohus on selgitanud, et PS § 12 lg 1 tuleb tõlgendada ka õigusloome võrdsuse tähenduses – seadused peavad ka sisuliselt kohtlema kõiki sarnases olukorras olevaid isikuid ühtemoodi (3-4-1-14-07, p 13; 3-4-1-202, p 17; 5-17-9, p 35). Seadusloome võrdsuse põhimõtet on rikutud, kui ebavõrdset kohtlemist ei ole võimalik põhiseaduslikult õigustada (5-17-9, p 35; 3-4-1-33-14, p 35; 3-4-1-23-11, p 56; 3-4-1-3-05, p 20). Riive on põhiseadusega vastuolus juhul, kui ebavõrdseks kohtlemiseks puudub mõistlik ja asjakohane põhjus (5-19-42, p 56).</p>	<p>Olete välja toonud võimalike võrreldavate gruppide järeldused järgmised grupid:</p> <p>1) laenukergliikurite kasutajad vs erakergliikurite kasutajad;</p> <p>2) kergliikurite rendi- või üüriteenuse pakkujad (edaspidi ka <i>laenukergliikuriteenuse</i> pakkuja) vs mootorsõidukite rendi- või üüriteenuse pakkujad (edaspidi ka mootorsõidukite rendipakkuja).</p> <p>Esimesel juhul on siiski oluline see, et kõiki laenukergliikurite kasutajaid koheldakse võrdselt ja seal grupisest erikohtlemist ei esine. Ka koheldakse võrdselt kõiki erakergliikurite kasutajaid.</p> <p>Kuigi laenukergliikuriga liikumine konkureerib lühemate maade puhul mootorsõidukirendiga, siis on tegu siiski olulisel määral erineva teenusega ja sihtrühmaga. Samuti on liikumiskeskond oluliselt erinev. Mootorsõidukite renditeenuse lisandumine ei ole võrreldav sellega, kui jalakäija liiklusruumi lisandub täiesti uus sõidukiliik ja seda sellisel massilisel kujul nagu laenukergliikurite puhul see on toimunud.</p>

16. Ebavõrdse kohtlemise tuvastamisel on vaja leida võrreldavate isikute lähim ühine soomõiste ja seejärel kirjeldada väidetavat ebavõrdset kohtlemist (3-4-1-6-03, p 18). Grupid on võrreldavad siis, kui nende olukorda ei saa pidada nii erinevaks, et võrdsuspõhiõiguse riivet eitada (vt 5-22-4/13, p 46). Seejuures on Riigikohus asunud seisukohale, et põhimõtteliselt on kõik kõigiga võrreldavad (3-4-1-8-08, p 24). Samas, mida erinevamad on võrreldavad grupid sisuliselt, seda erinevamalt võib seadusandja neid kohelda (vt 3-41-52-13, p 47). Käesoleva Eelnõu puhul on võimalik määratleda mitu võrreldavate isikute rühma. Kui asjas saab moodustada mitmeid omavahel võrreldavaid gruppe, kontrollitakse võrdsuspõhiõiguse piirangu põhiseaduspärasust nende kõigi puhul (Karmo, H., Kask, O. – Madise, Ü. jt. (toim). Eesti Vabariigi Põhiseaduse kommenteeritud väljaanne. 5. tr. Tallinn: SA Iuridicum 2020, § 12/20).
17. **Esiteks** on antud Eelnõu kontekstis võrreldavateks isikuteks kergliikurite kasutajate tasandil ühelt poolt **isikud, kes kasutavad majandustegevuse raames renditavaid kergliikureid** ja teiselt poolt need **isikud, kes kasutavad kergliikureid mõnel muul alusel** (nt tarbija eraomandisse kuuluvad, liisingulepingu alusel kasutatavad jms kergliikurid). Kavandatavate piirangute adressaadiks on eelkõige kergliikurite rendi- ja üüriettevõtted (mitte teenuse kasutajad), kuid vaatamata sellele tuleb tähele panna, et PS § 12 kaitseb nii otsese kui kaudse diskrimineerimise eest. Seejuures kaudne on diskrimineerimine, kui esiti neutraalsena sõnastatud sätte tulemusel on üks grupp inimesi asetatud halvemasse positsiooni kui teised. Mingi tunnuse alusel eristamine ei pea olema normi sisuks ega eesmärgiks (otsene

Mootorsõidukitele on ette nähtud liiklemiseks eraldi liikluskeskkond ja neile mõeldud taristu on ulatuslikult välja ehitatud. Seega ei ole meie hinnangul tegu võrreldava olukorraga.

Kui vaadata seda, et miks üldse käesolev eelnõu on ette valmistatud, siis on see ette valmistatud tulenevalt asjaolust, et ühiskonnas on plahvatuslikult kasvanud eelkõige laenukergliikurite kasutamine ja seda selliselt, et linnaruumi on ühiskasutusse lisandunud sadu, kui mitte tuhandeid kergliikureid, mille peamine liiklemisruum on jalakäijatele mõeldud liiklusruum. Seega seni peamiselt jalakäijatele mõeldud liiklusruumi on lisandunud suurel hulgal jalakäijatest kiiremini liikuvaid sõidukeid, mis seal seni puudusid. Seonduvalt ongi tekkinud olukord, kus lisandunud sõidukite arvust ja nende kasutamisest tulenevalt on oluliselt tõusnud õnnetuste arv ja ohu tase jalakäijate liiklusruumis. Seega on laenukergliikurite kiiruse piiramine ja parkimisele täiendavate nõuete kehtestamise eesmärk õnnetuste vähendamine, turvatunde suurendamine ja liiklusreeglite nõuetekohane järgmine. Ehk laiemalt on eesmärk tagada avalik kord ning isikute tervis. Need eesmärgid on igati legitiimsed ehk PS-ga kooskõlas olevad.

Seega on KliMi hinnangul olemas igati mõistlik ja asjakohane põhjus, et laenukergliikurite kasutamisele nõudeid seada (riive proportsionaalsuse osas vt vastust punktile 2.5).

<p>diskrimineerimine), see võib olla normi rakendamise tahtlik või tahtmatu tagajärg (kaudne diskrimineerimine, vt Karmo, H., Kask, O. – Madise, Ü. jt. (toim). Eesti Vabariigi Põhiseaduse kommenteeritud väljaanne. 5. tr. Tallinn: SA Iuridicum 2020, § 12/14.) Riigikohtu praktikas puudub nõue, et vähemalt üks võrreldavate isikute grupist oleks vaidlusaluse normi adreessaadiks.</p> <p>18. Kuigi Eelnõuga kavandatud piirangute otseseks adreessaadiks on kergliikurite rendi- ja üüriettevõtted, on ilmne, et lõpptulemusena mõjutavad rakendatavad piirangud tegelikult rendi- ja üüriettevõtete teenuste kasutajaid. Seejuures koheldakse piirangute rakendamisel (nt sõidukiiruse piiramisel, parkimiskohtadele või -viisidele üldregulatsioonist erinevate nõuete seadmisel) renditavate kergliikurite kasutajaid ebavõrdselt erakasutuses olevate kergliikurite kasutajatega, kellele vastavad piirangud avalikus liiklusruumis ei rakendu. Piirangute seadmine üksnes renditavatele kergliikuritele ei ole mõistlikult põhjendatav, sest liiklusruumis eksisteerivad ohud ja riskid on faktilised, mitte formaalsed.</p>	
<p>19. Üldteada asjaolu on see, et erineva kiirusega sõidukite liiklemine ühel alal on ohtlik. Eelnõuga luuaksegi just selline olukord, kus liikluses liiguvad samaaegselt erineva sõidukiirusega liiklejad: kuni 25 km/h sõitvad muud piirangute rakendusalaast välja jäävad kergliikurid (mille osakaalu kasvul on suur potentsiaal juhul, kui Eelnõu keskendub üksnes renditavatele ja üüritavatele kergliikuritele), nendest 40% võrra aeglasemalt (15 km/h) liikuvad renditavad kergliikurid ning esimestest viis korda aeglasemalt (ca 5 km/h) liikuvad jalakäijad. Eelnõuga taotletava liiklusohutuse saavutamiseks</p>	<p>Väide, et kogu liiklusvoog peab olema liiklusohutuse saavutamiseks ühel viisil reguleeritud, on selgelt meelevaldne. Ka kehtiva LS kohaselt ei ole liiklusvoog reguleeritud ühel viisil – juba praegu on liikluseaduses sätestatud erinevatele sõidukitele või nende alaliikidele erinevad piirkiirused. Samuti liiguvad praktilistest liiklusoludest ja -olukordadest tulenevalt sõidukid erineva kiirusega, mitte pidevalt sujuvalt maksimaalse lubatud piirkiirusega või pidevalt sama kiirusega. Eriti tuleb see välja jalakäijate liiklusruumis, kus liiklejad nii jalakäijad (sh tavatõukeratastega, ruladega, rulluisudega jmt abivahenditega) kui ka erinevad sõidukid erineva kiirusega (kergliikurid, jalgrattad, pisimopeedid). On ebamõistlik nõuda, et nad peaksid seal kõik</p>

<p>peab liiklusvoog olema ühtlane, st liiklejad peavad liikuma sama kiirusega vältimaks samas suunas liikumisel konflikte. Asudes piirama üksnes renditavate kergliikurite piirkiirust, luuakse Eelnõu regulatsiooniga täiendavaid riske ja ohte liikluses, seda ei ole Eelnõu koostamisel vähimalgi määral analüüsitud ega arvestatud. Näiteks asuvad kiiremad kergliikurid suure tõenäosusega sooritama möödasõite aeglasematest kergliikuritest, mis võib osutada ohtlikuks nii kergliikurite juhtidele kui jalakäijatele. Samas on Eelnõu seletuskirja kohaselt Eelnõu eesmärgiks vähendada ohuolukordi kergliikurijuhtide ja jalakäijate vahel. Eelnõuga loodav regulatsiooni faktiline toime on aga ilmselgelt vastupidine.</p>	<p>liikuma samaaegselt ühtlaselt sama kiirusega – sellist olukorda ei ole praktikas võimalik nõuda, sest see ei ole lihtsalt eluliselt võimalik. Pealegi pole kõik liiklejad võimelised üheaegselt liikuma sama kiirusega ja isegi kui oleksid võimelised, siis puuduks selleks praktiline eluline vajadus.</p> <p>Asjaolu, et kiiremad kergliikurid asuvad suure tõenäosusega sooritama möödasõite, on juba tänane olukord, st selliste ohtlike möödasõitude tegemine toimub täna jalakäijatest. Seejuures ei ole möödasõit kui selline midagi erakorralist, see on liikluses tavapärane, küsimus on selles kas neid möödasõite tehakse ohutult või mitte. Kuna laenukergliikurite teenus on täna tehtud niivõrd mugavaks, et see on massiliselt jalakäija liiklusruumis kättesaadav ja kasutusel, siis on tänane ohupilt kujunenud paraku selliseks, mis ohustab jalakäijaliiklust. Jalakäija on täna kergliikuriga võrreldes kaitsetum liikleja. Seega on põhjendatud ka kergelt ja massiliselt kättesaadava laenukergliikurite täiendav reguleerimine.</p>
<p>20. <u>Eelnevaga seondub oluline fakt, et LS kohaselt on keelatud nii lubatud sõidukiiruse ületamine (LS § 50 lg 1) kui põhjendamatult aeglase sõiduga teiste sõidukite takistamine (LS § 50 lg 7 p 1).</u> Teiste sõnadega on seadusandja seni pidanud lubamatuks olukordi, kus sõidukid liikleavad erineva kiirusega, kuna see on väga ohtlik. Isegi, kui kergliikuritega seotud õnnetustest on toimunud valdav osa renditavate kergliikurite osalusega, on selle põhjuseks asjaolu, et renditavate kergliikurite osakaal on veel avalikus liiklusruumis suurem. Eelnõu koostajad ei ole samas arvestanud, et piirangute kehtestamine ajendab tõenäoliselt renditavate kergliikurite kasutajaid soetama ja kasutama edasiselt piirangute rakendusala väljajäävaid kergliikureid (nt eraomandisse kuuluvaid või liisingulepingu alusel kasutatavaid).</p>	<p>Esitatud tõlgendus on ekslik ja meelevaldne. Viidatud normide eesmärk ei ole kindlasti see, et keelata erineva sõidukiirusega liiklemine.</p>

<p>Seega ei taga valitud vahend võrdsuspõhimõtte riivega taotletava eesmärgi saavutamist Eelnõu poolt eesmärgiks seatud määral.</p>	
<p>21. Eelnõu seletuskirjas on märgitud: „<i>Ka on üheks vastuargumendiks see, et praegu legaalselt müügil ja kasutuses olevad kergliikurid on juba 25 km/h valmistajakiirusega. See tähendab, et tuleks leida lahendus, et mida teha juba olemasolevate kergliikuritega, st kas lubada neil edasi sõita maksimaalselt 25 km/h või kohustada neil kiirust tehniliselt või tarkvaraliselt piirama. Seejuures puudub kahjuks ülevaade, et kas ja kui paljudel müügil ja kasutuses olevatel kergliikuritel selline kiiruse piiramise võimalus on.</i>“ Asjaolu, et riigil puudub ülevaade, kas ja kui paljudel müügil ja isiklikus kasutuses olevatel kergliikuritel on selline kiiruse piiramise võimalus, ei õigusta üksnes renditavatele kergliikuritele piirangute seadmist. Piirates üksnes renditavate kergliikurite piirkiirust ja lubades eraomandisse kuuluvate kergliikuritega edasi sõita maksimaalsel võimalikul kiirusel (s.o kuni 25 km/h), tõusetuvad täiendavad riskid ja ohud, mida ei ole Eelnõus analüüsitud ega arvesse võetud. Eelnõuga taotletava eesmärgi saavutamisele ei aita kaasa renditavate kergliikurite kasutajate eriline kohtlemine võrreldes teiste piirangute rakendusosalast väljajäävate kergliikurite kasutajatega. Renditavate kergliikurite kasutajate ebavõrdne kohtlemine ei ole õiguslikult põhjendatud.</p>	<p>Maksimaalse sõidukiiruse alandamine, seda eriti jalakäijate liiklusruumis liikuvate sõidukite puhul, saab jalakäijate ohutusele olla ainult positiivse efektiga.</p>
<p>22. Teiseks koheldakse antud Eelnõus ebavõrdselt kergliikurite rendiettevõtjaid (sh Tuul) ja teiste sõidukite, eelkõige autode rendiettevõtjaid (nt Citybee või Bolt Drive). Eelnõuga kavandatud muudatusega on kergliikurite rendiettevõtjad, kui konkreetses</p>	<p>Kuigi laenukergliikuriga liikumine konkureerib lühemate maade puhul mootorsõidukirendiga, siis on tegu siiski olulisel määral erineva teenusega ja sihtrühmaga ning seega ka grupiga. Samuti on liikumiskeskond oluliselt erinev. Mootorsõidukite renditeenuse lisandumine ei ole võrreldav sellega, kui jalakäija liiklusruumi lisandub täiesti uus sõidukiliik ja seda sellisel</p>

<p>majandussektoris tegutsevad ettevõtted pandud oluliselt halvemasse olukorda võrreldes teiste liiklusvahendite rendiettevõtetega, kes müüvad enda teenust tiheasustuses. Eelnõu regulatsiooni alusel kehtestatakse kergliikurite rendiettevõtete majandustegevusele täiendavaid piiranguid ja nõudeid (seades piiranguid teenuse osutamisele). Seega on muudatusega ette nähtud eriline kohtlemine rendiettevõtete konkreetse grupi – kergliikurite rendiettevõtete – suhtes.</p>	<p>massilisel kujul nagu laenukergliikurite puhul see on toimunud. Mootorsõidukitele on ette nähtud liiklemiseks eraldi liikluskeskkond ja neile mõeldud taristu on ulatuslikult välja ehitatud. Seega ei ole meie hinnangul tegu samaväärsel olukorraga.</p> <p>Mootorsõiduki renditeenuse pakkujate grupi siseselt ei toimu ebavõrdset kohtlemist – kõiki mootorsõiduki renditeenuse pakkujaid koheldakse võrdselt.</p>
<p>23. Eelnõuga kavandatud muudatused põhjustavad selgelt ebavõrdse kohtlemise erinevate rendiettevõtete suhtes, kes konkureerivad samale transpordivajadusega kliendile tiheasustuses. Eelnõu seletuskirjas põhjendatakse täiendavate piirangute seadmist vajadusega vähendada kergliikuritega juhtuvate õnnetuste arvu ning tagada kõigi liiklejate ohutus. Samas esinevad autode renditeenuse (nt Bolt Drive või Citybee) puhul täpselt samad probleemid (nt joobes juhtimine, liiklusreeglite eiramine jne). Rendiautodega toimunud liiklusõnnetused ning nendega seotud probleemid on saanud ulatuslikku meediakajastust.¹ Vaatamata sellele ei ole nähtud vajadust seada Bolt Drive'i või Citybee majandustegevusele täiendavaid piiranguid (nt sõidukite piirkiiruse vähendamise näol). Eelnõuga kavandatavate piirangute ebamõistlikkust ja ohtlikkust ilmestab see, et analoogse piirangu rakendamine rendiautode suhtes tähendaks seda, et liikluses osaleksid ühelt poolt autod keskmise kiirusega 50 km/h, kuid renditavad autod peaksid samas liikluses</p>	<p>Rendiautodega toimunud õnnetuste meediakajastus ei näita seda, et nende liiklusesse lisandumisega oleks oluliselt tõusnud üldine õnnetuste arv.</p>

¹ Vt nt <https://elu24.postimees.ee/7580702/video-ja-galerii-oskamatud-juhid-voi-alkohol-jarjekordne-bolti-rendiautosattus-tallinnas-onnetusse>; <https://arileht.delfi.ee/a/95246693>; <https://www.err.ee/1608277182/rendiauto-onnetustelasub-vastutus-juhil>; <https://reporter.kanal2.ee/7580911/kaua-voib-jarjekordne-bolt-drive-keerati-katusele-ja-juht-olipurjus-jne>.

<p>sõitma kiirusel 30 km/h (ehk 40% võrra aeglasemalt). LS § 50 lg 7 p 1 kohaselt ei ole see lubatud – nii on see kergliikurite kui LS mõttes sõidukite puhul (vt LS § 2 p 21¹).</p>	
<p>24. Kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetel tuleb piirangute järgimiseks välja töötada vajalik tehnoloogiline võimekus, mis eeldab täiendavaid investeeringuid. Nagu eespool öeldud, ei puuduta see üksnes väiksemaid rendi- ja üüriettevõtteid, vaid tarkvara arendusvajadus võib sõltuvalt piirangute sisust ja täpsusest tekkida ka suurematel rendiettevõtetel, sh Tuulel. Samuti kaasneb piirangute rakendamisega üksnes kergliikurite rendiettevõtete suhtes ettevõtetele oluline negatiivne majanduslik mõju (vt lähemalt ptk 2.4). Tuule andmetel võivad 15 km/h rakendamisel teenuse kasutamise lõpetada 23% kasutajatest ning 47,3% vähendavad teenuse kasutamist (vt lähemalt ptk 2.4). Samas teiste sõidukite rendiettevõtetel (nt Citybee, Bolt Drive) sellist otsust varalist kahju ei teki, kuna nende majandustegevust sarnases olukorras samal viisil ja mahus ei piirata.</p>	<p>Suurematel rendi- ja üüriettevõtetel on vajalik tehnoloogiline võimekus välja arendatud juba täna. Nagu Tuul ka ise punkti 4 alapunktis 3 ja 4 välja toob, siis on automaatsed piirangud juba täna edukalt juurutatud.</p> <p>Nagu ka eelnevalt selgitasime, siis ei ole mootorsõidukite renditeenus käesoleval juhul võrreldavaks grupiks võrdsuspõhiõiguse vaates.</p>
<p>25. Kokkuvõttes rikub Eelnõu õigusloome võrdsuse põhimõtet, sest ebavõrdseks kohtlemiseks ühelt poolt renditavate kergliikurite kasutajate ja isiklikus kasutuses olevate kergliikurite kasutajate ning teiselt poolt kergliikurite rendiettevõtete ja teiste sõidukite (nt autode) rendiettevõtete vahel, puudub mõistlik põhjendus.</p>	<p>Kokkuvõtvat KliM ei nõustu esitatud hinnanguga.</p>

<p>2.4. Eelnõu riivab oluliselt kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete subjektiivseid õigusi</p> <p>26. Ettevõtlusvabadus ja omandipõhiõigus on PS § 9 lõike 2 alusel tagatud ka juriidilistele isikutele (vt 3-4-1-312, p 41). Eelnõu riivab oluliselt Tuule ettevõtlusvabadust (PS § 31) ja omandipõhiõigust (PS § 32).</p> <p>27. Ettevõtlusvabaduse kui vabadusõiguse üheks elemendiks on õigus otsustada vabalt ettevõtluse üksikasjade üle (3-16-245, p 23). Nimelt, „<i>PS § 31 esimene lause sätestab õiguse tegeleda ettevõtlusega. Ettevõtluse all mõistetakse eelkõige iseseisva majandustegevuse kaudu tulu teenimist. Riik ei tohi selleks teha põhjendamatuid takistusi ja peab tagama õigusliku keskkonna vaba turu toimimiseks.</i>“ (vt 3-4-1-27-13, p 44). Võimalus teenida tulu kaupade ja teenuste müügiga on ettevõtlusvabaduse tuumaks (vt 3-4-1-54-14, p 46).</p> <p>28. Ettevõtlusvabadust riivab seetõttu avaliku võimu iga abinõu, mis takistab, kahjustab või kõrvaldab mõne ettevõtlusega seotud tegevuse (3-4-1-1-02, p 12). Ettevõtja kasutab ettevõtlusvabadust mh seeläbi, et võtab lepinguga tööle töötajad, kujundades nii lepinguliste suhetega tingimused, mis võimaldavad tal oma eesmärged ellu viia, seejuures kaitseb ettevõtlusvabadus ka ettevõtja usaldust ettevõtluse raames sõlmitud lepingute kehtima jäämise suhtes (3-4-1-49-14, p 23; 5-20-3/43, p 108).</p> <p>29. Eelnõu § 1 p-iga 17 lisatav LS § 190¹⁴ lg 1 regulatsioon sätestab, et KOV võib kehtestada määrusega ettevõtja kergliikuri, pisimopeedi ja jalgratta rendile- või üürile andmise majandustegevusele järgmisi nõudeid:</p>	<p>Ettevõtlusvabadus ja omandipõhiõigus ei ole absoluutsed põhiõigused. Neid võib PS-ga kooskõlas olevatel eesmärkidel piirata. Käesoleval juhul on selleks legitiimne eesmärk ja meetmed ehk piirangud, mis KOV-dele võimaldatakse, on KliMi hinnangul proportsionaalsed.</p> <p>Arvestades, et enamik õnnetustest toimub just rendi- või üürikergliikuritega ning küsitlusuuringute järgi on jalakäijate turvatunde vähenemine tulenenud just massilisest rendi- ja üürikergliikurite lisandumisest jalakäijate liiklusruumi, siis on eelnõuga võetavad meetmed igati põhjendatud.</p> <p>Seejuures oleksid muud eelnõu koostamisel kaalutud meetmed kiiruse vähendamise osas rendile või üürile andjatele samaväärselt koormavad.</p>
---	--

<p>(1) tehnilise funktsionaalsuse nõue, mille abil on võimalik seada sõiduki kasutamisele täiendavaid (geograafilisi, ajalisi, sõidukiiruse ja parkimise) piiranguid;</p> <p>(2) kehtestada piirkonnad, kus ettevõtja peab tehnilist funktsionaalsust kasutades sõiduki parkimisvõimalusi piirama;</p> <p>(3) kehtestada piirkonnad, kus, ja kuu päevad ning kellaajad, millal ettevõtja peab tehnilist funktsionaalsust kasutades sõiduki sõidukiirust piirama;</p> <p>(4) kehtestada nõudeid kergliikurite ja jalgrataste parkimiskohtade kasutamisele.</p> <p>30. Eelnõu regulatsioon - mis annab KOVidele õiguse ühepoolselt kehtestada kergliikurite rendile- või üürile andmise majandustegevusele täiendavaid nõudeid ja piiranguid (mh kujundada nende täpset sisu) ning praktikas tähendab Tuulele, sh teistele rendi- ja üüriettevõtetele majanduslikku kahju ning etteplanimatut kulu - riivab Tuule ettevõtlusvabadust. Riigikohus on märkinud, et „<i>Ettevõtlusvabadust riivab olukord, kus avalik võim muudab ettevõtlusega tegelemise tingimusi ebasoodsamaks seni kehtinud õigusliku raamistikuga võrreldes</i>“ (3-4-1-27-13, p 44). Käesoleval juhul on tegemist sellise olukorraga.</p>	
<p>31. Erinevatel haldusterritooriumitel seatavate (mh sisult erinevate) nõuete ja piirangute järgimine ei ole rendi-ettevõtete jaoks reaalselt hallatav, sh nõuab see palju inimressurssi, aega ja tähendab ettevõtetele täiendavaid etteplanimatuid kulutusi. Märkimist väärib, et Eelnõu seletuskirjas ei ole isegi selgitatud, et miks peetakse kergliikurite piirkiiruse vähendamist kuni 15 km/h optimaalseks ning miks on see alampiir Eelnõuga taotletavat</p>	<p>Ka juba praegu on omavalitsusüksuste kaupa ettevõtjatel erinevad kokkulepped piirkiiruste vähendamise ja parkimiskeelualade suhtes. Seega ei ole tõenäoliselt lisanduvad piirangud oluliselt koormavamad kui praegu.</p> <p>Näiteks on Bolt omal algatusel alandanud piirkiiruse teatud päevadel ja kellaegadel kiiruseni 17 km/h. Need kiirused on optimaalsed tagamaks vajalikku tasakaalu ohutuse ja liikuvuse vahel, selline kiirus võimaldab võrreldes jalgsi</p>

<p>eesmärki arvestades asjakohane. Eriti arvestades seda, et Eelnõu seletuskirjas on märgitud, et <i>“Võrreldes jala liikumisega on see kiirus siiski kolm korda suurem ning tõenäoliselt oluliselt laenukergliikurite kasutamist ei mõjuta.”</i></p>	<p>käimisega jätkuvalt märkimisväärset ajalist kokkuhoidu.</p>
<p>32. Seejuures on Eelnõu koostajad seletuskirjas märkinud, et <i>„Piirangute mõjul võib väheneda laenukergliikurite ja -jalgrataste atraktiivsus tarbijale, st aeglasemalt sõitva sõidukiga liikumine ei pruugi tarbija jaoks olla enam piisavat ajalist võitu andev tegevus.“</i>, kuid on jõudnud üllatuslikule järeldusele, et majandusliku mõju olulisus kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetele on <i>„väike kuni keskmine.“</i> See järeldus on sisuliselt ebaõige, spekulatiivne ega põhine reaalsel mõjuanalüüsil.</p> <p>33. Tuul viis 2022. aasta novembris läbi küsitlusuuringu, mille raames muu hulgas uuriti, et milline oleks teenuse kasutamise atraktiivsus juhul, kui tõukerataste maksimaalset kiirust piiratakse seadusega 15km/h-ni (LISA 1). 28.11.2022 seisuga oli vastajaid kokku 1445:</p> <p>(1) Neist 23% leidsid, et 15 km/h piirangu korral nad loobuksid teenuse kasutamisest.</p> <p>(2) Neist 47,4% märkisid, et kasutaksid teenust sellisel juhul vähem.</p> <p>34. See tähendab, et ligikaudu 70% teenuse kasutajatest leidsid, et kiiruse piiramine 15 km/h-ni mõjutaks nende poolt renditeenuse tarbimist ja seda eelkõige negatiivselt. Teisisõnu näitavad Tuule poolt kogutud andmed vastupidiselt Eelnõu seletuskirjas toodud järeldusele üheselt seda, et Eelnõuga kaasnev majanduslik mõju Tuulele on oluline ja intensiivne ning toob kaasa Tuule majandustegevuse</p>	<p>Samas ei tule Tuule toodud uuringust välja, kui palju konkreetselt isikud teenust vähem kasutaksid, seega on ka Tuule tehtud uuringu tulemused küsitavad ning kokkuvõttes on keeruline uuringust teha järeldusi teenuse kasutamise vähenemise täpsele mõjule. Arvestades, et omavalitsusüksused piiravad kiirust eelkõige riskikäitumise aegadel, st nädalavahetuseti ning ainult piirkondlikult, siis oleme jätkuvalt seisukohal, et võimalik mõju on tõenäoliselt väike kuni keskmine.</p>

<p>osalise või täieliku lõpetamise teatud piirkondades (sõltuvalt sellest, kas või kuidas asuvad KOVID piiranguid seadma).</p>	
<p>35. Riigikohus on selgitanud, et ettevõtlusvabaduse kaitse võib olla kaalukas argument, kui õigusaktiga kitsendatakse senist ettevõtlust ja see võib kaasa tuua pankroti, massilise töökohtade kaotamise jne (vrd 33-1-67-01, p 6). Eelnev tähendab olemuslikult ka Tuule PS §-ga 32 tagatud omandipõhiõiguse riivet. PS § 32 kohaselt on igäühe omand, sh asjad, õigused ja raha puutumatu (3-4-1-5-17, p 50). Omandipõhiõigus kaitseb igäühe omandit riigi riivete ehk igasuguse ebasoodsa mõjutamise eest (vt 5-20-3/43, p 66). Omandipõhiõiguse riive on PS § 32 sätestatud õigusliku positsiooni igasugune mõjutamine või kitsendamine, omanikule varalise kaotuse põhjustamine (3-3-1-69-09, p 57).</p> <p>36. Nende riivete proportsionaalsuse osas pole Eelnõu seletuskirjast nähtuvalt eelnõu koostajad kõnealust küsimust sisuliselt analüüsitudki, sh ei ole teostatud ühtegi reaalselt mõjuanalüüsi. Arvestades Eelnõuga taotletavat eesmärki, ei ole piirangute rakendamine üksnes kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete suhtes kohane ega proportsionaalne (vt lähemalt all ptk 2.5).</p>	<p>Eelnõuga võimaldatavad meetmed ei ole olemuselt nii piiravad, et tooksid kaasa ettevõtete pankrotti või massilist töökohtade kaotamist.</p>

<p>2.5. Eelnõu on vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega</p> <p>37. Proportsionaalsuse põhimõtte tuleneb PS § 11 teisest lausest, mille kohaselt õiguste ja vabaduste piirangud peavad olema demokraatlikus ühiskonnas vajalikud. Põhiõiguste riivel peab olema seega legitiimne eesmärk, mille saavutamiseks riive peab olema proportsionaalne ehk sobiv, vajalik ja mõõdukas (3-4-1-3-97; 5-185/17, p 65).</p> <p>38. Sobivuse nõude sisuks on kaitsta isikut avaliku võimu tarbetu sekkumise eest ning sobiv on abinõu, mis soodustab eesmärgi saavutamist (5-18-5/17, p 65; 3-4-1-10-10, p 51). Ilmselgelt ebasobiva abinõu korral ei ole vaja kontrollida abinõu vajalikkust ja mõõdukust. Abinõu on vajalik, kui eesmärki ei ole võimalik saavutada mõne teise, kuid isikut vähem koormava abinõuga, mis on vähemalt sama efektiivne kui esimene (3-4-1-10-10, p 51). Abinõu mõõdukuse üle otsustamiseks tuleb kaaluda ühelt poolt põhiõigusse sekkumise ulatust ja intensiivsust ning teiselt poolt piirangu eesmärgi tähtsust. Mida intensiivsem on põhiõiguse riive, seda kaalukamad peavad olema seda õigustavad põhjused (3-4-1-10-10, p 51; 3-4-1-1-02, p 15).</p> <p>39. Kõigepealt tuleb taas esile tuua, et Eelnõu seletuskirjast nähtuvalt ei ole Eelnõu koostajad kõnealust küsimust üldse analüüsinud. Lisaks tuleb märkida, et Eelnõus pakutud õiguslik regulatsioon üksnes kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete majandustegevusele seatavate piirangute osas on igal juhul vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega.</p> <p>40. Valitud abinõu ehk kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete majandustegevusele täiendavate nõuete ja piirangute seadmine ei taga Eelnõu eesmärgi täielikku saavutamist, vaid toimib vastupidiselt – luues juurde täiendavaid</p>	<p>KliM ei nõustu esitatud hinnanguga.</p> <p>Analüüsitava riive proportsionaalsuse hindamisel omab tähtsust asjaolu, et laenukergliikurite kasutamine elanikkonna hulgas on jõudsalt kasvanud. Selle tulemusena on kasvanud ka õnnetuste arv, sh alkoholi mõju all toimunud õnnetuste arv, ning parkimise probleemid.</p> <p><i>Sobivusest</i></p> <p>Kas abinõu aitab eesmärgi saavutamisele kaasa (vähemalt ühel juhul)? Kehtestatava regulatsiooniga antakse kohaliku omavalitsuse üksusele õigus kehtestada ettevõtja renditavatele või üüritavatele laenukergliikuritele täiendavaid nõudeid. Kuna eesmärk on tagada liiklusreeglite täitmine ning laiemalt ka avaliku korra ning isikute tervise tagamine, aitab kehtestatav abinõu kahtlemata eesmärgi saavutamisele kaasa. Kuivõrd laenukergliikureid on kasutusel sadu, kui mitte tuhandeid, siis on seni peamiselt jalakäijatele mõeldud liiklusruumis oluliselt juures jalakäijast kiiremini liikuvaid sõidukeid, mis seal seni puudusid. Seonduvalt ongi tekkinud olukord, kus lisandunud sõidukite arvust ja nende kasutamisest tulenevalt on oluliselt tõusnud õnnetuste arv ja ohu tase jalakäijate liiklusruumis. Seega on laenukergliikurite kiiruse piiramine ja parkimisele täiendavate nõuete kehtestamine sobiv meede liiklusreeglite täitmise tagamiseks, õnnetuste vähendamiseks ja ohutunde suurendamiseks.</p> <p>Meetmega saab kohaliku omavalitsuse üksus vastavalt piirkonna liiklusoludele ja -tingimustele omal algatusel teadaolevates probleempiirkondades vajadusel liiklusohutuse tagamiseks kehtestada suurele hulgale laenukergliikuritele tehnilise funktsionaalsuse nõude kaudu geograafilisi ja ajalisi sõidukiiruse piiranguid ning parkimispiiranguid.</p> <p><i>Vajalikkusest</i></p> <p>Kas leidub alternatiiv, mis oleks puudutatud isiku põhiõigusi vähem riivav ja eesmärgi saavutamisel vähemalt sama efektiivne?</p>
--	--

riske ja ohte, mida Eelnõu koostamisel ei ole nõuetekohaselt analüüsitud.

41. Isegi, kui renditavate või üüritavate kergliikurite kiiruse ja parkimise piiramine aitab vähemalt osaliselt kaasa Eelnõus sõnastatud eesmärgile – s.o tagada kõikide liiklejate turvalisus – siis on samasuguse tulemuse saavutamine võimalik ka kergliikurite rendi- ja üüriettevõtjaid vähem koormaval moel (s.o abinõu on ebavajalik). Ennekõike nähes ette asjakohase regulatsiooni, mis ei piira kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete majandustegevust sedavõrd ebaproportsionaalselt. Eelnõu eesmärgi saavutamine eeldab märksa põhjalikumate meetmete kasutuselevõttu – nt piirates ühtmoodi kõikide kergliikurite lubatud piirkiirust kuni kindla alampiirini, sh tuleks püüda lahendada ja kiirendada linnaruumi ebaõigest planeerimisest tingitud probleeme (kui kergliikuritega juhtuvate õnnetuste peamist põhjust).

42. Meetme mõõdukuse osas väärrib märkimist, et Eelnõus ei ole isegi analüüsitud ega selgitatud, miks ei ole kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete ja KOVidega koostöövormis kokkulepete saavutamine (millele Eelnõu seletuskirja lk-1 18 on viidatud) olnud Eelnõuga taotletava eesmärgi saavutamiseks täna piisav ja tulemuslik meede. Vabariigi Valitsuse 22.12.2011 määrus nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) § 2 lg 1 kohaselt esineb seaduseelnõu koostamise vajadus üksnes juhul, kui vajalik õiguslik regulatsioon puudub või ei ole piisav või ei ole ajakohane. HÕNTE § 5 järgi peavad seaduseelnõusse kavandatavad isiku õiguste ja vabaduste piirangud olema asjakohased ja proportsionaalsed eesmärgiga, mida seaduseelnõu avalikes huvides taotleb. Rendi- ja üüriettevõtete riive põhjendatust ja proportsionaalsust

Kahtlemata võib pidada eesmärgi saavutamise alternatiiviks politsei või kohaliku omavalitsuse üksuse poolset järelevalve tõstmist. Samas on ka ettevõtjatel ühiskondlik vastutus ning kohustus tagada, et nende poolt pakutavad tooted või teenused, antud juhul laenukergliikurid ja nende kasutamine, oleks ohutu ja vastaks kehtestatud nõuetele. Ühtlasi peab ka ettevõtja kaasa aitama oma pakutavast teenusest tõusetunud probleemide lahendamisele ning ebamõistlik on riigil suunata/tõsta järelevalvet ühe konkreetsest teenusest tõusetunud probleemide lahendamisele, milleks ei pruugi ka vajaliku ressursi olla.

Seega on, erinevalt järelevalve tõstmisest, efektiivsem kohaliku omavalitsuse üksusele antav võimalus täiendavate piirangute kehtestamiseks (koostöös ettevõtjatega).

Mõõdukusest

Kas vajadus saavutada eesmärk on kaalukam kui isiku põhiõiguste riive (intensiivsus)?

Kuna eesmärk on tagada liiklusreeglite täitmine ning laiemalt ka avaliku korra ning isikute tervise tagamine, tuleb asuda seisukohale, et eesmärgi saavutamine on kaalukam kui riive intensiivsus.

Siinkohal tuleb silmas pidada ka, et eelnõuga antakse kohaliku omavalitsuse üksusele võimalus, mitte kohustus, kehtestada tehnilise funktsionaalsuse nõude kaudu geograafilisi ja ajalisi sõidukiiruse piiranguid ning parkimispiiranguid. Ühtlasi on kindlasti ka ettevõtja huvides eelkõige tema omandis oleva vara säilimine ja seega koostöös kohaliku omavalitsuse üksusega võimalike piirangute kehtestamisel koostöö.

Seega on seadusandjal mõistlik ja asjakohane põhjus anda KOV üksustele õigus meetmete kehtestamiseks massiliselt kasutusel olevatest laenukergliikuritest tulenevate ohtude vähendamiseks kergliiklusteedel. Võimalikud kehtestatavad piirangud aitavad vähendada

<p>suhestatuna Eelnõu eesmärgiga ei ole Eelnõu seletuskirjas nõuetekohaselt analüüsitud.</p> <p>43. Meetmete mõõdukuse osas tuleb kokkuvõttes asuda seisukohale, et kuna selle mõjuks võib olla keskkonnahoidlikku, efektiivset, mugavat ja ohutut liikumisvõimalust edendavate kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete majandustegevuse osaline või täielik lõpetamine (vt LISA 1), on tegemist ilmselgelt ebamõõduka vahendiga. Kuna rendi- ja üüriettevõtete majandustegevuse lõpetamisega kaasneb ka negatiivne sotsiaalne tagajärg ning ühiskond on ilmutanud märkimisväärset huvi emissioonivabade transpordivahendite kasutamise vastu (millele on mh Eelnõu seletuskirjas viidatud, lk 2: „<i>Transpordiameti tellitud küsitlusuuringute järgi on elektritõukerataste kasutamine elanikkonna hulgas tõusutrendis</i>“), võib ka sotsiaalses plaanis tekkiv kahju seoses kergliikurite kadumisega Eelnõust saadava tulu üles kaaluda. Viimast eriti pidades silmas, et Eelnõu vastuvõtmine ei taga tegelikult kergliikurite kasutajate liiklusohutuse saavutamist.</p> <p>44. Kokkuvõttes rikub Eelnõu proportsionaalsuse põhimõtet, sest kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetele kaasnev ettevõtlusvabaduse ja omandipõhiõigus riive ei ole proportsionaalne Eelnõuga taotletava eesmärgi saavutamiseks.</p>	<p>õnnetusi, jooles juhtimisest tulenevaid raskeid tagajärgi ja parandavad laenukergliikurite parkimiskorda ja -praktikaid.</p> <p>Kokkuvõttes saab asuda seisukohale, et arvestades eesmärki, on võimalik põhiõiguste riive proportsionaalne.</p>
---	--

2.6. Eelnõu on vastuolus seaduslikkuse põhimõttega

45. Eelnõu üheks oluliseks õiguslikuks probleemiks on muu hulgas Eelnõu § 1 p-iga 17 liiklusseadusesse lisatava § 190¹⁴ vastuolu seaduslikkuse põhimõttega. PS § 3 lg 1 järgi teostatakse riigivõimu üksnes põhiseaduse ja sellega kooskõlas olevate seaduste alusel, mistõttu peab seadusandja otsustama kõik olulised küsimused riigis. PS § 3 lg 1 esimene lause keelab jätta täitevvõimu otsustada seda, mis on põhiseaduse seisukohalt oluline. Sellest tuleneb ka parlamendireservatsiooni põhimõte, mille järgi peab seadusandja põhiõigusi puudutavates küsimustes langetama kõik põhiõiguste realiseerimise seisukohalt olulised otsused. Seadusandja ei tohi täitevvõimule edasi delegeerida eelkõige põhiõiguste seisukohalt olulisi otsuseid.

46. PS §-st 3 tuleneva seadus- ja parlamendireservatsiooni sisu selgitab ka HÕNTE § 12. HÕNTE § 12 kohaselt ei tohi volitusnorm sisaldada volitust reguleerida valdkonda, mida Eesti Vabariigi põhiseaduse kohaselt saab reguleerida üksnes seadusega. HÕNTE § 12 p 1 täpsustab, et volitusnormis ei tohi volitada kehtestama põhiõiguste ja -vabaduste piirangute aluste ja tingimuste regulatsiooni.

47. PS § 32 järgi on igal inimesel õigus enda omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada (omandipõhiõigus). Kitsendused omandipõhiõigusele sätestab seadus. PS § 31 kohaselt võib vaid seadus sätestada ettevõtlusvabaduse kasutamise tingimused ja korra. Ettevõtlusvabadusele seatavate piirangute osas tuleb tähelepanu pöörata

KliM ei nõustu esitatud hinnanguga.

Eelnõus toodud regulatsioon ei ole vastuolus PS § 3 lõikest 1 tuleneva seadusereservatsiooni põhimõttega ja sellest tuleneva olulisuse põhimõttega. PS seisukohalt olulised on eelkõige põhiõiguste seisukohalt olulised küsimused, iseäranis piirangute ulatus.

PS ei keela Riigikogu pädevuses olevate küsimuste delegeerimist täitevvõimule, kui seaduses on piisavalt määratletud täitevvõimu tegutsemise alused ja tingimused.

Delegatsiooninormis peab olema antud määrusandliku volituse selge eesmärk, sisu ja ulatus. Mida intensiivsem on põhiõiguse riive, seda üksikasjalikum peab olema volitusnorm, selles peavad olema vähemalt sätestatud määruse eesmärk, sisu ja ulatus.

Käesolevaga sätestataksegi seadusega piisavalt selge eesmärgi, sisu ja ulatusega volitusnormid, millest tulenevad põhiõiguste piiramise alused ja tingimused. Täpsemalt sätestab seadus kõik olulise, st annab kriteeriumid ja piirid, mis ulatuses tohib KOV üksus asjaomased nõuded kehtestada.

<p>ka majandustegevuse seadustiku üldosa seadusele (MSÜS).</p>	
<p>48. MsÜS § 2 lg 1 sätestab, et MsÜS-i kohaldatakse igale ettevõtjale ning tema majandustegevusele kõigil tegevusaladel, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. MsÜS § 3 lg 1 kohaselt on majandustegevus iga iseseisvalt teostatav, tulu saamise eesmärgiga ja püsiv tegevus, mis ei ole seadusest tulenevalt keelatud. MsÜS § 4 lg 2 teise lause kohaselt piiratakse majandustegevuse vabadust MsÜS §-s 6 nimetatud majandustegevuse nõuetega. MsÜS § 6 lg 1 kohaselt võib üksnes seadusega kehtestada nõudeid, millele ettevõtja ja tema majandustegevus peavad vastama.</p>	<p>MSÜS § 6 sätestab, et <u>seadusest tulenevalt</u> võib kehtestada nõudeid, millele ettevõtja ja tema majandustegevus peavad vastama (majandustegevuse nõuded). Siinjuures tulebki eristada üldisemat sõnastust „seadusest tulenevalt“ – MSÜS ei kasuta antud sättes sõnastust „seadusega“ ega „seaduse alusel“, vaid kasutab neid mõlemat hõlmavat sõnastust „seadusest tulenevalt“.</p> <p>Lisaks, nagu ka eelnevalt viitasime, siis PS ei keela Riigikogu pädevuses olevate küsimuste delegerimist täitevvõimule, kui seaduses on piisavalt määratletud täitevvõimu tegutsemise alused ja tingimused. Käesolevaga sätestataksegi seadusega piisavalt selge eesmärgi, sisu ja ulatusega volitusnormid, millest tulenevad põhiõiguste piiramise alused ja tingimused. Täpsemalt sätestab seadus kõik olulise, st annab kriteeriumid ja piirid, mis ulatuses tohib KOV üksus asjaomased nõuded kehtestada.</p> <p>Alternatiivseks lahenduseks oleks kehtestada antud valdkonnale tegevusloakohustus ja volitada tegevusloa andmisel KOV üksust kehtestama kõrvaltingimusi, mille sisu oleks sama, mis praegu eelnõu §-s 190¹⁴ ehk tulemus oleks sama, kuid tegevusloaregulatsiooni puhul isegi koormavam.</p>
<p>49. Riigikohus on rõhutanud, et Riigikogu peab „meetmete rakendamise konkreetsed juhud ja üksikasjaliku korra ning sellega seonduva[d] õiguste võimalikud piirangud ise kehtestama“, mitte aga otsustamist volitusnormi abil täitevvõimule delegerima (III-4/1-1/94). Nii tunnistas Riigikohus põhiseadusvastaseks volitusnormi, millega Riigikogu jättis olulised üksikküsimused, nagu mõiste „operatiivtehnilised meetmed“ sisustamine, kaitsepolitsei ametnike ja Riigikohtu liikme otsustada (RKPJKo 12.01.1994, III-4/1-1/94). Seega leidis</p>	<p>Käesoleval juhul sätestabki seadus piirangute ulatuse, juhud ja muud olulised tingimused, mida KOV üksus võib reguleerida. Seadus annab konkretiseeritud volituse KOV üksusele.</p> <p>Eelnõus käsitletud regulatsiooni puhul on tegu sisuliselt KOV enesekorraldusõigusest tulenevate olemuslike KOV ülesannetega, mille reguleerimise pädevus ongi KOV üksusel, kuid PS § 3 ja § 14 koostoimest tulenevalt on vaja sätestada ka põhiõiguste piiramise vaates PS-ga nõutud kvaliteedis piirangute ulatus ja sisu – ja seda eelnõus toodud regulatsioon teebki.</p>

Riigikohus, et Riigikogu ületas oma pädevuse piire, kuna seadusandja oleks pidanud õiguste võimalikud piirangud ning nende aluseks olevad konkreetsed juhud ja üksikasjaliku korra ise kehtestama, mitte aga neid delegerima ega jätma täitev- ja kohtuvõimu esindajatele võimalust piirata põhiseadusest tulenevaid õigusi.

50. Eelnõuga antakse KOVidele õigus kehtestada määrusega ettevõtja kergliikuri, pisimopeedi ja jalgratta rendile- või üürile andmise majandustegevusele nõudeid ning piiranguid (lisanduva LS-ga § 190¹⁴). Teisisõnu jätab Eelnõu regulatsioon reguleerimata olulised üksikküsimused ja delegerib täitevvõimule ehk KOVile põhiõigusi riivavate otsuste tegemise, näiteks:

1. kas üldse kehtestada kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendi või üüriga tegelevatele ettevõtetele tehnilise funktsionaalsuse nõue (mida seadusest ei tulene); või
2. kas, mis ulatuses ja kui kaua peab ettevõtte tehnilist funktsionaalsust kasutades piirama sõiduki sõidukiirust ja parkimisvõimalusi ning millisel viisil.

51. Riigikohtu praktika kohaselt võib täitevvõim seadusega kehtestatud põhiõiguste ja vabaduste piiranguid üksnes täpsustada, **mitte aga kehtestada seaduses sätestatuga võrreldes täiendavaid piiranguid** (3-4-1-1002, p 24).. „See tähendab, et seadusandjale on põhiseadusega antud pädevus kehtestada [...] piiranguid. [...] Täitevvõimule võib seadusandja edasi volitada üksnes nende piirangute rakendamise seisukohalt ebaoluliste küsimuste reguleerimise.“ (3-4-1-8-09, p 160). Seega ei ole Eelnõuga võimalik

<p>KOVile volitada kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete ettevõtlusvabadust ja omandipõhiõigust intensiivselt riivavate, sh seaduses sätestamata nõuete ja piirangute kehtestamist.</p> <p>52. Oluline on märkida, et Eelnõu pinnalt on samuti ebaselge, millised kriteeriumid peavad olema täidetud selleks, et täitevvõim võiks nõudeid üldse kehtestada ja piiranguid rakendada (nt milline peaks olema renditavate- või üüritavate sõidukite arv, millest alates võib KOV seada tehnilise funktsionaalsuse nõude täitmise kohustuse jne). HÕNTE § 11 lg 3 kohaselt tuleb seaduseelnõu volitusnormis esitada määrusandliku volituse selge sisu ja ulatus, milles tuleb seaduse sätteid täpsustada või nende rakendamiseks vajalik kord kehtestada. Riigikohus on rõhutanud, et olulist mitte sisaldav volitusnorm on vastuolus PS § 13 lg-ga 2, „<i>sest ebapiisav regulatsioon põhiõiguste ja vabaduste piirangute kehtestamisel ei kaitse igati riigivõimu omavoli eest</i>“ (RKPJKo 12.01.1994, III-4/1-1/94). Seega on Eelnõuga kavandatavad muudatused vastuolus PS § 3 lgga 1, PS § 13 lg-ga 2 ning HÕNTE nõuetega.</p>	
<p>2.7. Muud olulised vead Eelnõus</p>	
<p>Tulenevalt ülaltoodud õiguslikest probleemidest ei vasta Eelnõu Vabariigi Valitsuse 22.12.2011 määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) nõuetele. HÕNTE on osaks PS §-st 14 tulenevast hea avaliku võimu teostamise tavast (vt ka HÕNTE § 5).</p> <p>53. Esiteks on ülaltoodud põhjendustele tuginevalt ilmne, et Eelnõus kavandatud muudatuste rakendamisega kaasneb kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete, sh Tuule jaoks oluline õiguslik muudatus võrreldes seni kehtinud õigusliku raamistikuga ning oluline majanduslik mõju.</p>	<p>Nagu eelnevalt selgitasime, siis ei nõustu KliM esitatud hinnangutega.</p>

54. Antud põhjusel on Eelnõu koostajad jõudnud ebaõigele järeldusele, et Eelnõule ei tulnud koostada väljatöötamiskavatsust HÕNTE § 1 lg 1 järgi (vt seletuskirja lk 2). Vastupidi – sedavõrd olulist mõju avaldavale Eelnõule oli väljatöötamiskavatsuse koostamine vältimatult vajalik ja kohustuslik. Eelkõige selleks, et nõuetekohaselt ja asjakohaselt hinnata seda, millised täpselt on need olulised mõjud, sh mõjude ulatus ja ebasoovitavate mõjude risk, mis võib seaduse rakendamisega kaasneda (arvestades seda, et Tuule andmetel oleks piirangute rakendamisel oluline majanduslik mõju) või näiteks valitud lahenduse sobivus kehtivasse õiguskorda (nt kooskõla LS § 50 lg 7 p-ga 1).
55. HÕNTE seletuskirjas selgitatud, et enne Eelnõu koostamisele asumist on vajalik avalikult hinnata ja kaaluda poliitiliselt soovitatavate lahenduste õigusliku realiseerimise valikuid ning selleks on vajalik kõigi põhimõttelise tähendusega seaduseelnõude normide kujundamise eel koostada Eelnõu õiguslikke valikuid kajastav eelnõu kontseptsioon. Eelnõu kontseptsioon on sisuliselt sarnane dokument seaduseelnõu seletuskirjaga, kus on põhjalikult lahendatav probleem lahti seletatud ning hinnatud kaasnevaid mõjusid. Eelnõu seletuskirjas on küll nenditud, et muudatused avaldavad mõju teatud huvigruppidele (st piirangute mõjul võib väheneda laenukergliikurite ja –jalgrataste atraktiivsus ning majanduslik mõju rendi- ja üüriettevõtetele võib olla väike kuni keskmine), kuid mõju analüüsis puuduvad tervikuna erinevate mõjude lahtiseletused ja hinnangud kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete vaates. Samuti ei ole sisuliselt analüüsitud üksnes renditavate kergliikurite piirkiiruse

piiramisega tõusetuvaid täiendavaid riske ja ohte liikluses (ehk reaalne mõju inimestevahelisele, sh Eelnõuga taotletavale eesmärgile).

56. HÕNTE § 1 kohaselt on mistahes seaduseelnõu ettevalmistaja kohustatud väljatöötamiskavatsuses käsitlema sättes nõutud teabe ja põhjendused. Sealjuures tuleneb HÕNTE §-st 2, et väljatöötamiskavatsuse nõuetest on võimalik mööda vaadata üksnes erandlikel juhtudel, näiteks eelnõu menetluse põhjendatud kiireloomulisuse tõttu. Kiireloomulisus võib HÕNTE seletuskirja kohaselt eeskätt aset leida eelkõige siis, kui rakendatav raamistik on tavapärasest õigusloomest menetlusreeglite tõttu erinev (näiteks riigieelarve või EL õiguse rakendamisel) või kui muudatusega ei kaasne olulist mõju. Arvestades seda, et Eelnõuga kavandatavad muudatused omavad olulist majanduslikku mõju (sh mõju inimestevahelisele, kuna avariirisk rendikasutuse eristamisel üldkasutusest tõuseb), siis ei ole kiireloomulisuse rakendamine ilma kohaseid menetlusreegleid järgimata antud juhul põhjendatud.
57. **Teiseks** on Eelnõu muu hulgas vastuolus HÕNTE § 3 ja 5 sätestatuga, mille kohaselt peavad kõik seaduseelnõus kavandatavad isiku õiguste ja vabaduste piirangud olema asjakohased ja proportsionaalsed suhtes eesmärgiga, mida seaduseelnõu avalikes huvides taotleb. Antud juhul kaasneb Eelnõuga (juhul, kui majandustegevusnõuded ja piirangud kehtestatakse) oluline ja ulatuslik riive Tuule (sh eelduslikult teiste kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete) subjektiivsetele õigustele. Vastava riive põhjendatust ja proportsionaalsust suhestatuna Eelnõu eesmärgiga ning kooskõllalisust

kehtivate õigusaktidega ei ole Eelnõu seletuskirjas nõuetekohaselt analüüsitud.

58. **Kolmandaks** tuleb HÕNTE § 14 lõike 1 kohaselt võtta jõustumisnormi kavandamisel arvesse aeg, mis on vajalik uute normidega tutvumiseks, eriti isikute õiguste ja kohustuste muutmise korral, ning vajalikuks korralduslikuks ja halduslikuks eeltööks, sealhulgas seaduse väljakuulutamiseks, avaldamiseks, rakendusaktide andmiseks, ning ka seaduse rakendamiseks piisavate vahendite olemasolu. Antud juhul aga puudub Eelnõus mõistlik ülemineku regulatsioon.

59. **Neljandaks** ei tohi volitusnormis volitada kehtestama põhiõiguste ja -vabaduste piirangute aluste ja tingimuste regulatsiooni (HÕNTE § 12 p 1). Seda, mida põhiseaduse järgi on õigustatud või kohustatud tegema seadusandja, ei saa edasi delegeerida täitevvõimule, isegi mitte ajutiselt ja kohtuvõimu kontrollivõimaluse tingimusel. Eelnõu koostajad on loodava regulatsiooniga aga andnud täitevvõimule ehk KOVidele volituse kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete põhiõiguste seisukohalt oluliste üksikküsimuste reguleerimiseks, mis ei ole lubatud.

<p>60. KOKKUVÕTE</p> <p>61. Eelnõu tänasel kujul (täpsemalt Eelnõu § 1 p 17) on vastuolus Põhiseadusega. Eelnõu koostamisel on ka rikutud oluliselt hea õigusloome ja normitehnika eeskirja nõudeid. Eelnõu kirjutamisel ei ole sisuliselt analüüsitud ega arvestatud seda, et Eelnõu mõjub äärmiselt koormavalt kõigile kergliikurite rentimise või üürimisega tegelevatele ettevõtetele ega taga Eelnõuga taotletava eesmärgi saavutamist. Eelnõu koostajad on jätnud tähelepanuta selle, et Tuul koos teiste kergliikurite rendi- ja üüriettevõtetega on osa liiklusohutusele suunatud lahendustest, mitte probleemist. Seepärast oleks tulnud Eelnõu eesmärgist lähtuvalt hinnata, kas ja millised piirangud on eesmärgipärased ja proportsionaalsed. Sedavõrd intensiivne regulatiivne sekkumine saab toimuda vaid läbimõeldult ning õiguspäraselt, mitte ilma põhjaliku mõjuanalüüsita ja viisil, mis kahjustab kergliikurite rendi- ja üüriettevõtete subjektiivseid õigusi. Paraku on aga asjakohane analüüs jäetud tegemata.</p>	<p>KliM ei nõustu esitatud hinnanguga, eelnõus toodud regulatsioon ei ole PS-ga vastuolus.</p>
<p>VoK Bikes</p> <p>Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirja osas 2 olete loonud kergliikurite alamkategorია “rendi- või üürikergliikurid” (kasutatud paralleelselt mõistega “laenukergliikur”). Seletuskirja osas 3 olete toonud välja, et eelnõuga muudetakse liiklusseadust uue peatükiga, mis hakkaks reguleerima majandustegevusnõudeid ja nende kehtestamise aluseid kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile- või üürile andmisele. Järeldame, et seadusemuudatus rakenduks mitte ainult elektritõukerataste lühiajalise laenutamise teenusele vaid ka teiste kergliikurite, pisimopeedide kui ka jalgrataste pikaajaliste rendilepingute puhul.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu § 190¹⁴ lõiget 2 on täiendatud.</p>

Juhime tähelepanu, et pikaajaline rent on oma olemuselt erinev ning sarnaneb pigem sõiduki omamisele. See tähendab, et paljud väljatoodud riskid, mis käivad kaasas lühiajalise rendiga ei realiseeru tegelikult pikaajalises rendis. Küll aga on uuel eelnõul potentsiaali takistada äritegevust ja seda ka väljaspool elektritõukerataste lühiajalise laenutamise teenust, mis on peamine valukoht ja millel baseerub kõnealuse seadusemuudatuse vajalikkus.

Kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile- või üürile andmine puudutab ka erinevaid teenusepakkujaid nii transpordi ja logistika valdkonnas (nt viimane miili / last-mile delivery puhul) kui ka turismi- ja hotelliäris (elektriliste jalgrataste jm rent).

Transpordi ja logistikasektoris näeme ajalises, geograafilises ja täiendavas sõidukiiruse piiramises konflikti omavalitsuste püüdlustes saavutada süsinikneutraalsust ning liikumist üleüldiselt rohelisema linnaruumi poole.

Optigon OÜ/Vok Bikesi kliendid asendavad meie neljarattalise kastijalgrattaga autosid ja kaubikuid. Seega on äärmiselt oluline, et jalgratastega liikumine ei muutuks tänu uuele regulatsioonile aeglasemaks ja ebaefektiivsemaks ega muudaks ettevõtete üleminekut ratastele vähem atraktiivsemaks.

Turismi- ja hotelliäris pole aga enamusel teenusepakkujatel tehnilist võimekust rendile antavate jalgrataste sõidukiirust tsentraalselt muuta.

Oleme nõus, et seadused peavad kiirelt areneva mikromobiilsuse kategooriaga kaasas käima, kuid loodame, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium leiab võimaluse teostada liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõule põhjalikum analüüs, mis

<p>vaataks kaugemale elektritõukerataste lühiajalise laenutamise teenusest.</p>	
<p>MTÜ Elav Tänav</p>	
<p>Eraldi kommenteerime järgnevaid muudatusettepanekuid: paragrahvi 20 lõiked 6 ja 7 muudetakse ning sõnastatakse järgmiselt: „(6) Kõnniteel ning jalgratta- ja jalgteel võib juht peatada sõiduki ka veose peale- või mahalaadimise ajaks, kuid mitte lähemal kui 1,5 meetrit ühissõidukite peatuskohast, jättes jalakäijale, jalgrattaga, kergliikuriga, pisimopeediga ja robotliikuriga liiklemiseks vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse neile ette nähtud teosa.</p> <p>paragrahvi 20 lõiked 3 ja 4 muudetakse ning sõnastatakse järgmiselt: (4) Asulas tohib mopeedi ja mootorratta ning alla kuue meetri pikkuse haagiseta B-kategooria ning haagiseta D1-alamkategooria mootorsõiduki peatada või parkida ka: 3) osaliselt või täielikult kõnniteel, jalgteel, jalgrattateel ning jalgratta- ja jalgteel, kus seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend, jättes liiklejale sõiduteest kaugemal asjaomasel teeserval vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse teosa;</p> <p>Kõik kes on sattunud jalgsi, jalgratta või kergliikuriga linnas liikuma, kohtavad pidevalt kõnniteel (ning ka jalgratta- ja jalgteel) peatuvaid (ja parkivaid) mootorsõidukeid. Vesteldes kõnniteel peatuvate-parkivate juhtidega joonistub välja, et enamikel juhtidel on meeles, et “kõnniteel võib ohukatega peatuda”. Nõue jätta vabaks 1,5 meetrine teosa ning see, et parkimist lubab vaid asjakohane liikluskorraldusvahend, on meeles vähestel. Juba tänaseski sõnastuses kasutatakse paragrahvi 20 lõikeid 3, 4 ja 6 eeskätt selleks, et õigustada auto oma suva järgi peatamist ja parkimist - paraku on sõidukijuhtide mälu liiklusseaduse detailide osas hägune.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. LS § 20 lõige 6 tunnistatakse kehtetuks.</p>

Hetkel ei ole selle väärkäitumise üle järelvalvet - ei Politseil ega ka näiteks Tallinna Munitsipaalpolitseil ole ressursse, et seaduserikkujaid trahvida. Kõnniteel peatumine-parkimine on saanud sotsiaalseks normiks ning käesolevad muudatusettepanekud pigem hägustavad olukorda tänaval, kui et teevad keskkonna jalgsi, jalgratta ja kergliikuriga liikuja jaoks paremaks. Käesolev muudatusettepanek teeb nõutuks, sest ei ole arusaadav millist täna linnatänavatel kohatavat probleemi püütakse lahendada.

Mis puudutab veose peale- ja mahalaadimise täpsustamist, siis näeme sellel väga väikest mõju tänavaruumi sihipärase kasutamise parandamisel. Liiklusseadusega kaasas käivas majandus- ja taristuministri määruses ei ole kuidagi kitsendatud veost ei suuruse ega raskuse järgi - seetõttu võib igaüks, kel midagi kohale toimetada tarvis, end veose peale- või mahalaadijana tunda. Kuna kullerteenused on aina tihedamas kasutuses (sh toidukullerid), on ka kõnniteel (ja edaspidi ka jalgratta- ja jalgteel) peatuvaid autosid aina rohkem.

Meie hinnangul läheb käesolev muudatusettepanek, mis lubaks lisaks kõnniteele peatada sõidukeid ka jalgratta- ja jalgteel vastuollu erinevate kehtivate strateegiliste dokumentidega (sh Eesti 2035 ja MKMi Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035), kus on eesmärgiks seatud suurendada aktiivsete liikumisviiside kasutamist. Kõnniteel (ning jalgratta- ja jalgteel) peatuvad sõidu- ja kaubaautod vähendavad jalgsi, jalgratta või kergliikuriga liikuja jaoks keskkonna tajutud turvalisust ning vähendavad linnatänavate ligipääsetavust lastele, eakatele, puuetega inimestele, lapsevankri lükkajatele. Laiendades sõiduautode õigusi kõnniteel

<p>ning jalgratta- ja jalgteel muutuvad aktiivsed liikumisviisid vähem atraktiivseks.</p> <p>Käesolev muudatus võtab meie hinnangul KOVilt vastutuse luua tänavaruumi, kus on läbi mõeldud ja lahendatud veose laadimiseks ja laiemalt jagamismajanduseks tarvilik taristu. Linnaruumi kasutamine oleks jalgsi, ratta ning kergliikuriga liikujatele palju selgem ning turvalisem, kui mootorsõidukitel oleks lubatud parkida vaid sõidutee äärsetel või sellega külgnevale alale loodud parkimis- ja peatumiskohtadel.</p>	
<p>9) paragrahvi 32 lõige 4 punktid 4 ja 5 tunnistatakse kehtetuks;</p> <p>10) paragrahvi 32 täiendatakse lõikega 41 järgmises sõnastuses:</p> <p>„(41) Kui käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud tee või teeosa puudub või selle seisukorra või liiklusolude tõttu on seal sõitmine oluliselt raskendatud, tohib kergliikuriga sõita jalgteel või kõnniteel.“;</p> <p>Muudatusega keelatakse kergliikuriga sõitmine kõnniteel ja jalgteel - kergliikuriga tuleb sõita jalgratastele mõeldes loodud taristul, juhul kui see on olemas ning hästi hooldatud. Sümpaatne muudatus sellest vaatest, et seab selge ootuse eraldamaks erikiiruselised liikujad (jalakäijad ja kergliikurid).</p> <p>Mitmekesise ja turvalise liikluskeskkonna suurimaks takistuseks ongi linnaruum, sealne hooldus ning taristu - kui pole turvalisi ja hästi hooldatud teid, kus kõndida või rattaga sõita, järgneb segadus ning eelistatakse autot. Käesolev muudatus võiks suunata KOVid kui ruumiloojad selgemini vastutama hea taristu loomise eest. Siiski tuleb lisada, et muudatus jätab kergliikuriga liikujale väga suure kaalutlusõiguse ning on raske mõista, kuidas seda täpsemalt jõustatakse.</p> <p>Kergliikurite teemal</p>	<p>LS § 32 lõike 4 punktide 4 ja 5 muudatused ning lõike 4¹ lisamine on eelnõust Politsei- ja Piirivalveameti ettepanekul välja jäetud.</p> <p>Mis puudutab linnaruumi ja taristu arendamist, siis on Eesti Linnade ja Valdade Liit koostöös Kliimaministeeriumiga välja töötamas uut linnatänavate standardit, mis peaks saama aluseks ja teenäitajaks linnaruumiliste lahenduste loomisel. Seniks aga, kuni taristut ei ole arendatud piisavale tasemele, tuleb leida olemasolevate võimalustega mõistlikud lahendused, et kõik liiklejad ohutult liiklema mahuksid.</p>

Aalto Ülikool on värskelt (novembris 2022) välja andnud analüüsi, kus uuriti elektritõukerataste kasutust Helsingis ning analüüsiti 2021 septembris rakendunud kiirusepiiranguid öisele tõukeratta kasutusele. Kuigi leiti, et piirangu järel vähenes kergliikurite osalusel toimunud õnnetuste hulk, toonitab analüüs tugevalt, et sellised reaktiivsed piirangud ise ei lahenda juurprobleemi.

Muutuvate liikumisviisidega kohanemine on suuresti seotud taristu ja tänavaruumi jaotusega. Taristu projekteerimine, ehitamine, hooldamine ja taktikaliste lahenduste kasutamine peavad jätkuvalt arenema, tuginedes nüüdisaegsetele põhimõtetele, mis võtavad arvesse inimestele omaseid mitmekesiseid liikumisviise ja linnalise liikumiskeskonna tehnoloogiate mitmekesisust. Oluline on paigutada kergliikurid liikumisviiside hierarhiasse ning teha edaspidised strateegilised ja taktikalised poliitikaotsused lähtudes hierarhiast, mis toetab praktikas aktiivsete liikumisviiside kasutamist.

Ootame MKMilt laiemat linnalise liikuvuse käsitlemise eest vedamist, sest näeme, et suurem osa meie linnalise liikuvuse probleemidest tulenevad ajale jalgu jäänud tänavaruumilahendustest ning võimetusest prioritseerida tegudes jalakäijaid, jalgrattureid ja kergliikureid autode ees.

Katrin Jänes

Ei ole õige, et antakse autodele luba peatuda jalgrattateel. Kõnniteed ja jalgrattateed peaksid olema eraldatud autodest nii palju kui võimalik.

Jalgrattateel autoga parkimine jääb üldreeglina endiselt keelatuks. Erandina lubatakse parkida osaliselt või täielikult jalgrattateel vaid kohtades, kus seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend (näiteks liiklusmärk 575 „Parkla“ koos vastava lisatahvliga või teekattemärgistega loodud parkimiskohad). Kui liikluskorralduslikult on teomanik sobilikud ja ohutud parkimiskohad jalgrattateele loonud ja need nõuetekohaselt

	tähistanud, siis ei kujuta selleks loodud kohtades parkimine jalgrattateel liiklejatele täiendavat ohtu.
Marek Karm	
<p>Jalgratta- ja jalgteel ei ole mõistlik lubada peatuda mootorsõidukitel veose laadimiseks. Praktikas pole üle 3,5 meetri laiuseid ainult jalgratturitele mõeldud jalgrattateid või jalgratturitele mõeldud jalgratta- ja jalgteeteosaid, mistõttu ei ole võimalik sõidukitel jätta jalgratturitele 1,5 m vaba ruumi ainult jalgrattaga sõitmiseks ettenähtud teosal jalgratta- ja jalgteel. 3,5 m tuleneb antud juhul sellest, et sõiduki keskmine laius on ca 2 meetrit ja vabaks peab jääma 1,5 m jalgrattateed jalgratturitele. Samuti pole põhjendatud veose laadimiseks peatumise lubamine jalgratta ja jalgteel, kui on olemas sõiduteed eraldav haljasala. See hakkab õigustama mootorsõidukitega jalgratta- ja jalgteel sõitmist ning nendele teedele sisenemist ka juhul, kui on vastavad kohustusmärgid paigaldatud. Antud lõike muutmise seletuskirja viimane lause ei seleta lahti, kas nt jalgratturitele peab vabaks jääma 1,5 meetri laiune ainult jalgrattastele mõeldud sõitmise teosa. Praegune sõnastus soodustab jalgratturite tungimist jalakäijatele mõeldud teosale jalgratta- ja jalgteel. Mootorsõidukite koht on sõidutee ning veose laadimiseks on vaja sõiduk parkida või peatuda selleks seaduslikult ettenähtud kohta ning veose vedamiseks kliendini on vaja kasutada vastavat lisavarustust, nt pakikäru vms. Antud lõike muudatusettepanek suurendab veoste vedajate hoolimatust nõrgemate liikluse osapoolte vastu. Antud lõike muudatusettepanek suurendab ohutulede väärkasutust, mis paljude juhtide silmis annab õiguse parkida illegaalselt seal, kus juht ise tahab. Sellistele liiklusrikkumistele paraku ei reageeri politsei ega nt Tallinna puhul Munitsipaalpolitsei piisavalt kiiresti.</p>	Arvestatud.
Hendrik Jaanre	
Linnad on täis kõnniteedel SÕITVAID ja parkivaid autosid ning praegune sõnastus ei	Arvestatud osaliselt. LS § 20 lõige 6 tunnistatakse eelnõuga kehtetuks.

paranda olukorda mitte üldse. Jalgrattateedel parkijad saavad samuti selle sõnastusest välja lugeda, et nii tohib - sama praegu ju kõnniteedel parkijatega, mitte kedagi ei huvita see 1.5m jutt. Ja kui keegi pargibki, siis PPA on öelnud, et nemad ei tegele kõnni- ja jalgrattateid eesmärgipäraselt kasutavate kodanike turvalisuse tagamisega.

Milleks luua seadust, mis päriselt ühtegi olukorda ei paranda? Tsiviliseeritud maailmast on häid näited kuidas elektritõukerastega seotud probleemide ja kõnniteedel parkivate sõidukitega tegeleda. Palun keelake kõnniteedel peatumine ja parkimine, nõudke linnavalitsustelt kauba mahalaadimiseks eraldatud parkimistsoonide loomist ning tõukerastate parkimise lubamist sõiduteedele nagu see on lubatud autodele.

Mis puudutab kergliikureid, siis kindlasti oleks parim olukord selline, kus kergliikuritega liiklemiseks ja nende parkimiseks on loodud sobilik taristu. Taristu loomine või kohandamine sobivaks ei käi aga paraku üleöö, see eeldab nii planeerimist kui rahaliste vahendite leidmist. Seniks kuni taristut ei ole arendatud piisavale tasemele, on vaja leida mõistlikud ja ohutud võimalused kergliikuritega sõitmiseks ja nende parkimiseks, seda käesolev eelnõu ka leida püüab.

Selgitame, et kergliikurite parkimine on juba kehtiva seadusega lubatud sõiduteele, asulateel tohib sõiduk peatada ja parkida sõiduteel, selle parempoolse ääre lähedal või parempoolsel teepeenral nii, et jalakäijale jääks teepeenral vabaks vähemalt 0,7 meetri laiune käiguriba. Samamoodi tohib asulas sõidukit peatada ja parkida ka tee vasakul poolel ühesuunalisel teel ja sellisel kahesuunalisel teel, mille keskel pole trammiteed ning kus mõlemas suunas on üks sõidurada, mida teineteisest eraldab katkendjoon või mille puudumisel sõidutee on alla üheksa meetri lai, arvestamata sõidutee laiendina ehitatud parklat (LS § 20 lg 2). Lisaks on lubatud asula sõiduteel sõidukeid peatada või parkida selliselt, et sõiduki pikitelg on rööpne sõiduteeäärega ja takistuse puudumisel ei tohi sõiduk olla kaugemal kui 0,2 meetrit sõiduteeäärest (LS § 30 lg 3) ning eelnõuga lubatakse täiendavalt ühe- või kahe- või kaherattalise kergliikuriga parkida asula sõiduteel ka kahes reas.

Kõnniteele lubati kergliikuriga parkimine 1. jaanuaril 2021. a jõustunud liikluseaduse muudatusega, kuna kergliikurite hoiustamiskohad olid enamjaolt rajatud just kõnniteele. Käesoleva eelnõuga muudetakse kergliikuriga kõnniteel parkimise reegleid rangemaks. Nimelt nõutakse kõnnitee äärde (ka jalgteel ja jalgratta- ja jalgteel äärde) jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi parkimisel, et see asuks eemal sõidutee äärest ja sõiduki pikitelg oleks rööpne sõidutee äärest kaugemal asuva kõnnitee, jalgteel või jalgratta- ja jalgteel äärega. Takistuse puudumisel ei tohi

	<p>sõiduk olla sellest äärest kaugemal kui 0,2 meetrit. Hinnanguliselt selliselt kergliikurit parkides ei ole see ohtlik ega takista kõnniteel liiklejaid ning kergliikurite kõnniteel parkimise keelamine ei ole mõistlik. Kuna kõnniteel on lubatud kergliikuriga sõita, on mõistlik, et sellel teel, millel on lubatud sõiduvahendiga sõita, saab seda ka parkida, seejuures tagatakse erinevate liiklejakategooriate ohutus.</p>
<p>Martin Pennaste</p>	
<p>Veose peale- või mahalaadimine peatudes/parkides kõnniteel või jalgratta- ja jalgteel peaks olema keelatud, sõiduki koht on sõiduteel ja seal ta ka antud tegevuseks peatuma peaks. Lisaks on küsimus, et milline jalgratta- ja jalgteel on piisavalt lai, et sinna mahuks kaubik ja jääks veel nõutud 1,5m vaba ruumi?</p> <p>Hetkel kaubavedajad ja pirukaostjad (kes eeldavad, et nad selle tegevusega on kauba laadijad) mitte ainult ei peatu kõnniteedel ja jalgrattaradadel vaid lausa pargivad seal ning blokeerivad liikumist neile kelle jaoks see teelõik mõeldud on. 1,5m vaba ruumi seejuures on väga harv nähtus, tihti ei mahu jalakäija isegi külge ees läbi. Kannatavad jalakäijad kes peavad lapsevankrite, ratastooli või raskete kottidega sõiduteed kaudu mööduma, sest niigi kitsas kõnnitee on blokeeritud. See ei tõsta liikluses nõrgema osapoole ohutust, otse vastupidi.</p> <p>Seega kõige lihtsam lahendus on keelata ülalmainitud tegevus täielikult ning lubada peatumist vaid sõiduteel või kauba mahalaadimise tsoonides. Hetkesõnastus vaid õigustab neid rikkumisi mille üle ükski asutus piisavalt järelvalvet ei tee ega antud tegevust ei ennetata.</p>	<p>Arvestatud.</p>
<p>Risto Raud</p>	
<p>Jalg- ja jalgrattateel peatumise korral 1,5m vaba ruumi nõue on liiga vähe ja vähendab oluliselt kergliiklejate turvalisust, sest jalg- ja jalgrattateel tuleb arvestada lisaks jalakäija liiklusele ka kahesuunalise jalgrattaliikluse ja elektriliste tõukeratastega. Suveperioodil</p>	<p>Arvestatud.</p>

<p>liiguvad antud teedel ka rulluisutajad, lemmikloomad jne. Mootorsõidukist möödudes peab kergliikleja arvestama ka 0,5m kuni 1m avatud ukse tsooniga, mis suurendab ohtu veelgi (ing k. dooring). Kokkuvõttes peab jalg- ja jalgrattateel peatumine olema lubatud vaid vastava märgi olemasolul.</p>	
<p>Artjom Nikitin</p>	
<p>Olukorras, kus laiendatakse peatumise õigust jalgratta- ja jalgteele, põhjendades seda eelkõige asjaoluga, et on hakatud varem vaid kõnniteeks loetud sõiduteega külgnevaid teid tähistama jalgratta- ja jalgteede märkidega, on oluline ka antud tingimust esile tuua. Et „Kõnniteel ning sõiduteega külgneval jalgratta- ja jalgteel“.</p> <p>Vastasel juhul see viib olukorrani, kus antud paragrahv just kui lubab sõita ka sõiduteega mitte külgnevatel kergliiklusradadel jne.</p> <p>Lisaks, LS-es olevad mõisted - kõnnitee, jalgratta- ja jalgteede, jalgteede, jalgrattateede ning nende vastavad kohustustmärgid 431, 432, 433-435 sätestavad, et nende märkidega tähistatud teedel võivad liikuda ainult jalakäijad, kergliikurid, jalgratturid jms.</p> <p>Kuna aga paragrahv 20 lg 6 annab õiguse mainitud teedel peatuda, paljud autojuhid õigustavad ka sellega nendel teedel sõitmist, mis ei tekita jalakäijatele kuidagi nende liikumiseks ettenähtud teosol ohutustunnet.</p> <p>Seetõttu on oluline ka selgesõnaliselt ja ühetimõistetavalt antud lõige sõnastuses välja tuua, et peatumine nendel teedel oleks lubatud vaid siis, kui on olemas otsene võimalus kõnniteele või jalgratta- ja jalgteele pääseda sõiduteelt, mitte mööda neid teid liikudes. Kui antud võimalus puudub, siis tuleb teostada veose peale ja mahalaadimist sõiduteest, lähtudes § 20 lg 1, 2,3,4 ja § 21 lg 1 ja 2 tulenevatest nõuetest ja keeludest.</p>	<p>Arvestatud. LS § 20 lõige 6 tunnistatakse kehetuks.</p>

<p>Aare Pere</p>	
<p>Kommentaari liikluseaduse muutmise eelnõu p 4 ja p 8 kohta (sõidukite peatumine ja parkimine jalgteel, jalgrattateel ning jalgratta- ja jalgteel).</p> <p>Eelnõu p 4</p> <p>Eelnõu p 4 muudab liikluseaduse § 20 lg 4 p 3, lisades võimaluse liikluskorraldusvahendi olemasolul parkida mootorsõidukitel lisaks kõnniteedele ka jalgratta ja jalgteedel. Eelnõu seletuskirjas puudub sellise muudatuse vajalikkuse põhjendus, samuti ei ole muudatuste mõju hinnatud seletuskirja mõjude analüüsi peatükis. Seetõttu jääb arusaamatuks, millist probleemi sellise muudatustega üritatakse lahendada. Arvestades senist olukorda, kus mootorsõidukid pargivad massiliselt ilma parkimist lubavate märkideta kõnniteedel, siis selline muudatus võib muuta sellise praktika tavapäraseks ka jalgratta- ja jalgteedel. Samuti on eelnõuga seatavad tingimused (vähemalt 1,5 m ruumi) sellised, millele ei ole ilmselt Eestis võimalik leida olukorda, kus see tegelikult rakenduks. Arvestades mootorsõiduki keskmiseks laiuseks 2m, siis peaks jalgrattatee, kus selline liikluskorraldus rakenduks, olema minimaalselt 3,5m lai. Seega loob liikluseaduse muudatus olukorra, kus teoreetiliselt on parkimisvõimalus olemas, aga praktiliselt on seda võimatu rakendada.</p> <p>Sellise põhimõttelise muudatusega peaks kaasnema väga põhjalik mõjude analüüs, sh tuleks hinnata, mil määral on seaduse hetkel kehtiv sõnastus praktikas rakendunud ja kas hetkel kehtivat olukorda tuleks kuidagi muuta, sh hinnata, kuidas muudatus mõjutab jalg- ja jalgrattateedel liikuvate inimeste ohutust.</p> <p>Eelnõu p 6</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Selgitame esmalt jalgratta- ja jalgteele parkimise kohta. Eelnõuga lubatakse jalgratta- ja jalgteele peatuma ja parkima mopeedid ja mootorrattad ning alla kuue meetri pikkused haagiseta B-kategooria ning haagiseta D1-alamkategooria mootorsõidukid vaid kohtadesse, kus seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend. See tähendab, et teomanik on loonud nimetatud sõidukite peatumiseks ja parkimiseks sobilikud ja ohutud parkimiskohad ja need asjakohaselt tähistanud (nt asjakohaste liiklusmärkide ja lisatahvlitega või teekattemärgistusega). Kui teomanik on sobilikud parkimiskohad jalgratta- ja jalgteele loonud, ei ole mõistlik keelata nendes kohtades peatumist või parkimist. Muudatusel ei ole suurt mõju jalgratta- ja jalgteel liiklejatele, kuna peatuda ja parkida lubatakse eelnõuga vaid kohtades, kuhu on sobilikud parkimiskohad liikluskorralduslikult loodud.</p> <p>LS § 20 lõike 6 muutmise jäetakse eelnõust välja ja lõige 6 tunnistatakse eelnõuga kehtetuks.</p>

<p>Eelnõu punktida 6 lisatakse võimalus mootorsõidukitele peatuda kauba laadimiseks lisaks kõnniteedele ka jalgratta – ja jalgteedel. Seletuskirjas põhjendatakse muudatust sellega, et varem üksnes eraldi teedel asunud jalgrattateed asuvad nüüd ka sõidutee ääres. Selline selgitus ei põhjenda aga seda, miks sellistel teosadel peaks olema vajalik mootorsõidukite peatumise lubamine.</p> <p>Mootorsõiduki parkimine kõnniteel peaks esiteks olema vajalik üksnes juhul kui sõiduteel kauba laadimiseks peatumisel ei jää teistele sõidukitele möödumiseks piisavalt ruumi. Seega, kõnniteel peatumine kauba laadimiseks peaks olema välistatud olukorras, kus ühes sõidusuunas on kaks sõidurada, sest sellises olukorras saab lühiajaliseks kauba laadimiseks peatuda sõiduteel.</p> <p>Eelnõus pakutud muudatus, mida ei ole kahjuks eelnõu mõjude analüüsi peatükis hinnatud, tekitab tõsise ohu eelkõige jalgrattateel liikuvatele jalgratturitele. Kui kehtiva regulatsiooni kohaselt kõnniteel kauba laadimiseks peatuv mootorsõiduk tekitab jalakäijale eelkõige ebamugavust ning üldreeglina on võimalik sõidukist siiski ohutult mööduda, siis jalgrattateede puhul tuleb arvestada sellega, et jalgratta kiirus on suurem kui jalakäijatel. See võib tekitada olukorra, kus jalgrattateel peatuva mootorsõiduki liikuma hakkamine või ootamatu ukse avamine võib põhjustada ohtliku olukorra ning kahju jalgratturile. Seetõttu tuleb enne sellise muudatuse tegemist põhjalikult analüüsida selle võimalikke mõjusid ja põhjendada, millist probleemi sellega lahendatakse.</p>	
<p>Silver Kits</p>	
<p>Hetkel on lihtne reegel. Jalgteel, jalgrattateel ning jalgratta ja jalgteel autod ei peatu ega ei pargi. Keelatud. Kõigil lihtne meelde jätta.</p>	<p>Muudatuse on tinginud praktiline vajadus, sest teomanik on liikluskorralduslikud loonud sobilikud parkimiskohad jalgratta- ja jalgteele.</p>

<p>Milleks on vaja hakata lisama seadusesse mingeid erandeid liikluskorraldusvahenditest ja vabast ruumist? Pealegi. Kas Eestis on täna üldse ühtegi sellist sõiduteest eraldamata jalgrattarada kuhu auto tohib sõita ja kus oleks võimalik parkida autot nii, et jääks 1,5 m. vaba ruumi? Kas on plaan selliseid teid ehitada? Väga halb muudatus. Lohakale juhile võib jääda mulje, et nüüd on rattarajal peatumine ja parkimine lubatud. Sõiduteel on mööda pääsemiseks rohkem ruumi kui 1,5 m.</p>	<p>Kehtiva seadusega pole aga loodud sobilikes kohtades peatumine ja parkimine lubatud, mis ei ole selgelt mõistlik.</p>
<p>Olivia Salström</p>	
<p>Muudatus 4: Murekohaks soov eelnõuga laiendada sõiduki parkimisõigust lisaks kõnniteedele ka jalgrattateedele ja jalgrattaja jalgteedele. Samas on eelnõust välja jäetud jalgrattarajad. Selgituskirjas selgub, et muudatus viiakse sisse, kuna paljudele kõnniteedele on juurde lisatud ka jalgrattaga sõitmise tähistus, mille tõttu on vaja seadust muuta.</p> <p>Kas ja mis ulatuses on eelnõu koostamisel konsulteeritud ja kuulda võetud liiklusohutus- ja liikuvuseksperthe? On teada, et erinevad liiklejate grupid on olemuselt erinevad ja ohutuks liiklemiseks vajab iga grupp oma ruumi. Kui nende gruppide piirid on hägused, siis langeb ka turvalisus. Olen seisukohal, et LS muudatuste tegemisel peab olema tulevikku vaatav ja seadused ühtima ka arengu- ja liikuvuseesmärkidega - antud juhul laiendatud mootorsõidukite parkimisõigus vaid pärsib positiivseid muutusi elukeskkonnas.</p>	<p>Eelnõu ettevalmistamisel osalesid Transpordiameti eksperdid ja eelnõu saadeti avalikule kooskõlastusringile, mille käigus on kõigil huvilistel võimalus oma arvamust avaldada. Põhimõtte, et igale liiklejagrupile on liiklemiseks oma ruum on kindlasti õige, aga peame arvestama ka meie tänaste oludega, taristu arendamine on pikk ja kulukas protsess ning seniks kuni taristu arendamine aega võtab on vaja leida mõistlikud lahendused, et kõik liiklejad ohutult liiklema saaksid.</p>
<p>Muudatus 8: LS § 20 lõige 6:</p> <p>Muret tekitab muudatus lubada mootorsõidukijuhtidele õiguse veose laadimiseks peatuda ka JJJ. Kuidas on plaanis tagada liiklusjärelvalve selliste situatsioonide puhul, kus mootorsõiduki juht sõidab ja peatub sellisel JJJ, millel ei ole</p>	<p>Arvestatud. LS § 20 lõige 6 tunnistatakse kehtetuks.</p>

<p>tegelikult võimalik jätta kas jalakäijatele või kergliikuritele nõutud 1,5 meetrist teosa? Seletuskirjas on välja toodud jalgratta- ja jalgteede jagunemise kaheks liiklemissuundade ja paiknemise poolest, kuid jääb arusaamatuks, miks kaheks pooleks jagatud ala käsitletakse kui üht tervikut JJJ - st, et laadimist teostav sõiduk võib hõivata täielikult ühe suuna või ka jalakäijate/kergliikurite paiknemisala teel, suunates need kaks erinevat liiklejate gruppi kitsale alale.</p> <p>Olen arvamusel, et sellise detailse muudatuse sisseviimine on libedale teele minek ja põhjustab mootorsõidukist nõrgematele liiklejatele põhjendamatu ebamugavust, vähendab ligipääsetavust ja suurendab ohtu liikluses. Palun mõelda ka sellele, et tihti on JJJ eraldatud sõiduteest haljasalaga, mis soodustaks sõidukiga üle roheala sõitmist või sõitmist mööda kergliiklusteid. Selliseid näited on Tallinna liikluses palju. Näiteks Lastekodu 3 ja 5 esine jalgteel, kus mootorsõidukite liiklus on tihe - peatatakse kas osaliselt kõnniteel ja haljasalal või täielikult kõnniteel - takistades kõnniteel ettenähtud liiklejate liikumist.</p>	
<p>Prg 190-14 lõige 3: Jääb arusaamatuks, mille põhjal on selline piirang põhjendatud laenukergliikuritele, aga sama piirangut ei kehtestata renditavatele mootorsõidukitele. Kuna põhjenduseks on joobes juhtimise ja nende tagajärgede vältimine, siis miks pole piiranguid seatud kordades suuremale ohuallikale, rendiautole (2+ tonnine ratastel metallkast maksimaalse sõidukiirusega nt 150km/h vs 20kg kergliikur maksimaalse sõidukiirusega 25km/h)?</p>	<p>Rendiautode kasutamise hulk kõigist sõiduautodest on väga väike ja pole andmeid, et just rendiauto juhtide süül juhtuks eriliselt palju liiklusõnnetusi. Võrdluseks aga juhtub hinnanguliselt 2/3 liiklusõnnetustest rendikergliikuritega.</p>