

Liiklusseaduse ja autoveoseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõu peamine eesmärk on kergliikurite kasutamise turvalisuse ja liiklejate ohutuse huvides leida lahendusi tõusetunud probleemidele, et vähendada õnnetusi ning parandada kergliikurite parkimiskorda ja -praktikat. Eelnõu laiem eesmärk on hoida kergliikurite kasutamine turvaline ja tagada kõigi liiklejate ohutus.

Kuivõrd kergliikur hõlmab erinevaid ühe inimese vedamiseks ette nähtud elektri jõul liikuvaid sõidukeid, näiteks elektrilised tõukerattad, elektrirulad, tasakaaluliikurid ja muud taolised istekohata sõidukid, siis on eelnõu eesmärk leida tasakaalustatud nõuded selliste väga erineva tehnilise konstruktsiooniga sõidukite kasutamiseks ja nendega liiklemiseks teiste sõidukite ja jalakäijatega jagatud keskkonnas. Seonduvalt vaadatakse üle ka regulatsiooni kohaldamine sarnastele sõidukitele, nagu jalgratas ja pisimopeed.

Eelnõus reguleeritakse peamiselt järgmised teemad:

- 1) kergliikuri kiirus,
- 2) kergliikuri parkimise nõuded
- 3) kõnniteel parkimise ja peatumise keeld,
- 4) 1,5-meetrise külgvahe hoidmise nõue ratturist, kergliikuri juhust ja pisimopeedijuhust möödumisel.

Eelnõuga antakse kohaliku omavalitsuse (edaspidi *KOV*) üksusele õigus kehtestada majandustegevuse nõuded kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile või üürile andmisele. Täpsemalt antakse *KOV*-i üksustele õigus kehtestada rendile või üürile antavatele eelnimetatud sõidukitele tehnilise funktsionaalsuse nõude kaudu geograafilisi ja ajalisi sõidukiiruse piiranguid ning parkimispiiranguid.

Eelnõuga muudetakse kergliikurite parkimise reegleid täpsemaks. Eelnõuga sätestatakse kergliikurite parkimisviis, st et kergliikur tuleb parkida eemale sõiduteeäärest ja rööpselt jalgteel, kõnniteel või jalgratta- ja jalgteeäärega ning asjaomase kergliiklustee äärest takistuse puudumisel mitte kaugemal kui 0,2 meetrit. Ka edaspidi jääb kehtima 1,5-meetrise läbipääsuala nõue ehk asjaomase tee ääres parkides tuleb jätta teistele liiklejatele vabaks vähemalt 1,5 meetri laiune teosa. Eelnõuga täpsustatakse ka seni mitmetitõlgendatavaid reegleid kergliikuri parkimise kohta jalgratta- ja jalgteel.

Muudetakse põhimõtet, et kõnniteel võib kauba laadimiseks peatuda sõidukiga ka juhul, kui selleks ei ole liikluskorralduslikult eeldusi loodud. Edaspidi ei ole kõnniteel ning jalg- ja jalgrattateel peatamine lubatud, välja arvatud kui näiteks omavalitsus või teevaldaja on sellekohaselt parkimis- või peatumiskohad liikluskorraldusvahendiga tähistanud.

Täiendavalt soovitakse muuta liiklust ohutumaks jalgratturile, pisimopeedijuhile ning tasakaaluliikuri juhile, milleks sätestatakse möödasõidul minimaalselt 1,5-meetrise külgvahe hoidmise nõue.

Samuti sätestatakse eelnõuga väärteo- ja hoiatustrahv mootorsõiduki peatumisnõuete rikkumise eest ning tõstetakse trahvimäärasid mootorsõiduki parkimisenõuete rikkumise eest.

Eelnõuga tehtav autoveoseaduse muudatus on seotud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/738, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (ELT L 137, 16.5.2022, lk 1–6) ülevõtmisega. Direktiivi ülevõtmise tähtaeg on 2023. aasta 6. august.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Seaduse eelnõu ja seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna nõunik Hindrek Allvee (tel 639 7670, e-post [hindrek.allvee@kliimaministeerium.ee](mailto:hindre.allvee@kliimaministeerium.ee)) ja sama osakonna veondus- ja liiklustalituse peaspetsialist Mait Klein (tel 625 6379, e-post mait.klein@kliimaministeerium.ee). Eelnõu ja seletuskirja ettevalmistamisel osalesid Transpordiameti ekspersedid.

Eelnõule on juriidilise ekspertiisi teinud Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna nõunik Hindrek Allvee (tel 639 7670, e-post [hindrek.allvee@kliimaministeerium.ee](mailto:hindre.allvee@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu ja seletuskirja juriidilist kvaliteeti kontrollis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Ragnar Kass (tel 639 7693, e-post ragnar.kass@mkm.ee). Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Justiitsministeeriumi õiguspoliitika osakonna õigusloome korralduse talituse toimetaja Airi Kapanen (airi.kapanen@just.ee).

1.3. Märkused

Eelnõuga võetakse osaliselt üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/738, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (ELT L 137, 16.5.2022, lk 1–6).

Eelnõuga muudetakse liiklusseaduse (LS) redaktsiooni RT I, 30.06.2023, 34.

Eelnõuga muudetakse autoveoseaduse (AutoVS) redaktsiooni RT I, 30.06.2023, 17.

Seaduse eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

Eelnõule ei ole lähtudes Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) § 1 lõike 2 punktist 5 koostatud väljatöötamiskavatsust, sest eelnõus kavandatud muudatuste rakendamisega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust või muud olulist mõju, millele oleks vaja teha täiendavat mõjude hindamist.

Eelnõu ei ole seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga ega mõne muu menetluses oleva eelnõuga.

2. Seaduse eesmärk

2021. aasta 1. jaanuaril jõustusid LS-i muudatused, millega reguleeriti elektritõukerastate ja muude sarnaste kergele elektriliste sõidukite (nt elektrilised rulad, monorattad jms) laia leviku tõttu nende kasutamine ja neile esitatavad nõuded. Ühtlasi loodi nimetatud sõidukite tarbeks ka uus sõidukikategooria – kergliikur.

Vahepeelsel ajal on jõudsalt arenenud 2019. aastal hoo sisse saanud elektritõukerataste laenutamise teenus, mis on osutunud kasutajate seas väga populaarseks. Laenutamise tegelevad praegu peamiselt kaks suurt ettevõtet Bolt ja Tuul. Kuigi nende tõukerattaid kasutatakse peamiselt Tallinnas, on nimetatud rataste laenutamise teenus laialt levinud ka teistesse Eesti linnadesse. Mobiilirakenduse kaudu pakutava elektritõukerataste laenutamise teenuse kõrvale on uue teenusena tulnud jalgrataste laenutamise teenus.

Transpordiameti (edaspidi *TRAM*) tellitud küsitlusuuringute järgi on elektritõukerataste kasutamine elanikkonna hulgas tõusutrendis ja on jõudnud 2019. aasta 9%-lt 27%-le 2022. aastal. Küsitlusuuringule eelnenud 12 kuu jooksul on elektritõukerattaga liigelnud 27% elanikest, s.o 95% tõenäosusega 300 300 ± 30 400 inimest. Eelmise küsitlusuuringu aastaga võrreldes on lisandunud 5% ehk ligikaudu 62 000 kasutajat. Valdav osa ehk u 2/3 elektritõukeratta kasutajatest on peamiselt kasutanud laenutatud elektritõukeratast ja neljandik isiklikku, pere või sõprade elektritõukeratast.¹

Seoses elektritõukerataste väga aktiivse kasutamisega on välja joonistunud nende kasutamise probleemkohad. Peamised probleemid on kasvanud õnnetuste arv ja parkimisprobleemid. Seejuures on 2/3 õnnetustest juhtunud rendi- või üürikergliikuritega (edaspidi ka *laenukergliikur*).

Kuigi enamik (72%) õnnetusi² on ühesõidukiõnnetused ehk kukkumised, on elektritõukerataste väga aktiivne kasutamine vähendanud üldist turvatunnet kergliiklusteedel (kõnniteel, jalgteel, jalgratta- või jalgteel ning jalgrattateel).

Probleemiks on osutunud kergliikurite, eelkõige elektritõukerataste parkimine. Lisaks ei ole elektritõukerataste arvukuse ja nende laenutamise võimaluste rohkenemisega kahjuks piisavalt kaasnenud kasutajate teadlikkust liiklusreeglitest ja kohaste käitumisharjumuste kujunemist. Üks põhjuseid võib olla see, et kergliikurite parkimise reeglid ei ole küllaldaselt selged ja konkreetset.

Eelnõu eesmärk on leida kerkinud probleemidele lahendusi, millega vähendada õnnetusi ning parandada kergliikurite parkimise korda ja praktikat. Eelnõu laiem eesmärk on hoida kergliikurite kasutamine turvaline ja tagada kõigi liiklejate ohutus.

Elektritõukerattad on nii Eestis kui ka mujal maailmas osutunud populaarseks. Kirjeldatud probleemidest hoolimata on kergliikurite kasutamine keskkonnasõbralik ja aitab kaasa linnaelanike mobiilsusele, olles uuenduslik lähenemine liikuvuse suurendamisele. Samal ajal peab aga jälgima, et nende liiklusesse lubamisele kehtestatud reeglid oleksid selged ja arusaadavad ning aitaksid lahendada elektritõukerataste kasutamisel kerkinud probleeme. Põhjendamatu oleks elektritõukerattad keelustada või nende kasutamisele ebaproportsionaalselt piiravaid reegleid kehtestada, arvestades et põhjendamatumest keeldudest ei peetaks kinni.

Mootorsõiduki peatumis- või parkimisnõuete rikkumise eest kohaldatavate trahvimäärade tõstmise eesmärk on tagada nõuete parem järgimine ja parandada õiguskuulekust.

Eelnõuga tehtav AutoVS muudatuse eesmärk on üle võtta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/738, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (ELT L 137, 16.5.2022, lk 1–6).

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

¹ Jalgratta ja elektritõukerattaga liiklemine 2022. Turu-Uuringute AS Transpordiameti tellimusel. <https://transpordiamet.ee/media/16155/download>

² Kergliikurijuhi osalusel liiklusõnnetused. Transpordiamet [interaktiivne andmestik, avaldatud 12.07.2022]. https://public.tableau.com/app/profile/transpordiamet/viz/Kergliikuri_L/nnetusteldandmed

Eelnõu §-ga 1 muudetakse liiklusseadust.

LS § 2 punkti 52 muudatusega täpsustatakse sõiduki peatumise mõistet seoses veose laadimisega. Küsimusi on tekitanud asjaolu, kas määratlust „peatumine veose laadimise ajaks“ võib laiendada ka näiteks veosega seotud dokumentide vormistamisele. Kehtivat seadust on tõlgendatud ka nt selliselt, et dokumentide vormistamine, mis võib võtta vahel tund või enamgi, loetakse veose laadimise aja hulka. Muudatusega täpsustatakse, et sõiduki peatumiseks loetakse sõiduki seisma jätmist veose peale- või mahalaadimise ajaks. Kuna dokumentide pikemaajaline vormistamine vms kõrvaltegevus ei ole otseselt seotud veose sõidukile laadimise või sõidukilt mahalaadimisega, tuleb sellisel juhul sõiduki seismine lugeda parkimiseks ning rakenduvad sõiduki parkimisele ette nähtud nõuded.

LS-i § 20 lõike 3 muudatusega täpsustatakse, et kehtivas seaduses kasutatud kitsendus „kaherattaline“ laieneb lisaks mootorrattale ka jalgrattale, pisimopeedile ja mopeedile. Samuti täiendatakse sätet nii, et lõikes kirjeldatud viisil tohib kõrvuti kahes reas peatada ja parkida ka ühe- või kaherattalist kergliikurit.

Lõikest jäetakse välja viide, et lõiget 3 ei kohaldata sõidukile, mis on pargitud lõike 4 kohaselt, sest sellist viidet ei ole vaja, kuna lõige 4 ongi erisäte lõikest 3.

LS-i § 20 lõike 4 muudatus on seotud LS § 20 lõige 6 muudatusega. Kehtiv liiklusseadus lubab sõiduki, olenemata selle mõõtmetest ja ajalisest kestvusest, peatada veose laadimiseks kõnniteel. Seda küll mitte lähemal kui 15 meetrit ühissõidukite peatuskohast ning jättes jalakäijale vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba. Kõnniteed on mõeldud siiski jalakäija ja kergliikuriga liiklemiseks ning sõidukitega kõnniteel liikumine suurendab õnnetuste riski ja vähendab seal liiklejate turvatunnet. Seetõttu tunnistatakse eelnõuga piiranguteta sõidukiga kõnniteel peatamise õigus kehtetuks (LS § 20 lõige 6 muudatus). Kehtima jääb üksnes liiklusseaduses hetkel toodud võimalus peatada sõiduk kõnniteel, kui seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend. Selleks, et teomanikul oleks edaspidi siiski võimalik lubada sõidukite liikumine ka kõnniteedega sarnasel teedel, täiendatakse lõike 4 punkti 3 nii, et see reguleeriks peale kõnnitee ka jalgratta- ja jalgteel peatumist. Seega edaspidi tohiks kõnniteel ning jalgratta- ja jalgteel peatada või parkida üksnes siis, kui seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend järgmiste sõidukitega:

- mopeedi
- mootorratta
- alla kuue meetri pikkuse haagiseta B-kategooria mootorsõidukiga
- alla kuue meetri pikkuse haagiseta D1-alamkategooria mootorsõidukiga

Lisaks tehakse lõikes 4 järgmised muudatused. Kehtiva seaduse kohaselt tohib asulas lisaks alla kuue meetri pikkuse A- ja haagiseta B-kategooria ning haagiseta D1-alamkategooria mootorsõidukile peatada või parkida ka mopeediga. Kuna mopeed on mõõtmetelt samaväärne mootorrattaga, puudub praktiline vajadus nimetatud sõiduki parkimist piirata.

A-kategooria mootorsõiduki puhul loobutakse § 20 lõikes 4 sisalduvast 6 meetri nõudest, sest A-kategooria mootorsõiduki tehniliselt suurim lubatud pikkus on 4 meetrit, lähtudes majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisa 1 koodis 1102 ja lisa 2 koodis 1102 kehtestatud nõuetest.

Samuti muudetakse punkti 2 nii, et see reguleeriks liikluskorraldusvahendiga määratud korra kohaselt parkimist peale kõnniteeäärse parkla ka jalgteel-, jalgrattateel- ning jalgratta- ja jalgteeäärses parklas.

LS-i § 20 lõiget 4¹ muudetakse nii, et see ei kohaldu enam kahe rattalisele jalgrattale ega pisimopeedile, sest asjaomane regulatsioon jalgratta, pisimopeedi ja kergliikuri kohta koondatakse ühte sättesse lõikes 4².

LS-i § 20 lõike 4² muudatusega ja lõike 4³ lisamisega reguleeritakse jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi peatumise ja parkimise erisusi.

Lõike 4² punktiga 1 lubatakse jalgratast, kergliikurit ja pisimopeedi peatada ja parkida liikluskorraldusvahendiga määratud viisil samamoodi, nagu on sätestatud lõike 4 punktides 1, 2 ja 4 mopeedi ja mootorratta puhul ning samuti sätestatakse sarnaselt lõikega 4¹, et lõike 4 punktides 1, 2 ja 4 sätestatud viisil tohib kahe rattalist jalgratast ja kahe rattalist pisimopeedi ning ühe- või kahe rattalist kergliikurit peatada ja parkida liikluskorraldusvahendiga määratud korra kohaselt kõrvuti kahes reas.

Lõike 4² punktiga 2 täpsustatakse jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi parkimiskorda kõnniteel, jalgteel ning jalgratta- ja jalgteel. Muudatusega lubatakse jalgratast, kergliikurit ja pisimopeedi parkida peale kõnnitee ka jalgteel ning jalgratta- ja jalgteel ääres. Nii nagu kõnniteel tuleb nimetatud sõidukeid parkides jätta ka jalgteel ning jalgratta- ja jalgteel ääres vabaks vähemalt 1,5 meetri laiune teosa.

Kuna nii jalgrattaga, kergliikuriga kui ka pisimopeediga on lubatud sõita jalgratta- ja jalgteel, lisaks on kergliikuriga ning erandkorras ka jalgrattaga (kui teepeenral või jalgrattarajal sõitmine on selle seisukorra või liiklusolude tõttu oluliselt raskendatud ja puudub jalgrattateel või jalgratta- ja jalgteel) lubatud sõita jalgteel, siis on mõistlik lubada ka nende sõidukite peatumine ja parkimine vastava tee ääres. Kehtiva korra kohaselt on tekkinud olukord, kus jalgteel ning jalgratta- ja jalgteel võib küll sõita, aga pole näiteks lubatud ei parkida ega peatuda. Selline piirang pole aga tee kasutamise seisukohast mõistlik. Et peatumine ja parkimine jalgteel või jalgratta- ja jalgteel ei hakkaks takistama teisi liiklejaid, kehtestatakse samamoodi kõnnitee äärde peatumise ja parkimisega nõue, et teistele liiklejatele tuleb vabaks jätta vähemalt 1,5 meetri laiune teosa.

Lisaks 1,5 meetri laiuse teosa vabaksjätmise nõudele kehtestatakse ka teeäärega rööpse parkimise nõue, kuid mõningate eranditega. Sageli paiknevad jalgratastele, kergliikuritele ja pisimopeedidele parkimiseks loodud kohad sõiduteest kaugemal serval ja nendesse kohtadesse ei saa alati sõidukit parkida rööpselt (nt rattahoidik hoone seina ääres või kergliikurite jaoks teekattemärgistega loodud kohad, kuhu on mõeldud kergliikur jätta risti teega jne). Kuna nendes kohtades on siiski sobilik ja ohutu sõidukeid parkida, kehtestatakse rööpse parkimise nõude kõrval erandid, millal ei pea jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi rööpselt parkima. Sätte kohaselt tuleb jalgratas, kergliikur ja pisimopeed üldjuhul parkida rööpselt sõidutee äärest kaugemal asuva kõnnitee, jalgteel või jalgratta- ja jalgteel äärega, välja arvatud liikluskorraldusvahendiga määratud kohtades või kui paigaldatud on rattahoidik, mis ei asu teega rööpselt.

Lisaks lubatakse ka pisimopeediga peatumine ja parkimine jalgteel äärde. Jalgratastele, kergliikuritele ja pisimopeedidele mõeldud parkimiskohad on sageli loodud kohtadesse, kus parkivad sõidukid ohustavad või takistavad teisi liiklejaid kõige vähem (nt jalgteel äärde paigaldatud rattahoidik). Kehtiva korra kohaselt ei tohi aga jalgteel (ka jalgratta- ja jalgteel) paiknevasse jalgrattahoidikusse jalgratast, pisimopeedi või kergliikurit parkima jätta – selline nõue ei ole kindlasti mõistlik. Ehkki jalgteel ei ole pisimopeediga sõitmine enamasti lubatud (erandina on see lubatud vaid liikumispuudega juhile ja tööülesandeid täitvale politseiametnikule, abipolitseinikule ja kiirabitöötajale), on siiski mõistlik lubada ka pisimopeedi parkida jalgteel ääres, kuna peatumiseks ja parkimiseks loodud kohad võivad liikluskorralduslikult paikneda jalgteel ääres.

Veel täpsustatakse muudatusega, et jalgratast, kergliikurit ja pisimopeedi võib peatada ja parkida kõnnitee, jalgtee, jalgratta- ja jalgtee ääres ka väljaspool asulat. Kehtiva korra järgi oli lubatud jalgratast, kergliikurit ja pisimopeedi parkida kõnniteel vaid asulas. Liikluskorralduslikult on aga rajatud kõnniteid, jalgteid ning jalgratta- ja jalgteid ka väljapoole asulaid. Väljaspool asulat vastaval teel jalgrattaga, kergliikuriga või pisimopeediga peatumine ja parkimine ei ohusta ega takista teisi liiklejaid rohkem kui asulas, eeldusel, et teistele liiklejatele on endiselt jätud vabaks vähemalt 1,5 meetri laiune teosa.

Täiendavalt kaaluti eelnõu koostamise käigus lubada jalgratastel, kergliikuritel ja pisimopeedidel peatuda ja parkida ka jalgrattateel ääres. Kuna jalgrattateel on sageli võimalik sõita suure kiirusega, näiteks on jalgrattateel lubatud sõita mopeediga kuni 45 km/h, treenitud jalgrattur on suuteline sõitma veel kiiremini, kujutaks jalgrattateel äärde peatatud või pargitud sõiduk kiiresti sõitvatele liiklejatele lisaohtu ning seetõttu ei peetud mõistlikuks lubada jalgrataste, kergliikurite ja pisimopeedide peatumist ja parkimist jalgrattateel äärde. Lisaks toetas jalgrattateel peatumise ja parkimise mittelubamist kehtiva liikluseaduse regulatsioon, mis ei luba sõidukit peatada ka jalgrattarajal (LS § 21 lg 2 punkt 6). Kuna jalgrattateel ja jalgrattarada on otstarbalt sarnased ja mõlemal on võimalik liigelda jalgrattaga või mopeediga suuremal kiirusel ning kehtiva korra järgi juba on keelatud jalgrattarajal peatumine, siis toetas kehtiv regulatsioon ka jalgrattateel peatumise ja parkimise mittelubamist.

LS-i § 20 lõige 6 tunnistatakse kehtetuks. Kehtiv § 20 lõige 6 sätestab, et kõnniteel võib juht peatada sõiduki ka veose laadimiseks, kuid mitte lähemal kui 15 meetrit ühissõidukite peatuskohast ning jättes jalakäijale vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba. Sätte kehtetuks tunnistamise eesmärk on muuta kõnniteedel liiklemine turvalisemaks. Praktikas ongi esinenud juhtumeid, kus kõnniteele veose laadimiseks sõitnud kaubik on jalakäijaid ohustanud või neile otsa sõitnud.³

Samuti on praktikas normi kohaldamisala niikuinii oluliselt vähenenud, sest omavalitsused on hakanud varem vaid kõnniteeks loetud, sõiduteega külgnevaid kõnniteid tähistama ka jalgrattaga liiklemist lubavate liikluskorraldusvahenditega ehk suur osa seni kõnniteeks loetud teid on muudetud jalgratta- ja jalgteedeks. Selle tulemus on see, et nendele teedele LS § 20 lõige 6 ehk veose laadimiseks peatumise õigus ei kohaldu, sest jalgratta- ja jalgteel mootorsõidukiga veose laadimiseks peatumine lubatud ei ole.

Veose laadimiseks peab mootorsõidukijuht leidma edaspidi sobiva parkimiskoha või peatama sõiduki selleks liikluskorraldusvahendiga lubatud kohas (vt ka LS § 20 lõige 4 punkt 3). KOV üksustel on võimalik veose laadimiseks luua taristuga asjakohaseid ohutuid kohti, nt luua sõiduteele spetsiaalsed peatumisalad veose laadimiseks või tähistada (nt asjakohaste liiklusemärgide ja lisatahvlitega või teekattemärgistusega) kõnniteel või jalgratta- ja jalgteel selleks ohutud kohad.

LS-i § 20 lõige 7. Kehtiva seaduse kohaselt tuleb sõiduk asulavälisel teel peatada või parkida parempoolsel teepeenral. Kuna ka parklad ja puhkekohad loetakse teeks, siis rakenduks nõue ka nimetatud kohtades. Samas ei pruugi kõikides parklates ja puhkekohtades olla teekattele märgitud parkimiskorraldust reguleerivat teekattemärgist, mistõttu tuleks kõik sõidukid peatada või parkida parempoolsel teepeenral, mis liikluskorralduslikult ei ole otstarbekas. Seega lisatakse LS-i § 20 lõikes 7 sätestatud muudatusega välistus, et kohustus peatada või parkida sõiduk teel võimalikult paremal eelnimetatud kohtades ei kehti. Nimetatud kohtades, kui parkimiskorraldust ei ole määratud, tuleb peatuda ja parkida kohas, kus peatatav või parkiv sõiduk ei teeks võimatuks teiste sõidukite liikumist või ei takistaks jalakäijaid (LS § 21 lõige 2 punkt 5).

³ <https://www.delfi.ee/artikkel/120160422/fotod-lasnamael-hukkus-vanem-naine-kellele-tagurdas-konniteel-otsa-kaubikujuht>

Lõike 7 kolmanda lause lisamisega sätestatakse, et seda ei kohaldata lõikes 4² sätestatud sõidukitele ja nende peatumisele ja parkimisele, sest lõige 4² reguleerib ka asulavälist peatumist ja parkimist.

LS-i § 52 lõiget 1 täiendatakse punktiga 6 ja lõiget 2 punktiga 4, mis sätestavad jalgratturist, pisimopeedijuhist ja tasakaaluliikuri juhist pärisuunavööndis mööda sõitmise keelu, kui ei ole võimalik tagada vähemalt 1,5-meetrist külgvahet. LS § 53 lg 1 sätestab, et möödasõidul oleva sõiduki juht peab hoidma möödasõidetava sõiduki suhtes ohutut piki- ja külgvahet. Vastavalt LS § 46 lg-le 3 tuleb sama reeglit rakendada möödumise situatsioonides. „Ohutu külgvahe“ puhul on tegemist määratlemata õigusmõistega, mille sisu jääb igas üksikolukorras sõidukijuhi hinnanguliseks otsustuseks. Praktika on näidanud, et mootorsõidukijuhid ei hinda jalgratturitest möödasõidul ega möödumisel külgvahe ohutust sageli adekvaatselt, tekitades nii liiklusohutlikke olukordi või lausa liiklusõnnetuse. Sellest järeldub, et tänane regulatsioon, olles liialt subjektiivne ja ebaselge, ei täida oma eesmärki ega taga liikluses osalejate ohutust.

Minimaalse külgvahe (ingl k *minimum passing distance*) nõude (enamasti laiusega 1,5 m) on kehtestanud mitmed välisriigid⁴. Uuringud näitavad, et pärast minimaalse külgvahe reegli kehtestamist on jalgratturite osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv vähenenud⁵. Sellise konkreetse külgvahe laiuse sätestamine loob ka õiguselguse sõidukijuhtidele, kes saavad sätte tülginedes ette näha, millist külgvahet nad hoidma peavad ja millisel juhul võib neid vastutusele võtta. Ühtlasi loob konkreetse külgvahe laiuse sätestamine jalgratturitele erinevalt tänasest olukorrast aluse nõuda, et sõidukid neist teatavalt objektiivselt kauguselt mööda sõidaksid. Minimaalse külgvahe nõude sätestamisega peaks selle edukaks rakendamiseks kaasnema ka teavitustöö.

Senistes aruteludes on kõnealuse sätte põhivastuargumentidena välja toodud, et nõude rakendamiseks puuduvad politseil piisavad järelevalve meetmed ja vahendid nõude täitmise kontrollimiseks, keeruline on rikkumisi menetleda ja mõõta ning ka sõidukijuhil on sisuliselt võimatu hinnata, kas jalgratturist sõideti mööda näiteks 1,5 m või nt. 1,4 m külgvahega. Ka ei ole külgvahet võimalik igal pool tagada tulenevalt tee laiusest, auto suurusest, liiklussagedusest. Linnatänavad ja asulate vahelised kruusateed on ajalooliselt oma olemuselt kitsad ning sageli auto ei mahu 1,5 m laiuse külgvahega ratturist mööduma. Ka võib tekkida probleem näiteks ühissõidukitel, mis kitsamatel tänavatel võivad jääda külgvahe nõude tõttu ratturite taha toppama ja seetõttu ei suuda kvaliteetset graafikujärgset teenust pakkuda, kaasnevalt võib kohati tekkida liiklusvoo sujuvuse häireid laiemalt.

LS-i § 54 lõike 4 muudatusega lisatakse pärisuunavööndis eessõitvast sõidukist möödumise keelu juhtude juurde viide ka § 52 lg 2 p-le 4, mis sätestab möödasõidukeelu ratturist, pisimopeedijuhist ja tasakaaluliikuri juhist, kui ei ole võimalik hoida vähemalt 1,5-meetrist külgvahet.

LS-i § 69 lõike 1 muudatusega täpsustatakse sätet 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.

LS-i § 92 lõike 9 ja lõike 12 muudatusega asendatakse sätetes sõna „mootorsõiduk“ sõnaga „sõiduk“. Paragrahv 92 reguleerib sõidukite, sh ka kergliikurite, teisaldamist. Samas on vastuolulised lõiked 9 ja 12, mille sõnastuses kasutatakse osaliselt „sõiduki“ terminit ja osaliselt

⁴ Näiteks Belgia, Iirimaa, Hispaania, Holland, Prantsusmaa, Portugal, umbes pooled Ameerika Ühendriikide osariigid, mitmed provintsid Kanadas ja Austraalias jt. Vt ka selgitused Iirimaa hiljutiste seadusmuudatuste kohta: <http://www.safecyclingireland.org/wp-content/uploads/2017/04/MPDL-.pdf>.

⁵ Parliamentary Committees. A new direction for cycling in Queensland. Report No. 39 – Inquiry into Cycling Issues Transport, Housing and Local Government Committee, ptk 4.2, lk 21 jj. - <http://www.parliament.qld.gov.au/documents/committees/THLGC/2013/INQ-CYC/rp-39-29Nov13.pdf>

„mootorsõiduki“ terminit. Muudatusega kõrvaldatakse nimetatud ebakõla, et oleks üheselt selge, et § 92 alusel on võimalik teisaldamist kohaldada ka kergliikurile.

LS-i täiendatakse 12². peatükiga, millega kehtestatakse majandustegevuse nõuded ja nende kehtestamise alused kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendile või üürile andmisele.

Muudatus on ajendatud peamiselt laenukergliikurite laiast kasutuselevõtust ja levikust ning kasvanud õnnetuste arvust. Peamised õnnetused kergliikuritega on ühesõidukiõnnetused ehk kukkumised ja seejuures on märkimisväärne osa õnnetustest juhtunud joores juhtidega. Samuti on enamik õnnetusi ehk hinnanguliselt ligi 2/3 juhtunud just laenukergliikuritega.

Kergliikuritega juhtuvate õnnetuste vähendamiseks on eelnõu raames kaalutud kolme kiiruse reguleerimise viisi. Esimene variant on reguleerida kiirust liiklusreeglitega, st alandada üldist üle-eestilist piirkiirust. Teine variant on reguleerida kiirust kui nõuet tootele, st kehtestada tootele uus valmistajakiiruse nõue. Ja kolmas variant on reguleerida kiirust kui majandustegevuse nõuet kergliikureid rentivale või üürivale ettevõtjale. Eelnõus on valitud kolmas, st kergliikurite kiiruse reguleerimine majandustegevuse nõuete vahendusel.

Muudatusega antakse KOV-i üksusele õigus kehtestada ettevõtjatele kohustus piirata renditavate või üüritavate kergliikurite kiirust kas piirkonniti või ajalisel.

Eelnõus ei ole valitud kiiruse reguleerimise viisina üle-eestilist üleüldist kiiruse vähendamist (nt 15 km/h või 20 km/h) liiklusreeglite kaudu ühelt poolt seepärast, et see ei pruugi olla optimaalne lahendus, sest Eestis on väga erineva kvaliteedi ja liiklustihedusega teid, kus lausaline kiiruse piiramine ei pruugi alati olla kohane ja senine 25 km/h on üsna optimaalne kiirus. Samuti ehitatakse või kohandatakse sobivat taristut jooksvalt pidevalt juurde.

Samuti tekib see probleem, et kergliikurid on väga eri tüüpi ja väga erineva ehitusega, st kergliikuri alla käivad ka monorattad, elektrirulad ja tasakaaluliikurid ning kõigil neil ei pruugi olla spidomeetrit, et kasutaja saaks jälgida liiklusreeglina kehtestatud kiiruspiirangut ja seda järgida. Samuti, kui näiteks elektritõukerattal on spidomeeter, siis juhul, kui see suudab tehniliselt sõita 25 km/h, aga kiiruspiirang on näiteks 20 km/h, on kiirusepiirangu stabiilne järgimine oluliselt raskem, sest spidomeeter asub juhtraua küljes, aga juhtraud ei asu juhi otseses vaateväljas, sest juhi sõiduasend on püstine ja juht peab pidevalt pead langetama, et spidomeetritäitu kontrollida. Selline pilgu ümbritsevalt ja liikluselt äratoomine on aga elektritõukeratta kui ebastabiilse sõiduki puhul üliohtlik ja võib omakorda just suurendada õnnetuste ohtu.

Üks vastuargumente üle-eestiliste piirangute puhul on ka see, et praegu legaalselt müügil ja kasutuses olevad kergliikurid on juba 25 km/h valmistajakiirusega. See tähendab, et tuleb leida lahendus, 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, kas ja kui paljudel müügil ja kasutuses olevatel kergliikuritel selline kiiruse piiramise võimalus on.

Lisaks tuleb kiiruse reguleerimisel arvestada ka seda, et näiteks elektrilistel jalgratastel on Euroopa Liidu nõuete kohaselt lubatud maksimumkiirus mootori abil 25 km/h ehk sama, mis Eestis kergliikuritel.

Kui vaadata juurde ka teiste riikide praktikat kiiruse reguleerimisel, on enamikes EL-i riikides piirkiiruseks 25 km/h.

Seega arvestades, et peamiselt juhtuvad õnnetused laenukergliikuritega ja enamik neist just nädalavahetusesti ning õhtustel ja öistel aegadel ning märkimisväärses osas on tegu just joores juhtidega, on põhjendatud, et kiiruse piiramise meetmeid fookustatakse just laenukergliikurite kasutajatele kui peamisele ja kõige suuremale riskigrupile. Inimeste käitumismuster on sageli selline, et enne õhtul pidutsema minemist ei mõelda läbi, kuidas hiljem turvaliselt koju saadakse. Kui jala koju minemiseks on maa liiga pikk, hilistel õhtutundidel ühissõidukid enam ei sõida ja taksot peetakse liiga kulukaks, alkoholi tarvitana mootorsõiduki rooli istumine võib aga kaasa tuua hulgaliselt ebameeldivusi (suur rahatrahv, juhtimisõiguse äravõtmine, kehvemal juhul arest), siis valitakse koju sõitmiseks sageli laenukergliikur, sest see on hõlpsasti kättesaadav ja enamasti mugavalt lähikonnast võtta. Samuti on kergliikuri joores juhtimisel suhteliselt väike tõenäosus vahele jääda ja vahelejäämisel ei ole karistus selle eest suur. Neid pidutsejaid, kes teadlikult lähevad õhtul pidutsema isikliku kergliikuriga, et sellega hiljem koju sõita, on tõenäoliselt väga vähe. Seega on vaja keskenduda piirangute kehtestamisel just laenukergliikuri kasutajatele kui suurimale riskigrupile.

LS-i lisatava 12². peatüki alusel saavad KOV-i üksused võimaluse seada sõidukite kasutamisele geograafilisi, ajalisi ja sõidukiiruse piiranguid. Täpsemalt saab KOV-i üksus õiguse kehtestada ettevõtja rendile või üürile antavatele sõidukitele tehnilise funktsionaalsuse nõude, mille abil on võimalik seada sõiduki kasutamisele geograafilisi, ajalisi ning sõidukiiruse ja parkimise piiranguid.

Seda tehnilise funktsionaalsuse nõuet kasutades saab omavalitsusüksus võimaluse piirata sõidukite kiirust piirkonniti või ajaliselt kuni 10 kilomeetrini tunnis.

Omavalitsusüksuse kaudu piirangute korraldamine aitab diferentseerida nõuete vajadust piirkonniti, sest mitte igal pool ei pruugi olla vajadust peatükis kirjeldatud piirangute kehtestamiseks. Piirangute kehtestamisel peab omavalitsusüksus kaaluma piirangute kehtestamise sobivust, vajalikkust ja mõõdukust. Piirangud saavad eelkõige olla tingitud vajadusest tagada ohutus. Seega peab omavalitsusüksus kaaluma, millistest asjaoludest olenevalt on piiranguid vaja, näiteks võivad piirangud olla kantud vajadusest tagada ohutus rahvarohketes kohtades, parkides, promenaadidel, tiheda jalakäija liiklusega aladel, teatud riiklikel pühadel või muul ajal piirkondades, kus sageli leiab aset riskikäitumine (näiteks baaride vmt taoliste lõbustusasutuste läheduses) või laiemalt ajal, mil on riskikäitumine on sagedasem (nt nädalavahetustel). KOV-i üksus võib nõuete kehtestamise seada sõltuvusse nt sõiduki liigist, ettevõtja renditavate või üüritavate sõidukite arvust, üüri- või rendiperioodi pikkusest või muust üüri- või renditeenusele iseloomulikust asjaolust. Näiteks võib KOV-i üksus seada nõuete kohaldamise sõltuvusse sellest, kas tegu on n-õ massteenusega, sh nt et kas sõidukeid saab tänavalt hõlpsasti üürida ja rentida ning kas teenuse tellimine ja tasu maksmine toimub infoühiskonnateenuse vahendusel.

Seejuures ei välista uus regulatsioon ka seni toimivat koostööd KOV-i üksuste ja ettevõtjate vahel, kus koostöövormis lepatakse kokku muud vajalikud piirangud.

Siinjuures rõhutame veel kord, et peale käesoleva seadusega kehtestatavate nõuete, kohustab juba kehtiv LS kergliikurijuhti, jalgratturit ja pisimopeedijuhti vahetus läheduses olevast jalakäijast mööduma kiirusega, mis ei erine oluliselt jalakäija kiirusest ja võimaldab jalakäijast ohutult mööduda. See on fundamentaalne nõue, mille järgimine on lihtne ja efektiivne ning tagab alati kaasliiklejate ohutuse.

LS-i §-des 190¹⁵–190¹⁷ sätestatakse riikliku järelevalve teostamine majandustegevuse nõuete üle. Kuivõrd enamik nõuete kehtestamisest on KOV-i üksuse pädevuses, on ka järelevalvepädevus nende eest antud KOV-i üksusele. KOV üksusele antakse järelevalve teostamiseks õigus kohaldada korrakaitseseaduse §-des 30, 31, 32, 49, 50, 51, 52 ja 53 sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid.

Vallasasja läbivaatusega ja valdusesse sisenemisega ning valduse läbivaatamisega seotud erimeetmete õiguse andmine on vajalik, et KOV üksusel oleks võimalik kontrollida järelevalveobjektile kehtestatud nõuete täitmist, st nt kas kergliikuri kasutamisel rakenduvad asjaomased KOV kehtestatud piirangud. Sealhulgas võib olla vajadus seejuures siseneda ka ettevõtja valdusesse ja veenduda kas ja kuidas KOV kehtestatud piirangud ettevõtja poolt tehnoloogiliselt läbi sõidukite kaughalduse rakendatud on. Vallasasja hoiulevõtmine võib samuti nõuete täitmise tuvastamiseks vajalik olla.

LS-i §-ga 190¹⁷ antakse veel ühe erimeetmena omavalitsusüksusele kontrolltehtingu tegemise õigus. Kontrolltehting tehakse § 63 lõigetes 2–9 ja 11 sätestatud tingimustel ja korras.

Kontrolltehtingu tegemise õiguse andmise eesmärk on võimaldada omavalitsusüksuse ametiisikul sõiduki kasutamise kaudu kontrollida LS-i § 190¹⁴ alusel kehtestatud piirangute täitmist. Kontrolltehtingu tegemise eelduseks on see, et muu riikliku järelevalve meetmega ei ole võimalik või on oluliselt raskem nõuete täitmise üle järelevalve tegemine. Kontrolltehting võimaldabki omavalitsusüksusel liikluses adekvaatselt hinnata seda, kas LS-i § 190¹⁴ alusel kehtestatud piirangud ka tegelikult toimivad – ilma sõidukit rentimata või üürimata võib kehtestatud piirangute kontrollimine olla oluliselt raskendatud. KorS-i § 49 lõike 1 punktiga 7 antud õigus ei võimalda LS-i § 190¹⁴ sätestatud nõuete kontrollimist liikluses asjakohaselt teha. LS-i § 190¹⁴ nõuete kontrollimiseks on vajalik asjaomane sõiduk liikluses mobiilirakenduse vahendusel aktiveerida ja selleks on vaja teha vastav tehing (sisuliselt internetitehing). TKS-i § 63 kohane kontrolltehtingu regulatsioon on selleks sobivaim viis. TKS-i § 63 lõike 11 kohaselt loetakse selliselt tehtud tehing tühiseks ehk kontrollitoimingu eest ei pea järelevalve tegija tasuma. Lisaks saab sellise meetme kasutamisega omavalitsusüksus kontrollitavat isikut muu hulgas kontrollida ilma, et ta peaks ennast kontrollitavale isikule eelnevalt tutvustama ja andma isiku soovitusel selgitusi meetme õigusliku aluse, sisu ja rakendamise viisi kohta (vt KorS § 11 lõige 1 ja TKS § 63 lõige 3). Alles pärast kontrolltehtingu tegemist teavitab ametnik isikut tema suhtes rakendatud kontrolltehtingust, erandjuhtudel võib isiku teavitamise ka edasi lükata (TKS § 63 lõige 6). Kontrolltehtingu tegemisel võib omavalitsusüksus vajaduse korral kaasata tehingu tegemisse ka avaliku korra eest mittevastutava isiku tema nõusolekul (TKS § 63 lõige 5).

LS § § 241 muudatusega lisatakse vastutus peatumiste nõuete rikkumise eest. Kehtiva seaduse paragrahvi 193 lõike 1 kohaselt teevad liiklusjärelevalvet valla- või linnavalitsus peatumise ja parkimise nõuete (LS §§ 20 ja 21) üle kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil. Samas puudub hetkel kohalikul omavalitsusel võimalus menetleda peatumisega seotud rikkumisi, mistõttu nõuete täitmise kontrollimine ei pruugi olla efektiivne, sest puudub võimalus rikkujate mõjutamiseks. Hetkel on siiski võimalus teha trahve juhul, kui peatumine kvalifitseerub parkimiseks.

Muudatusega tõstetakse ka senist parkimisnõuete rikkumise eest kohaldatavat trahvimäära kümnele trahviühikult 20-ne trahviühikuni. Muudatus on seotud § 262 punkti 2 ja punkti 3 ning § 262¹ lõike 2 punkti 2 ja lõike 2 punkti 3 muudatusega, millega tõstetakse osade hoiatus- ja lühimenetluse trahvide määrasid.

LS-i § 259 lõike 1 muutmine. Muudatus on seotud § 262 punkti 2 ja punkti 3 ning § 262¹ lõike 2 punkti 2 ja lõike 2 punkti 3 muudatusega, millega tõstetakse osade hoiatus- ja lühimenetluse trahvide määrasid.

Muudatusega tõstetakse jalakäija, kergliikurijuhi, robotliikuri juhi või kasutaja, jalgratturi, pisimopeedijuhi, loomveoki juhi või sõitja poolt liiklusnõuete muu rikkumise eest määratava trahvi määr seniselt kümnele trahviühikult 15-ne trahviühikuni.

LS § 262 punkti 2 muudatusega nähakse ette õigus kirjalikku hoiatamisemenetlust kohaldada ka ette nähtud peatumiskorra või -viisi rikkumise eest. Analoogselt parkimiskorra rikkumisele on kirjalik hoiatusmenetlus sobilik rakendada peatumisega seotud nõuete osas, kuivõrd rikkumise olemus, sh fikseerimine toimuvad analoogsetel alustel.

LS § 262 punkti 2 ja punkti 3 ning § 262¹ lõike 2 punkti 2 ja lõike 2 punkti 3 muudatustega tõstetakse osasid kirjalikus hoiatusmenetluses kohaldatavaid hoiatustrahvi määrasid ja lühimenetluses menetletavate väärtegude mõjutustrahvi määrasid. Muudatused on seotud ka §-de 241 ja 259 muutmisega, kus tõstetakse väärteotrahvi määra kümneltrahviühikult kahekümneni, et hoida üldmenetluses määratava trahvimäära tasakaalu hoiatus- või lühimenetluses määratava trahvimääraga.

Lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamisemenetluses määratava trahvi eesmärk on heidutada inimest seadust mitte rikkuma (üldpreventsioon) ja rikkujat mõjutada hoiduma edaspidistest rikkumistest.

Paragrahvi 262 punkti 2 osas on trahvimäär püsinud sama juba alates kirjaliku hoiatamisemenetluse kehtestamisest, st 2008 (27.12.2008) ja § 262 punkti 3 osas on trahvimäära isegi langetatud, sest kui algselt oli see 64 eurot, siis kehtivas seaduses on see 40 eurot (alates 1.01.2019. aastast).

Võrreldes trahvimäärasid ja inimeste sissetulekuid, on nii töötasu alammäär kui ka keskmine brutokuupalk võrreldes kirjaliku hoiatamisemenetluse kehtestamise ajaga märkimisväärselt muutunud, kuid trahvimäärad on jäänud samaks. Võrreldes 2009. aastaga on töötasu alammäär praeguseks kasvanud üle kahe korra, 278 eurolt 725 eurole (kasv 30–40 eurot aastas). Keskmine brutokuupalk on samal ajal kasvanud 784 eurolt 1685 eurole.

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

Trahvimäärade ülevaatamisel on oluline see, et trahvid sedalaadi rikkumiste eest oleksid piisavalt mõjusad, mitte ebaproportsionaalselt leebed. Sissetulekute kasvades ei ole samale tasemele jäänud trahvimääral enam sellist mõju, kui selle kehtestamise ajal, kuna trahvi osakaal väljaminekutest on väiksem. Eeltoodud põhjustel tuleb rahatrahvid, sh hoiatus- ja mõjutustrahvid, kindla aja tagant üle vaadata, et need eri tegurite koosmõjul aja jooksul ei devalveeruks.

Markantse näitena võib tuua olukorra, kus näiteks Tallinna vanalinnas parkimistasu maksmise asemel (1 tund 6 eurot), on soodsam tasuda parkimistrahvi 20 eurot kui näiteks ööpäeva pikkuse parkimise eest 48 eurot.

LS § 262 punkti 2 ja punkti 3 muudatustega tõstetakse kirjalikus hoiatusmenetluses kohaldatavaid hoiatustrahvi määrasid järgmiste rikkumiste puhul:

- 1) sõiduki parkimise eest selleks keelatud kohas või liikluskorraldusvahendiga ettenähtud korda rikkudes – uus trahvimäär senise 20 euro asemel 40 eurot.
- 2) ristmikul seismisega teiste liiklejate võimaliku takistamise eest – uus trahvimäär senise 20 euro asemel 40 eurot.
- 3) ühissõidukiraja lubamatu kasutamise eest – uus trahvimäär senise 20 euro asemel 40 eurot.

Uute hoiatusmenetluse trahvidena lisatakse trahv sõiduki peatumise eest selleks keelatud kohas või liikluskorraldusvahendiga ette nähtud peatumiskorda või -viisi rikkudes ja trahvimääraks kehtestatakse 40 eurot.

LS § 262 punkti 3 muudatusega tõstetakse punktis 2 nimetatud tegude enamohtliku koosseisu hoiatustrahvimäär 40-lt eurolt 60 euroni.

LS § 262¹ lõike 2 punkti 2 muudatusega tõstetakse lühimenetluse mõjutustrahvi määrasid § 221 lõikes 1, § 222 lõikes 1, §-des 239 ja 239¹, § 241 lõikes 2 ja §-s 261⁹ sätestatud väärtegade eest seniselt 40-lt eurolt 60 euroni.

LS § 262¹ lõike 2 punkti 3 muudatusega tõstetakse lühimenetluse mõjutustrahvi määrasid §-s 206, § 241 lõikes 1, § 242 lõikes 1 ja § 259 lõikes 1 sätestatud väärtegade eest seniselt 20-lt eurolt 40 euroni.

Eelnõu §-ga 2 muudetakse autoveoseadust.

AutoVS § 29 lõiget 2 täiendatakse selliselt, et lõikes nimetatud dokumendid (auto kasutusleping või osapoolte kinnitatud väljavõte sellest lepingust ja autojuhi tööleping või võlaõiguslik leping või osapoolte kinnitatud väljavõte nimetatud lepingust) peavad olema autojuhil kaasas kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis. See muudatus tehakse seetõttu, et 5. juunil 2022. a jõustus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/738, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol ja see direktiiv (artikkel 1 punkt 1 alapunkt b) näeb ette, et renditud sõiduki kasutamisel võivad autojuhil kaasas olevad direktiivi kohaselt nõutavad dokumendid olla ka elektroonsed.

AutoVS-i normitehnilist märkust Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/1/EÜ osas täiendatakse viitega 5. juunil 2022. a jõustunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/738, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol, avaldamismärgetele. Nimetatud muudatuse tegemine AutoVS normitehnilises märkuses on vajalik, kuna direktiivist tulenevad vajalikud sätted võetakse üle AutoVS-ga.

Eelnõu §-ga 3 sätestatakse seaduse jõustumine.

Eelnõu § 1 punktid 6 ja 8–10 jõustuvad 2025. aasta 1. jaanuaril. Nimetatud punktid käsitlevad kõnniteel parkimise keeldu ning ratturist, pisimopeedijuhist ja kergliikuri juhist möödumisel 1,5-meetrise külgsuuna hoidmise kohustust. Et liiklejatele anda aega uute nõuetega kohanemiseks ning ametiasutustele võimalus vastavate teavituskampaaniata läbiviimiseks, rakendatakse viidatud sätetele üleminekuaeg.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõu ei sisalda vähetuntud sõnu ega võõrsõnalisi termineid. Eelnõuga ei võeta kasutusele uusi termineid, mida õigusaktides varem kasutatud ei ole.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu koostamisel on arvestatud nõuetega, mis tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2022/738, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (ELT L 137, 16.5.2022, lk 1–6).

6. Seaduse mõjud

6.1. Keskkonnamõjud

6.1.1. Kavandatav muudatus I: jalgrataste, kergliikurite ja pisimopeedide täpsustatud parkimisnõuded – kõnniteel, jalgteel või jalgratta- ja jalgteel parkimisviisi määratlemine, jalgrattateel parkimise reguleerimine.

Mõju sihtrühm:

Sihtrühm I: jalakäijad

Sihtrühma suurus: teoreetiliselt kuuluvad sihtrühma kõik Eesti elanikud. 2021. a rahvastikuloenduse kohaselt elab linnalistes piirkondades 61% Eesti elanikest ja väikelinnalistes piirkondades 9% elanikest ehk kokku 70% Eesti elanikest. Seega on minimaalselt sihtrühma kuuluvad inimesed pärit just (väike)linnalistest piirkondadest, kuid kindlasti lisanduvad sihtrühma ka maapiirkondade elanikud, kes liiguvad jalakäijana (väike)linnalistes piirkondades.

Sihtrühm II: jalgratturid

Sihtrühma suurus: TRAM-i tellitud küsitlusuuringu järgi on 2022. aastal 21% peredes 4–15-aastaseid lapsi, kes sõidavad jalgrattaga, st neid on u 234 000. Täiskasvanute seas oli küsitlusuuringule eelnenud 12 kuu jooksul jalgrattaga sõitnud 54% elanikest, s.o 95% tõenäosusega 594 600 ± 34 000 inimest.

Sihtrühm III: kergliikurijuhid

Sihtrühma suurus: TRAM tellitud 2022. a küsitlusuuringute järgi on elektritõukerataste kasutamine elanikkonna hulgas tõusutrendis ja on jõudnud 2019. aasta 9%-lt käesoleval aastal 27%-le. Küsitlusuuringule eelnenud 12 kuu jooksul on elektritõukerattaga liigelnud 27% elanikest, s.o 95% tõenäosusega 300 300 ± 30 400 inimest. Eelmise aastaga võrreldes on lisandunud 5% ehk u 62 000 kasutajat. Valdav osa ehk u 2/3 elektritõukeratta kasutajaid on peamiselt kasutanud laenutatud elektritõukeratast ja neljandik isiklikku, pere või sõprade elektritõukeratast.⁶

Sihtrühm IV: pisimopeedijuhid

Sihtrühma suurus: sihtrühma suurust pole võimalik täpselt kindlaks määrata, kuna pisimopeede ei pea registreerima. Samuti pole pisimopeedijuhte kajastatud küsitlusuuringutes.

Kaasnevad mõjud: elukeskkond.

Mõju kirjeldus:

Parkimisreeglite täpsustamisega muutub selgemaks, kus ja kuidas tohib jalgratast, kergliikurit ja pisimopeedi parkida ning kus ja kuidas peab neid parkima. Kuigi reeglite muutmine ei too automaatselt kaasa muutusi sihtrühmade käitumises, võivad selgemad ja konkreetsemad parkimisreeglid potentsiaalselt kaasa aidata liikluse ohutumaks muutmisele, sest suunavad liiklejaid parkima sõidukeid korrastatult ja nii, et need ei takista jalakäijate ja teiste liiklejate liikumist. Suurematel kergliikurite laenuteenuse pakkujatel (Bolt, Tuul) on hinnanguliselt hooajal pakkumisel ainuüksi Tallinnas u 2000 elektrilist tõukeratast. Seejuures pakub Bolt teenust lisaks Tallinnale ka Tartus, Pärnus, Haapsalus, Kohtla-Järvel, Narvas, Jõhvis, Rakveres, Viljandis, Võrus ja Kuressaares. Tuul pakub teenust Tallinnas ja Tartus.

Selgemad reeglid võivad suurendada liiklejate turvatunnet kergliiklusteedel liiklemisel. Suurenenud turvatunne aga võib mõjutada liiklejaid eelistama mootorsõiduki kasutamisele liiklemist kergliiklusteedel, sh ka alternatiivseid liikumisvahendeid ja viise kasutades (transpordivajaduse muutus). Mootorsõidukile muu liiklemisviisi eelistamine võib aidata laiemas plaanis parandada elukeskkonna kvaliteeti.

⁶ Jalgratta ja elektritõukerattaga liiklemine 2022. Tallinn: Transpordiamet, Turu-Uuringute AS. <https://transpordiamet.ee/media/16155/download>

Mõju olulisus sihtrühmale I:

Mõju ulatus: mõju ulatus elukeskkonnale on pigem väike, sest avaldub võimalikes kaudsetes mõjudes. Jalakäijate senine liiklemine võrreldes varasemaga ei vaja märkimisväärset muutust ja ei eelda sihiteatlikku kohanemist. Ka kehtiva korra kohaselt peab jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi parkima nii, et teistele liiklejatele jääks vabaks 1,5 meetri pikkune läbipääsutee. Muudatusega lisandub kohustus parkida sõiduk eemale sõidutee äärest ja nii, et sõiduki pikitelg on rööpne sõidutee äärest kaugemal asuva kergliiklustee äärega ning takistuse puudumisel ei tohi sõiduk olla sellest äärest kaugemal kui 0,2 meetrit.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus võib olla keskmine. Suuremates linnades on näiteks kergliikurite laenuteenuse pakkumine küllaltki levinud ning seega puutuvad jalakäijad oma liikumiskeskkonnas parkivate kergliikurite kokku suhteliselt regulaarselt, kuigi see ei pruugi olla igapäevane.

Mõjutatud sihtrühma suurus: keskmine. Arvestades, et linnades, kus kergliikurite laenuteenust pakutakse, elab u 763 000 inimest, siis võiks sihtrühma suurst hinnata ka suureks. Samas tuleb aga arvestada, et kuna inimesed kasutavad liiklemiseks lisaks jala käimisele ka muid liikumisviise, siis ei tähenda sihtrühma suurusena esile toodud elanike arv automaatselt seda, et see võrduks igal ajahetkel 100% jalakäijate arvuga. Samuti on kergliikurite kasutamine perioodiline, st talvisel perioodil väheneb nendega liiklemine oluliselt. Seetõttu on mõjutatud sihtrühma suurus hinnatud keskmiseks.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: võimalikuks ebasoovitavaks mõjuks on näiteks olukord, kus reeglid on küll muudetud, kuid muudatuse sisu ei jõua adreessaatideni.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale I: kuivõrd sihtrühma suurus on keskmine ja mõju avaldumise sagedus keskmine, kvalifitseerub mõju mõjude hindamise metoodika kohaselt oluliseks. Samas on mõju ise siiski potentsiaalselt positiivne, mistõttu ei näe me vajadust täiendavaks mõjude hindamiseks.

Mõju olulisus sihtrühmale II–IV:

Mõju ulatus: jalgratturid, kergliikurijuhid ja pisimopeedijuhid peavad parkimisel lähtuma uutest reeglitest. Mõju ulatus elukeskkonnale on siiski pigem väike, sest avaldub võimalikes kaudsetes mõjudes. Sihtrühmade senine toimimine võrreldes varasemaga vajab teatud osas muudatusi, kuid nendega ei tohiks eeldatavalt kaasneda kohanemiskursusi. Kui kehtiva korra kohaselt peab jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi parkima nii, et teistele liiklejatele jääks vabaks 1,5 meetri pikkune läbipääsutee, siis muudatusega lisandub kohustus parkida sõiduk eemale sõidutee äärest ja nii, et sõiduki pikitelg on rööpne sõidutee äärest kaugemal asuva kergliiklustee äärega ning takistuse puudumisel ei tohi sõiduk olla sellest äärest kaugemal kui 0,2 meetrit.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus on suur, sest parkimisel peavad sihtrühma kuuluvad isikud pea alati muutunud liiklusreeglitega arvestama.

Mõjutatud sihtrühma suurus: sihtrühma II suurus on keskmine kuni suur. Sihtrühma III suurus on keskmine. Sihtrühma IV suurus on väike – pisimopeedid on pigem siiski vähem levinud kui kergliikurid ja tavamopeedid.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: võimalikuks ebasoovitavaks mõjuks on näiteks olukord, kus reeglid on küll muudetud, kuid muudatuse sisu ei jõua adreessaatideni. Ebasoovitavate mõjude maandamiseks plaanitakse ohutut liiklemist ja parkimist käsitlevate teavituskampaaniate läbiviimist.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmadele II–IV: kuivõrd sihtrühmade suurus on väiksem kuni suureni ning mõju avaldumise sagedus suur, kvalifitseerub mõju mõjude hindamise meetodika⁷ kohaselt oluliseks. Samas on muutunud reeglite sisu olemuselt selline, et nende järgimine on lihtne ning ei tohiks kaasa tuua kohanemiskulusi. Samuti on liiklus on oluliselt laiem kui ainult kergliikuritega liikumine ning hõlmab lisaks ka mootorsõidukeid, ühistransporti, jalakäijaid jne ning selles laiemas kontekstis on kergliikurite parkimise reguleerimine siiski väheoluline muudatus, kui võrrelda kasvõi nt autode arvu kergliikuritega. Seega seda laiemat konteksti vaadates on tegemist siiski väheolulise muudatusega ja me ei näe vajadust täiendavaks mõjude hindamiseks.

6.1.2. Kavandatav muudatus II: majandustegevuse nõuete kaudu rendile- või üürile andmisele nõuete kehtestamine.

Mõju sihtrühm:

Sihtrühmad I–IV

Kaasnevad mõjud: elukeskkond.

Mõju kirjeldus:

Muudatuse tulemusel on võimalik KOV-i üksusel kehtestada laenusõidukite kasutamisele geograafilisi, ajalisi ja sõidukiiruse ning parkimise piiranguid. Piirangud võivad potentsiaalselt aidata kaasa elukeskkonna paranemisele, sest võivad parandada parkimise korraldust ja vähendada sõidukite kiirust, mis võib kaasa aidata liiklejate turvatunde suurenemisele kergliiklusteedel liiklemisel. Suurenenud turvatunde võib omakorda mõjutada liiklejaid eelistama mootorsõiduki kasutamise asemel liiklemist kergliiklusteedel, sh ka alternatiivseid liikumisvahendeid ja -viise kasutades (transpordivajaduse muutus). Mootorsõidukile muu liiklemisviisi eelistamine võib aidata laiemas plaanis parandada elukeskkonna kvaliteeti.

Mõju olulisus sihtrühmale I:

Mõju ulatus: jalakäijatele on mõju ulatus pigem väike, sest avaldub võimalikes kaudsetes mõjudes. Sihtrühma senine toimimine võrreldes varasemaga ei vaja märkimisväärset muutust ja ei eelda sihiteadlikku kohanemist.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus sõltub suuresti KOV-i üksuse kehtestatud nõuete ulatusest. Eelduslikult on mõju väike kuni keskmine, sest tõenäoliselt rakendavad KOV-d nõudeid valikuliselt ja eelkõige riskikäitumise aegadel, mis tähendab, et see mõjutab potentsiaalselt õhtusel ja öisel ajal liikujaid ning palju sõltub piirkonnast, mille kohta on piirangud kehtestatud.

Mõjutatud sihtrühma suurus: linnades, kus kergliikurite laenuteenust pakutakse, elab umbes 763 000 inimest, kes kõik on potentsiaalsed jalakäijad. Samas sõltub mõjutatud sihtrühma suurus ka see, et mõju avaldumise sagedus sõltub KOV-i üksuse kehtestatud nõuete ulatusest. Ka tuleb arvestada, et kuna inimesed kasutavad liiklemiseks lisaks jala liikumisele ka muid liikumisviise, ei tähenda sihtrühma suurusena esile toodud elanike arv automaatselt seda, et see võrduks igal ajahetkel 100% jalakäijate arvuga. Eelduslikult on mõjutatud sihtrühma suurus väike kuni keskmine.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: kuivõrd muudatuse sisuks on piirangud sõidukitele ja selle tulemusel eeldatavalt paraneb parkimine ja väheneb sõidukite kiirus, siis jalakäijatele ebasoovitavaid mõjusid näha ei ole.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale I: kuivõrd mõju avaldumise sagedust ja mõjutatud sihtrühma suurus ei ole võimalik väga täpselt kindlaks määrata ja kuna võimalikud mõjud jalakäijatele on positiivsed, siis pigem on võimalik mõju kvalifitseerida ebaoluliseks.

Mõju olulisus sihtrühmale II–IV:

⁷ Mõjude hindamise meetodika. Tallinn: Justiitsministeerium

Sihtrühmadele II–IV sõltub mõju ulatus ja avaldumise sagedus suuresti KOV-i üksuse kehtestatud nõuete ulatusest. Eelduslikult on mõju peamiselt sihtrühmale III ja seda eelkõige laenukergliikurite kasutajate hulgas – seega võib sihtrühma suuruse lugeda keskmiseks. Eelduslikult on mõju ulatus ja sagedus väike kuni keskmine, sest tõenäoliselt rakendavad KOV-d nõudeid valikuliselt ja eelkõige riskikäitumise aegadel, mis tähendab, et potentsiaalselt mõjutab see õhtusel ja öisel ajal liikujaid ning palju sõltub piirkonnast, mille kohta on piirangud kehtestatud. Samuti on nõuete rakendajateks tõenäoliselt suuremad linnad (st nt Tallinn, Tartu ja Pärnu), kus kergliikurite laenuteenus on massiliselt saadaval, ja muudes KOV üksustes nõuete kohaldamise vajadus puudub. Sihtrühma senine toimimine saab siiski võrreldes varasemaga mõjutatud, kuigi ei vaja märkimisväärset muutust ja ei eelda sihiteadlikku kohanemist. Laenukergliikuritel on elektroonilised kiiruse ja parkimise piirangud laialt levinud ka juba täna. Võimaliku ebasoovitava mõju kaasnemise riskiks on kergliikurite kasutuse vähenemine ja mõne muu liikumisviisi, näiteks mootorsõiduki kasutamise eelistamine.

Järeldus mõju olulisuse kohta: kuigi sihtrühma suurus on pigem keskmine ja mõju avaldumise ulatus ja sagedus võib olla väike kuni keskmine, siis teoreetiliselt võib mõju hindamise meetoodika kohaselt kahe keskmise suuruse esinemisel mõju kvalifitseeruda oluliseks, kuid kui vaadata seda, et sihtrühma käitumine ei eelda märkimisväärset muutust ja sihiteadlikku kohanemist, siis pigem leiame, et vajadust täiendavaks mõjude hindamiseks me ei näe.

6.1.3. Kavandatav muudatus III: väärteo- ja hoiatustrahvi kehtestamine mootorsõiduki peatumisnõuete rikkumise eest ning trahvimäärade tõstmine mootorsõiduki parkimisnõuete rikkumise eest.

Mõju sihtrühm:

Sihtrühmad I–IV.

Sihtrühm V: mootorsõidukijuhid.

Kaasnevad mõjud: elukeskkond.

Mõju kirjeldus:

Muudatus võib kaudselt kaasa aidata elukeskkonna paranemisele, sest tulenevalt rangematest nõuetest ja kohaliku omavalitsuse üksuse järelevalvevõimaluste laienemisest rikkumisi tuvastada võib muudatusel olla kaudne mõju elukeskkonna paranemisele läbi selle, et rangemad nõuded ja kõrgemad trahvid distsiplineerivad normiadressaate ja seeläbi kasvab ülejäänud liiklejate turvatunne. Suurenenud turvatunne võib omakorda mõjutada liiklejaid eelistama mootorsõiduki kasutamise asemel liiklemist kergliiklusteedel, sh ka alternatiivseid liikumisvahendeid ja -viise kasutades (transpordivajaduse muutus). Mootorsõidukile muu liiklemisviisi eelistamine võib aidata laiemas plaanis parandada elukeskkonna kvaliteeti.

Mõju olulisus sihtrühmadele I–IV:

Kuna tervikuna on prognoositav mõju elukeskkonnale kaudne, siis on mõju ka kergliiklusteel liiklejatele kaudne ning kokkuvõttes pigem ebaoluline. Kui vaadata mõju jalakäijatele, siis on kergliikuritega toimunud õnnetused peamiselt ühesõidukiõnnetused, siis avaldub mõju jalakäiatele ka sellest tulenevalt vähem. Kokkuvõttes võib eeldada, et mõju on kokkuvõttes positiivne.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju elukeskkonnale on ebaoluline.

6.2. Mõju majandusele

6.2.1. Kavandatav muudatus III: majandustegevuse nõuete kaudu rendile- või üürile andmisele nõuete kehtestamine.

Mõju sihtrühm:

Sihtrühm VI: kergliikurite, pisimopeedide või jalgrataste rendile- või üürile andmisega tegelev ettevõtja.

Sihtrühma suurus: sihtrühma suurus pole võimalik täpselt määratleda, kuid võrd nimetatud tegevus on reguleerimata majandustegevusala ja süstematiseeritud andmeid valdkonna kohta pole kogutud. Eestis on kaks suuremat sellist teenust pakkuvat ettevõtet Bolt Technology OÜ ja Tuul Mobility OÜ. Lisaks on ka väiksemaid ja lokaalsema tegevusega nimetatud sõidukite laenuteenuse pakkujaid.

Sihtrühm VII: laenusõidukiga liiklejad, st kergliikurijuhid, pisimopeedijuhid ja jalgratturid.

Sihtrühma suurus: TRAM-i tellitud 2022. a küsitlusuuringu järgi on küsitlusuuringule eelnenud 12 kuu jooksul elektritõukerattaga liigelnud 27% elanikest, s.o 95% tõenäosusega 300 300 ± 30 400 inimest. Valdav osa ehk u 2/3 elektritõukeratta kasutajatest on peamiselt kasutanud laenutatud elektritõukeratast ja neljandik isiklikku, pere või sõprade elektritõukeratast.⁸

Kaasnevad mõjud: ettevõtluskeskkond ja ettevõtete tegevus ning mõju tarbimiskäitumisele.

Mõju kirjeldus:

Muudatuse tulemusel on võimalik KOV-i üksusel kehtestada laenusõidukite kasutamisele geograafilisi, ajalisi ja sõidukiiruse ning parkimise piiranguid. Piirangute mõju on suuresti sellest, millised piirangud KOV-i üksus plaanib kehtestada. Näiteks võib KOV-i üksus seada piirangute kohaldamise sõltuvusse erinevatest kriteeriumitest, näiteks piirkonna liiklusoludest või üüri- või renditeenusele iseloomulikest asjaoludest, näiteks laenusõidukite arvust, kas tegu on infoühiskonna teenuse vahendusel osutatava teenusega või mitte vmt. Siiski on normides sees teatud diskretsioon kiiruse piiramise puhul, st kiirust on võimalik KOV-i üksusel piirata kuni 10 kilomeetrini tunnis. Kellaajaline diskretsiooniaken on mõeldud selleks, et kiirust piirataks eelkõige ajal, mil inimeste riskikäitumine on sage, ehk nädalavahetusesti ning õhtusel ja öisel ajal. Seega sõltub võimaliku piirangu mõju ulatus ja sagedus ettevõtjatele konkreetse KOV-i üksuse kehtestatavast piirangust.

Regulatsiooni peamine sihtrühm on kaks ettevõtet – Bolt ja Tuul. Väiksemate ettevõtjate puhul, kes laenutavad nii-öelda tavasõidukeid ehk ühtsesse võrku mitteühendatud sõidukeid, peab KOV-i üksus kaaluma, kas tehnilise funktsionaalsuse nõude ja selle vahendusel piirangute kehtestamine on vajalik ja proportsionaalne.

Mõju olulisus:

Ka praegu on valdkonna suuremad ettevõtjad koostöös KOV-i üksustega piiranud sõidukiirust tiheda jalakäijaliiklusega kohtades või muu ohu tõttu, näiteks parkides, Tallinna vanalinnas, koolide- ja lasteaedade läheduses. Muudatus annab KOV-i üksusele peale koostöölepete saavutamise ka täiendava õigusliku aluse piiranguid kehtestada. Piirangute mõjul peab ettevõtja oma senist toimimist muutma, kuid eeldatavalt ei kaasne peamise sihtrühma ettevõtjatele olulisi kohanemiskulusi, sest ettevõtjate sõidukid on juba varustatud seadmetega, mis võimaldavad selliseid piiranguid seada.

Mõju avaldumise ulatus on oluliselt suurem neile ettevõtjatele, kelle sõidukipark asjaomaste seadmetega varustatud ei ole. Seadmete paigaldamine ja vastava elektroonilise teenuse juurutamine

⁸ Jalgratta ja elektritõukerattaga liiklemine 2022. Turu-Uuringute AS Transpordiameti tellimisel. <https://transpordiamet.ee/media/16155/download>

eeldab sihiteadlikku kohanemist. Eelkõige on tegu ettevõtjatega, kes pakuvad praegu tavajalgrataste rentimise või üürimise teenuseid. Nende teenus on aga ka praegu teistsuguse iseloomuga, kui mobiilirakenduse kaudu osutatav teenus ning siinkohal peab KOV-i üksus asjakohaselt kaaluma, milline on nimetatud teenuse pakkumisest kaasnev suurenenud oht linnatänavatel, et see tooks kaasa vajaduse nõuete kehtestamiseks.

Ebasoovitava mõju kaasnemise riskina võib esile tuua laenukergliikurite ja -jalgrataste teenuse atraktiivsuse vähenemise tarbijale, st aeglasema sõidukiga liikumine ei pruugi tarbijale enam anda piisavat ajavõitu. See tähendab võimalikku negatiivset mõju nii ettevõtjale kui ka tarbijale. Ettevõtjale tähendab see võimalikku tulude vähenemist ja tarbijat võib see suunata kasutama muid liikumisviise. Siiski on näiteks Bolt omal algatusel piiranud teatud päevadel ja kellaaegadel oma sõidukite sõidukiirust kuni 17 kilomeetrit tunnis. Võrreldes jala liikumisega on see kiirus siiski kolm korda suurem ja tõenäoliselt laenukergliikurite kasutamist oluliselt ei mõjuta.

Järeldus mõju olulisuse kohta: kuivõrd piirangute mõju sõltub suuresti KOV-i üksuse kehtestatavate nõuete ulatusest, sh võib esineda olukord, kus nõudeid üldse ei kehtestata (nt piirkondlikud erinevused linna sees või väiksemad linnad), siis ei ole ka mõju avaldumise sagedus ja ulatus ning mõju sihtrühma suurus täpselt prognoositavad ja jääb suuresti KOV-i üksuse hinnata. Arvestades, et piirkiiruse piiramine on suunatud siiski hilisematele kellaaegadele ja eeldades, et omavalitsusüksused piiravad kiirust eelkõige riskikäitumise põhjendusel, st nädalavahetusel, õhtustel-öistel aegadel ning ainult piirkondlikult, siis on võimalik mõju tõenäoliselt ebaoluline.

6.3. Mõju regionaalarengule

Eelnõu ei mõjuta regionaalarengut.

6.4. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele, kuludele ja tuludele

Eelnõul on väike mõju KOV-i rahastamisele. Mootorsõidukite parkimis- ja peatumisnõuete rikkumise trahvimäärade tõstmisest tulenevalt võib suureneda tulu KOV üksuse eelarvesse.

Tallinna näitel on alljärgnevalt toodud Tallinna Munitsipaalpolitsei menetletud parkimistrahvide andmed.

Parkimisrikkumistest domineerisid parkimine:

- osaliselt või täielikult kõnniteel (6108 otsust) – trahvide kogusumma 122 500 eurot;
- kohas, kus liikluskorraldusvahend seda keelab (16 753) – trahvide kogusumma 335 940 eurot;
- ülekaigurajal, jalgrattatee või jalgratta- ja jalgteede sõiduteega lõikumise kohal või lähemal kui viis meetrit enne neid kohti; kahe-suunalise tee vasakul poolel peatudes, aga lähemal kui viis meetrit pärast neid kohti; ning jalgrattarajal (1326) – trahvide kogusumma 26 880 eurot;
- haljasalal ilma selle omaniku või valdaja loata (4469) – trahvide kogusumma 89 140 eurot;
- teekattele märgitud parkimiskohtade kõrval (2196) – trahvide kogusumma 43 980 eurot.

Üldmenetluse raames MuPO parkimisrikkumiste menetlusi läbi viinud ei ole. Vähesed üldmenetlused, mis on läbi viidud, on läbi kaebõiguse ja üldiselt on kohus kõik üldmenetlused VTMS § 30 lg 1 p 1 alusel ära lõpetanud.

Kiirmenetluse otsuseid on tehtud 2 tk (kumbki 60.- eurot). Kõik ülejäänud on kas hoiatustrahvi- või lühimenetluse otsused. Neist:

- 20-euroseid hoiatustrahviotsuseid on tehtud 29 412 ja kogusummas on määratud trahve 588 240 eurot. Sellest laekunud on 550 412 eurot ja laekumata summa on 38 800 eurot.
- 40-euroseid hoiatustrahviotsuseid on tehtud 360 ja kogusummas on määratud trahve 14 400 eurot. Sellest laekunud on 13 000 eurot ja laekumata summa 1400 eurot.

MuPO andmetel on nad lisaks välja toodud trahvidele koostanud ca 10 000 kirjalikku teavitust, millede puhul mõjutustrahvi ei järgne.

Seejuures on MuPO sõidukeid teisaldanud alljärgnevalt:

Aastal 2021 – 42 sõidukit;

Aastal 2022 – 20 sõidukit;

Aastal 2023 jaanuar-aprill – 16 sõiduk.

Eelnõul on väike mõju TRAM-ile ja PPA-le, kes peavad uutest reeglitest teavitama ja vajaduse korral tegema teavituskampaaniaid.

Lisaks võib vähesel määral suureneda trahvimääradest saadav tulu riigieelarvesse. Politsei poolt läbi viidud LS § 241 parkimiskorra rikkumiste menetlused:

	Kiirmenetlus	Lühimenetlus	Üldmenetlus	KOKKU
Aasta				
2018	112	0	24	136
2019	8	450	18	476
2020	5	258	13	276
2021	3	197	7	207
2022	11	159	29	199
2023*	1	123	4	128
KOKKU	140	1187	95	1422
Allikas: Politsei- ja Piirivalveamet, ALIS (MIS)				
*- 4 kuu andmed				

Hoiatusmenetlust politsei ei ole kohaldanud.

Eelnõul on mõju KOV-i üksuse töökorraldusele ja ülesannetele ning detsentraliseeritusele. Mõju avaldub selle kaudu, et KOV-i üksusel tekib õigus kehtestada majandustegevuse nõuete kaudu kergliikurite, jalgrataste ja pisimopeedide rendile või üürile andmisele nõudeid. Nõuete kehtestamisel on KOV-i üksusel järelevalvekohustus kehtestatud nõuete üle. Seejuures täidavad KOV-i üksused neid ülesandeid osaliselt juba praegu, olles koostöös valdkonna suuremate ettevõtjatega piiranud sõidukiirust tiheda jalakäijaliiklusega kohtades või muu ohu tõttu (näiteks parkides, Tallinna vanalinnas, koolide- ja lasteaedade läheduses).

6.5. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Eelnõu ei oma mõju riigi julgeolekule ja välissuhtlusele.

6.6. Sotsiaalsed, sealhulgas demograafilised mõjud

6.6.1. Kavandatav muudatus I: jalgrataste, kergliikurite ja pisimopeedide täpsustatud parkimisnõuded – kõnniteel, jalgteel või jalgratta- ja jalgteel parkimisviisi määramine, jalgrattateel parkimise reguleerimine.

Mõju sihtrühm:

Sihtrühmad I–IV

Sihtrühm VIII: erivajadustega inimesed, sh nt ratastooliga liiklejad.

Sihtrühma suurus: Sotsiaalkindlustusameti andmete kohaselt elab seisuga 31.12.2022 Eestis 123 377 puudega inimest, neist

- sügava puudega on 13 122 (11% puuetega inimestest),
- raske puudega inimesi on 64 102 (52% puuetega inimestest),
- keskmise puudega inimesi 46 153 (37% puuetega inimestest),
- lapsi (0–16-aastased) on 8852 (7% puuetega inimestest),
- tööealisi (16–64-aastased) on 46 156 (37% puuetega inimestest),
- eakaid (64-aastased ja vanemad) on 68 369 (56% puuetega inimestest)⁹,
- liikumispuudega isikuid on 61 166,
- nägemispuudega inimesi on 1724,
- liitpuudega inimesi on 22 241 (Sotsiaalkindlustusameti avalikust statistikast ei ole näha, kui paljudel neist on üheks puude liigiks liikumispuue).

Teoreetiliselt on eelneva põhjal sihtrühma suurus 85 131 inimest.

Kaasnevad mõjud: mõju inimese tervisele

Mõju kirjeldus:

Parkimisreeglite täpsustamisega muutub selgemaks, kus ja kuidas tohib jalgratast, kergliikurit ja pisimopeedi parkida ning kus ja kuidas peab neid parkima. Kuigi reeglite muutmine ei too automaatselt kaasa muutusi sihtrühmade käitumises, võivad selgemad ja konkreetsemad parkimisreeglid potentsiaalselt kaasa aidata liikluse ohutumaks muutmisele, sest suunavad liiklejaid parkima sõidukeid korrastatult ja nii, et need ei takista jalakäijate ja teiste liiklejate liikumist.

TRAM-i tellitud küsitlusuuringute järgi on elektritõukerataste kasutamine elanikkonna hulgas tõusutrendis ja on jõudnud 2019. aasta 9%-lt käesoleval aastal 27%-le. 2022. a küsitlusuuringule eelnenud 12 kuu jooksul on elektritõukerattaga liigelnud 27% elanikest, s.o 95% tõenäosusega 300 300 ± 30 400 inimest. 2021. aastaga võrreldes on lisandunud 5% ehk ligikaudu 62 000 kasutajat. Valdav osa ehk u/3 elektritõukeratta kasutajatest on peamiselt kasutanud laenutatud elektritõukeratast ja neljandik isiklikku, pere või sõprade elektritõukeratast.¹⁰

Bolti tõukeratastega sõideti 2021. aastal 5 miljonit kilomeetrit¹¹ ja 2022. aastal u 8 miljonit kilomeetrit¹². Tuule tõukeratastega sõideti ajavahemikul 2020–2021 üle kahe miljoni kilomeetri ja 29. septembri 2022. a seisuga oli sõidetud pea 5 miljonit kilomeetrit.¹³

TRAM-i 2022. aasta küsitlusuuringu järgi töid vastajad enamlevinud ohtlike olukordadena välja:

- a) elektritõukerattad teel takistavad või ohustavad liikumist;
- b) kergliikureid (elektritõukerattad, elektrirulad, tasakaaluliikurid jms) kasutavad liiklejad sõidavad ohtlikult kiiresti;
- c) mitmekesi kõrvuti jalutavad jalakäijad takistavad sujuvat liiklemist (ei jäta ruumi möödumiseks);

⁹ https://www.epikoda.ee/spetsialistile/statistika/2022-iv-kv_statistika-epikojale.xlsx

¹⁰ Jalgratta ja elektritõukerattaga liiklemine 2022. Turu-Uuringute AS Transpordiameti tellimisel. <https://transpordiamet.ee/media/16155/download>

¹¹ <https://online.le.ee/2021/12/09/bolti-toukerattad-lopetavad-tanasest-hooaja/>

¹² <https://arileht.delfi.ee/artikkel/120120514/aastalopu-statistika-kinnitab-et-cestlased-on-bolti-usku>

¹³ <https://tuul.xyz/blog/toukeratas-lobusoiduk-voi-reaalse-mojuga-roheline-transpordiviis/>

- d) jalgratturid ei vähenda jalakäijatest möödudes kiirust;
- e) jalakäijad paiknevad kergliiklusteel valesti.

2022. a küsitlusuuringu järgi tõi 38% vastanuid esile, et viimase 12 kuu jooksul on nad kergliiklusteel liigeldes kokku puutunud elektritõukerataste teel paiknemisest tuleneva ohtliku olukorraga. 2021. aastal oli vastav osakaal 36% ja 2020. aastal 25%.

2022. aastal kergliikuritega juhtunud registreeritud õnnetustest enamik on ühesõidukiõnnetused (72,4% ehk 252 õnnetust 348-st) – võrdluseks 2021. aastal registreeriti selliseid õnnetusi 223, kokkupõrkeid teel asuva takistusega on kõikidest kergliikuriõnnetustest mõni üksik.¹⁴ Viimase kahe aasta jooksul on juhtunud kokku 10 kergliikuri ja jalgratta kokkupõrget teel oleva takistusega, ent kahjuks ei ole andmeid selle kohta, kas kokkupõrge juhtus halvasti või valesti pargitud teise kergliikuri või jalgrattaga.

Seega on kergliikurite parkimisprobleemid peamiselt seotud üldise turvatundega kergliiklusteel liiklemisel ja vähem tegelike õnnetusjuhtumitega. Mis aga ei vähenda kuidagi parkimisprobleemide lahendamise vajadust.

Mõju olulisus sihtrühmale I ja VIII:

Mõju ulatus: mõju ulatus inimese tervisele on pigem väike, sest avaldub võimalikes kaudsetes mõjudes. Mõju on eeldatavalt positiivne. Võimalik positiivne mõju on ka puuetega isikute liikumisele, sest paremini pargitud sõidukid ei ole neile liiklemisel takistuseks. Jalakäijate senine toimimine võrreldes varasemaga ei vaja märkimisväärset muutust ja ei eelda sihiteadlikku kohanemist. Ka kehtiva korra kohaselt peab jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi parkima nii, et teistele liiklejatele jääks vabaks 1,5 meetri pikkune läbipääsutee. Muudatusega lisandub kohustus parkida sõiduk eemale sõidutee äärest ja nii, et sõiduki pikitelg on rööpne sõidutee äärest kaugemal asuva kergliiklustee äärega ning takistuse puudumisel ei tohi sõiduk olla sellest äärest kaugemal kui 0,2 meetrit.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus võib olla keskmine. Suuremates linnades on näiteks kergliikurite laenuteenuse pakkumine küllaltki levinud ning seega puutuvad jalakäijad oma liikumiskeskkonnas parkivate kergliikuritega kokku suhteliselt regulaarselt, kuigi see ei pruugi olla igapäevane.

Mõjutatud sihtrühma suurus: arvestades, et linnades, kus kergliikurite laenuteenust pakutakse, elab u 763 000 inimest, võib sihtrühma suurus hinnata suureks. Samas tuleb kindlasti arvestada, et kuna inimesed kasutavad liiklemiseks lisaks jala liikumisele ka muid liikumisviise, ei tähenda sihtrühma suurusena esile toodud elanike arv automaatselt seda, et see võrduks igal ajahetkel 100% jalakäijate arvuga.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: võimalikuks ebasoovitavaks mõjuks on näiteks olukord, kus reeglid on küll muudetud, kuid muudatuse sisu ei jõua adreassaateni.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale I ja VIII: kuivõrd sihtrühma suurus on suur ning mõju avaldumise sagedus keskmine, siis kvalifitseerub mõju mõjude hindamise meetoodika kohaselt oluliseks. Samas on mõju ise siiski potentsiaalselt positiivne, mistõttu ei näe me vajadust täiendavaks mõjude hindamiseks.

Mõju olulisus sihtrühmale II–IV:

Mõju ulatus: jalgratturid, kergliikurijuhid ja pisimopeedijuhid peavad parkimisel lähtuma uutest reeglitest. Mõju ulatus tervisele on siiski pigem väike, sest avaldub võimalikes kaudsetes mõjudes. Siiski võiks paremini pargitud sõidukid potentsiaalselt mõjuda positiivselt ka sihtrühmadele II–IV,

¹⁴ https://public.tableau.com/app/profile/transpordiamet/viz/Kergliikuri_Lnnetusteldandmed

sest vähendab riski õnnetusteks valesti pargitud sõidukitega. Sihtrühmade senine toimimine võrreldes varasemaga vajab teatud osas muudatusi, kuid nendega ei tohiks eeldatavalt kaasneda kohanemiskohasusi. Kui kehtiva korra kohaselt peab jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi parkima nii, et teistele liiklejatele jääks vabaks 1,5 meetri pikkune läbipääsutee, siis muudatusega lisandub kohustus parkida sõiduk eemale sõidutee äärest ja nii, et sõiduki pikitelg on rööpne sõidutee äärest kaugemal asuva kergliiklustee äärega ning takistuse puudumisel ei tohi sõiduk olla sellest äärest kaugemal kui 0,2 meetrit.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus on suur, sest parkimisel peavad sihtrühma kuuluvad isikud pea alati arvestama muutunud liiklusreeglitega.

Mõjutatud sihtrühma suurus: sihtrühma II suurus on keskmine kuni suur. Sihtrühma III suurus on keskmine. Sihtrühma IV suurus on väike – pisimopeedid on pigem siiski vähem levinud kui kergliikurid ja tavamopeedid.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: võimalikuks ebasoovitavaks mõjukuks on näiteks olukord, kus reeglid on küll muudetud, kuid muudatuse sisu ei jõua adressaatideni.

Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmadele II–IV: kuivõrd sihtrühmade suurus on väiksest kuni suureni ning mõju avaldumise sagedus suur, siis kvalifitseerub mõju oluliseks. Samas on muutunud reeglite sisu olemuselt selline, et nende järgimine on lihtne ning ei tohiks kaasa tuua kohanemiskohasusi. Tõenäoliselt vähendavad muudatused õnnetusi valesti pargitud sõidukitega. Muudatuste mõju juhtide tervisele on tõenäoliselt väike, sest ka senine statistika ei näita suurel hulgal õnnetusi teel oleva takistusega. Küll aga on mõju positiivne, sest võib parandada üldist ohupilti ja ohutunnetust, st et korrektselt pargitud kergliikurid suurendavad teiste liiklejate turvatunnet. Samas on mõju ise siiski potentsiaalselt positiivne ja sel põhjusel ei näe me vajadust täiendavaks mõjude hindamiseks.

6.6.2. Kavandatav muudatus III: majandustegevuse nõuete kaudu rendile- või üürile andmisele nõuete kehtestamine.

Mõju sihtrühm: sihtrühmad I–IV ja VIII

Kaasnevad mõjud: mõju inimese tervisele

Mõju kirjeldus:

Muudatuse tulemusel on võimalik KOV-i üksusel kehtestada laenusõidukite kasutamisele geograafilisi, ajalisi ja sõidukiiruse ning parkimise piiranguid. Piirangute mõju oleneb suuresti sellest, millised piirangud KOV-i üksus plaanib kehtestada. Näiteks võib KOV-i üksus seada piirangute kohaldamise sõltuvusse erinevatest kriteeriumitest, näiteks piirkonna liiklusoludest või üüri- või renditeenusele iseloomulikest asjaoludest, näiteks laenusõidukite arvust või kas tegu on infoühiskonna teenuse vahendusel osutatava teenusega või mitte vmt. Siiski on normides sees teatud diskretsioon kiiruse piiramise puhul, st kiirust on võimalik KOV-i üksusel piirata kuni 10 kilomeetrit tunnis. Võimaliku piirangu mõju ulatus ja sagedus ettevõtjatele konkreetse KOV-i üksuse kehtestatavast piirangust, st kiirusest, piirkonnast ja kellaajalisest ajavahemikust.

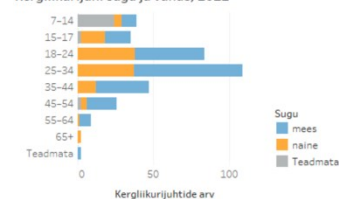
Näiteks, Bolt on omal algatusel teatud päevadel ja kellaegadel oma sõidukite sõidukiirust ka ise juba piiranud 17 km/h ning vestlustes ettevõtja esindajatega on mööndud positiivset mõju ehk õnnetuste vähenemist.

Kergliikurijuhi osalusel liiklusõnnetused, jaanuar–detsember

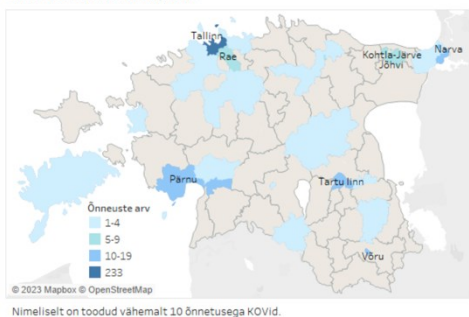
Liiklusõnnetuse liik, 2022



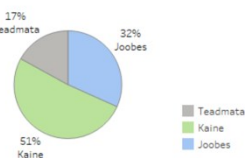
Kergliikurijuhi sugu ja vanus, 2022



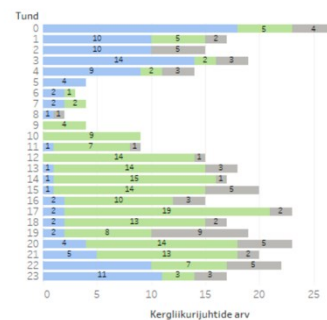
Õnnetuse toimumiskoht, 2022



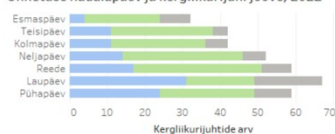
Kergliikurijuhtide joove, 2022



Õnnetuse kellaeg ja kergliikurijuhi joove, 2022



Õnnetuse nädalapäev ja kergliikurijuhi joove, 2022



Joonis 1. Liiklusõnnetuste arv kergliikurijuhi osalusel 2022. aastal

Allikas: Transpordiamet

Näitena kiiruste piiramise efektiivsusest võib tuua ka Helsingis tehtud katsetuse baasil tehtud Aalto Ülikooli uuringu. Nimelt hakkasid 2021. aasta septembris Helsingis katseliselt kehtima elektritõukerataste kasutamise piirangud, keskenduti kiiruse piiramisele öösel ja nädalavahetustel. Nädalavahetuste öist (ajavahemik 00.00–5.00) lubatud kiirust vähendati 15 kilomeetrile tunnis ja muudel aegadel üldist lubatud kiirust 20 kilomeetrile tunnis. Uuringus võrreldi andmeid 2021. aastal enne piirangute kehtestamist ja pärast piiranguid kuni 2022. aasta augustini. Vaatlusperioodil registreeritud õnnetustest 80,8% olid ühesõidukiõnnetused.¹⁵ Ka kinnitas Aalto Ülikooli uuring, et märkimisväärne osa õnnetusi juhtus just öösi ja nädalavahetusteti ning alkoholi tarvitana.¹⁶

Uuringust nähtub, et piirangute tulemusel vähenes keskmine õnnetuste arv 2022. aastal kuni 70% ja enamik õnnetuste arvu vähenemisi tuli just nädalavahetuste õhtustelt ja öistelt sõitudel.¹⁷ Seejuures vähenes õnnetuste hulk ajal, kui sõitude arv suurenes. Samuti langes õnnetuste raskusaste¹⁸ (vt joonist 2).

¹⁵ Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D. (2022). Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki. A perspective on sociotechnical transitions dynamics and adaptive governance. Department of Built Environment, Aalto University. ISBN: 978-952-64-9624-5, lk 52.

¹⁶ Samas, lk 53 ja lk 56.

¹⁷ Samas, lk 59–62.

¹⁸ Samas, lk 63.

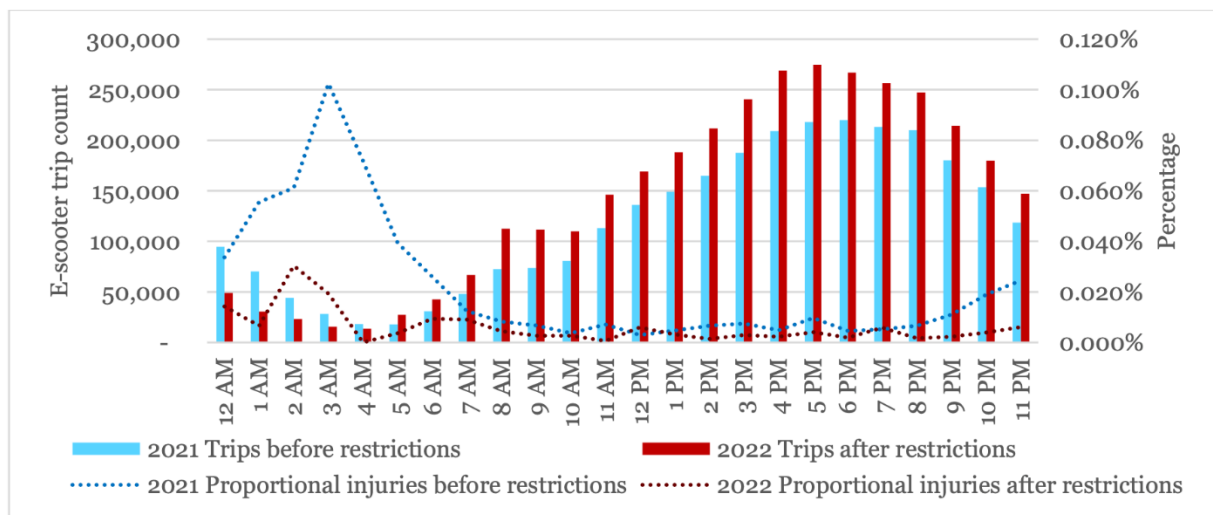


Figure 47: E-scooter trip count and proportional number of injuries in 2021 and 2022 (Jan-Aug)

Joonis 2. Kergliikuri osalusel juhtunud õnnetuste arv ja vigasaanute hulk eri kellaaegadel jaanuarist augustini aastatel 2021 ja 2022

Allikas: Aalto Ülikooli uuring aastal 2022

Mõju olulisus

Mõju ulatus: jalakäijatele on mõju ulatus pigem väike, sest avaldub võimalikus kaudses mõjus. Sihtrühma senine toimimine võrreldes varasemaga ei vaja muutust ja ei eelda kohanemist vajavaid tegevusi. Kui jalakäijate liiklusruumis sõitvad sõidukid sõidavad aeglasemalt, on sel positiivne mõju jalakäijate turvatundele. Ka neile, kes kergliikuriga liikleavad jalakäijate liiklusruumis, on mõju samuti potentsiaalselt positiivne, sest väiksem kiirus tähendab pea alati suuremat turvalisust ja kergemaid tagajärgi õnnetuse korral.

Mõju avaldumise sagedus: mõju avaldumise sagedus sõltub suuresti KOV-i üksuse kehtestatud nõuete ulatusest. Eelduslikult on mõju väike kuni keskmine, sest tõenäoliselt rakendavad KOV-d nõudeid valikuliselt ja eelkõige riskikäitumise aegadel, mis tähendab, et potentsiaalselt mõjutab see õhtusel ja öisel ajal liikujaid ning palju sõltub piirkonnast, mille kohta on piirangud kehtestatud. Samuti on nõuete rakendajateks tõenäoliselt suuremad linnad (st nt Tallinn, Tartu ja Pärnu), kus kergliikurite laenuteenus on massiliselt saadaval, ja muudes KOV üksustes nõuete kohaldamise vajadus puudub. Samuti tuleb arvestada laenukergliikuritega liiklemise perioodilisust, st et talvel väheneb nendega liiklemine oluliselt.

Mõjutatud sihtrühma suurus: linnades, kus kergliikurite laenuteenust pakutakse, elab u 763 000 inimest, kes pea kõik on potentsiaalsed jalakäijad. Samas sõltub mõjutatud sihtrühma suurus ka sellest, et mõju avaldumise sagedus sõltub KOV-i üksuse kehtestatud nõuete ulatusest ja sellest, tõenäoliselt rakendavad KOV-d nõudeid valikuliselt ja eelkõige riskikäitumise aegadel, mis tähendab, et potentsiaalselt mõjutab see õhtusel ja öisel ajal liikujaid ning palju sõltub piirkonnast, mille kohta on piirangud kehtestatud. Samuti on nõuete rakendajateks tõenäoliselt suuremad linnad (st nt Tallinn, Tartu ja Pärnu), kus kergliikurite laenuteenus on massiliselt saadaval, ja muudes KOV üksustes nõuete kohaldamise vajadus puudub.. Ka tuleb arvestada, et kuna inimesed kasutavad liiklemiseks lisaks jala liikumisele ka muid liikumisviise, siis ei tähenda sihtrühma suurusena esile toodud elanike arv automaatselt seda, et see võrduks igal ajahetkel 100% jalakäijate arvuga. Samuti on kergliikurite kasutamine perioodiline, st talvisel perioodil väheneb nendega liiklemine oluliselt. Eelduslikult on mõjutatud sihtrühma I suurus keskmine.

Sihtrühmaks on ka jalgratturid (sihtrühm II), kergliikurijuhid (sihtrühm III) ja pisimopeedijuhid (sihtrühm IV). Sihtrühma II suurus on keskmine. Sihtrühma III suurus on keskmine. Sihtrühma IV suurus on väike – pisimopeedid on pigem siiski vähem levinud kui kergliikurid ja tavamopeedid.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: kuivõrd muudatuse sisuks on piirangud sõidukitele, mille tulemusel eeldatavalt paraneb parkimine ja väheneb sõidukite kiirus, siis jalakäijatele, jalgratturitele, kergliikurijuhtidele ja pisimopeedijuhtidele ebasoovitavaid mõjusid näha ei ole. Väiksem kiirus tähendab pea alati suuremat turvalisust ja kergemaid tagajärgi õnnetuse korral.

Järeldus mõju olulisuse kohta: kuivõrd piirangute mõju sõltub suuresti KOV-i üksuse kehtestatavate nõuete ulatusest, sh võib esineda olukord, kus nõudeid üldse ei kehtestata (nt piirkondlikud erinevused linna sees või väiksemad linnad), siis ei ole ka mõju avaldumise sagedus ja ulatus täpselt prognoositavad ja jääb suuresti KOV-i üksuse hinnata. Samuti ei ole väga täpselt prognoositav ka sihtrühma suurus, kuid eelduslikult on see vähemalt keskmine. Eelnevalt tulenevalt ei kvalifitseeru mõju meie hinnangul oluliseks ega vaja täiendavat mõjude hindamist. Majandustegevuse nõuete kaudu piirkiiruse piiramine ja piirangud parkimisele omavad potentsiaalselt positiivset mõju liiklejate turvalisusele, siis ei näe me vajadust täiendavaks mõjude hindamiseks ka sel põhjusel.

6.6.3. Kavandatud muudatus IV: väärteo- ja hoiustrahvi kehtestamine mootorsõiduki peatumisnõuete rikkumise eest ning trahvimäärade tõstmine mootorsõiduki parkimisnõuete rikkumise eest.

Mõju sihtrühm:

Sihtrühm: I–IV;

Sihtrühm: V.

Kaasnevad mõjud: mõju inimese tervisele

Liiklusohutusele ja seega ka elukeskkonna turvalisusele avaldab seaduse eelnõus kavandatud muudatus positiivset mõju.

Mootorsõidukite parkimise või peatumise nõuete rikkumise trahvimäärade tõstmisest ja KOV üksusele peatumise nõuete järelevalve õiguse andmise eeldatav mõju on positiivne. Võib eeldada, et muudatus suurendab inimeste turvatunnet. Mõju tegelik ulatus sõltub aga paljuski liiklusjärelevalve teostamise mahust.

Eelduslikult suurendab KOV-le antav täiendav õigus võimet selgitada välja liiklusväärtegusid ja suurendab liiklusrikkujate riski vahele jääda. See omakorda võib omada mõju rikkumiste vähenemisele ja suurendab teiste liiklejate turvatunnet.

Mõju olulisus:

Mõju ulatus: parkimise ja peatumise nõuete rikkumise trahvimäärade tõstmine ei eelda otseselt sihtrühmade poolset ümberkohanemise vajadust.

Mõju avaldumise sagedus: KOV-le antava õigusega määrata trahve ka peatumisnõuete rikkumise eest võib kasvatada KOV üksuse teostatavate kontrollide arv.

Mõjutatud sihtrühma suurus: mõjutatud sihtrühm on teoreetiliselt suur.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: võimalik ebasoovitav mõju on see, et muudatuse tulemusel ei muuda sihtrühmad oma käitumist. Negatiivse mõju kaasnemise risk on väike.

Järeldus mõju olulisuse kohta: muudatuse mõju ei ole selgelt prognoositav. Kuigi sihtrühma suurus on suur, siis peaks mõju mõjude hindamise meetodika kohaselt kvalifitseeruma oluliseks, kuid seda

ei ole võimalik reaalselt hinnata. Eeldatavalt on muudatusel positiivne mõju liiklejate turvalisusele, seega ei näe me vajadust täiendavaks mõjude hindamiseks.

6.7 Mõjude järelhindamise vajadus

Kuigi mõjuanalüüsist nähtub positiivset laadi oluliste mõjude esinemine, mis HÕNTE § 46 lõike 3 punkti 7 kohaselt võiks kaasa tuua eelnõu mõjude järelhindamise vajaduse, siis ei plaanita selleks siiski eraldi järelhindamise tegevuskava ega ka järelhindamise aruande koostamist, sest eelnõu mõjusid jälgitakse ja kaardistatakse jooksvalt läbi registreeritud liiklusõnnetuste statistika.

7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Eelnõu rakendamisega võivad kaasneda KOV-i üksustele tegevused seoses jalgrataste, kergliikurite ja pisimopeedide rendile- või üürileandmisele majandustegevuse nõuete kehtestamisega ja nõuete üle järelevalve teostamisega.

Eelnõu rakendamine eeldab, et PPA ja TRAM-i kasutavad teavitusmeetmeid ja teevad vajaduse korral teavituskampaaniaid.

8. Rakendusaktid

Eelnõu seadusena vastuvõtmine ei vaja rakendusaktide muutmist ega uute väljatöötamist.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub valdavas osas üldises korras, sest kavandatavad muudatused ei vaja üldisest jõustumise ajast erinevat üleminekuaga. Eelnõu § 1 punktid 6 ja 8–10 jõustuvad 2025. aasta 1. jaanuaril. Nimetatud punktid käsitlevad kõnniteel parkimise keeldu ning ratturist, pisimopeedijuhist ja kergliikuri juhist möödumisel 1,5-meetrise külgsuuna hoidmise kohustust. Et liiklejatele anda aega uute nõuetega kohanemiseks ning ametiasutustele võimalus vastavate teavituskampaaniata läbiviimiseks, rakendatakse viidatud sätetele üleminekuag.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks Siseministeriumile, Sotsiaalministeriumile, Rahandusministeriumile, Justiitsministeriumile ja Eesti Linnade ja Valdade Liidule ning arvamuse avaldamiseks Eesti Autokoolide Liidule ja Liikluskoolitajate Liidule, MTÜ-le Elav Tänav ning ettevõtetele Bolt Technology OÜ ja Tuul Mobility OÜ eelnõude infosüsteemi EIS kaudu. Eelnõule esitatud kommentaaridega ja märkustega arvestamise tabel on lisatud eelnõu seletuskirjale (lisa 2). Kuna eelnõu on olulises osas muutunud, esitame selle uuesti kooskõlastamiseks.

Algatab Vabariigi Valitsus

..... 2023. a

Liiklusseaduse, autoveoseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse
muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

Lisa 1

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2022/738, millega muudetakse direktiivi 2006/1/EÜ ilma juhita renditud sõidukite kasutamise kohta kaupade autoveol (ELT L 137, 16.5.2022, lk 1–6) ja autoveoseaduse vastavustabel

EL-i õigusakti norm	EL-i õigusakti normi ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad riigisisised õigusaktid		Kommentaariid
Artikkel 1 punkt 1 alapunkt a (i) ja (ii)	Jah			Säte on kehtiva seadusega üle võetud (AutoVS § 29 lg 2)
Artikkel 1 punkt 1 alapunkt b	Jah	AutoVS § 29 lõige 2	Renditud sõidukiga autoveo õigust tõendavate dokumentide paberil või elektroonilisel kujul esitamise kohustus	AutoVS § 29 lõike 2 sõnastust on vaja täiendada, et renditud sõiduki kasutamisel oleks võimalik nõutavad dokumendid esitada ka elektroonilisel kujul.
Artikkel 1 punkt 2 (muudetud artikli 3 lg 1)	Jah			Säte on kehtiva seadusega üle võetud (AutoVS § 31 lg 1)
Artikkel 1 punkt 2 (muudetud artikli 3 lg 2)	Ei			Liikmesriik võib seda sätet kohaldada, kuid ei ole kohustatud seda tegema. Eesti ei piira Eestis asutatud autoveo-ettevõtjatele renditud sõidukite, mis on teises liikmesriigis registreeritud, autovedudel kasutamist.
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 1)	Jah			Säte on kehtiva seadusega üle võetud (AutoVS § 48 lg 1 p 2)
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 2)	Jah			Säte on kehtiva seadusega üle võetud (AutoVS § 48 ¹)

Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 3)	Ei			Tegemist on teabevahetuse korraldust kirjeldava sättega. Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2016/480 on otsekohalduv õigusakt.
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 4)	Ei			Viide isikuandmete kaitse määrusele (EL) 2016/679, mis on otsekohalduv õigusakt.
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 5)	Ei			Halduskoostööks ja haldusabi andmiseks teistele liikmesriikidele ei ole Eestis kehtestatud tasusid ega riigilõivusid.
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 6)	Ei			Säte annab liikmesriigi pädevale asutusele võimaluse uurida ja ennetada õigusnormide rikkumisi. Eestis reguleerib seda korrakaitse seadus.
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 7)	Ei			Tegemist on viitega otsekohalduva määruse (EÜ) nr 1071/2009 erinevatele sätetele seoses andmete töötlemisega.
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 8)	Ei			Tegemist on komisjonile suunatud sättega rakendusakti väljatöötamiseks.
Artikkel 1 punkt 3 (lisatud artikli 3a lõige 9)	Jah			Säte on kehtiva seadusega üle võetud (AutoVS § 48 lg 1 p 2). Majandustegevuse registrisse kantavad andmed sõidukite registreerimisnumbrite kohta on avalikult kättesaadavad.
Artikkel 1 punkt 4 (lisatud artikkel 5a)	Ei			Säte on suunatud komisjonile seoses aruande esitamise kohustusega.

Artikkel 1 punkt 4 (lisatud artikkel 5b)	Ei			Sättes viide komisjoni abistavale komiteele ja vastavatele õigusaktidele.
Artikkel 2	Jah	AutoVS lõppu lisatakse viide direktiivile (EL) 2022/738.		
Artikkel 3 ja 4	Ei			Direktiivi tavapärased lõpusäted.