

Kliimaministri määruse „Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruste muutmine“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Määrus kehtestatakse liiklusseaduse § 73 lõigete 11 ja 12, § 74 lõike 10, § 83 lõike 5 ja § 192 lõike 4 alusel.

Määruse peamine eesmärk on uuendada tehnoülevaatusel sõidukite pidurite kontrollimise meetodikat Euroopa Liidu õigusest lähtudes. Lisaks vabastatakse põllumajanduse, aianduse, metsanduse või kalanduse eesmärkidel kasutatavad traktorid Euroopa Liidus kehtestatud tehnoülevaatusel minimaalsetest nõuetest. Tehnoülevaatusel kohustus nendel traktoritel küll säilib, kuid seda tehakse Eesti riigisiseste nõuete alusel, mis tähendab seda, et tehnoülevaatus võib nendele traktoritele teha väljaspool tehnoülevaatuspunkti.

Teine määruse muudatuse eesmärk on kehtestada masin-vanasõiduki korralise ülevaatusel töömaht ja võrdsustada vanasõiduki erinevate tunnistuste või aktide kehtivuse määramine.

Lisaks muudetakse masina ülevaatusel nõutavate dokumentide loetelu, täpsustatakse masina registreerimistunnistuse vahetamist, luuakse võimalus teha ülevaatusel sissekanne Transpordiameti teenindusbüroos, kui sõidukil rakendati parandusmeede pärast ülevaatusel, ja täpsustatakse heitmete kontrollimist ülevaatusel.

Määruses tehakse ka täiendus, et tuua selguse huvides välja, milliseid atesteerimiskategooriaid saab lisada olemasolevale atesteerimistunnistusele.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostas Transpordiameti liikuvuse korraldamise teenistuse teenuste juhtimise osakonna sõidukite ja registri teenusejuht Carl Joosep Piirfeldt (ametist lahkunud) ja Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna peaspetsialist Sven Nurk (Sven.Nurk@kliimaministeerium.ee, 625 6498). Eelnõu koostamisest võtsid osa Transpordiameti liiklusteenistuse sõidukite tehnosakonna ülevaatusel ekspert Helari Holm (Helari.Holm@transpordiamet.ee, 5304 4572) ja teenusehaldur Henri Tamm (Henri.Tamm@transpordiamet.ee, 5557 5028). Eelnõu õiguseksperitiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Kaili Kuusk (kaili.kuusk@kliimaministeerium.ee, 626 2905). Eelnõu vaatas keeleliselt üle Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteoimetaja Aili Sandre (Aili.Sandre@just.ee).

1.3. Märkused

Määrusega muudetakse:

1) majandus- ja kommunikatsiooniministri 08. juuni 2011. a määrust nr 39 „Traktori, liikurmasina ja nende haagiste tehnonõuded, nõuded varustusele ning tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“ (RT I, 13.09.2022, 5) (edaspidi *määrus nr 39*);

- 2) majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011. a määrust nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ (RT I, 05.07.2023, 278) (edaspidi *määrus nr 42*);
- 3) majandus- ja kommunikatsiooniministri 03. juuli 2014. a määrust nr 49 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuetele vastavuse kontrollija atesteerimise nõuded ja kord“ (RT I, 17.05.2022, 7) (edaspidi *määrus nr 49*);
- 4) majandus- ja kommunikatsiooniministri 18. juuli 2011. a määrust nr 77 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuetele vastavuse kontrollimise tingimused ja kord“ (RT I, 13.04.2023, 8) (edaspidi *määrus nr 77*).

Muudetavad määrused on järjestatud nende numbrite järgi.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Määruse nr 39 muutmine

Määruse nr 39 § 5 täiendamine lõikega 4¹. Direktiivi 2014/45/EL kohaselt tuleb üle 3,5-tonnise täismassiga sõidukite pidureid kontrollida kooskõlas ISO standardis 21069-1:2004 ettenähtud meetodil või mõnel samaväärsel meetodil. Kuna ISO standardis 21069-1:2004 sätestatud meetodid eeldavad piduristendi olemasolu, siis ei saa T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria traktori ülevaatus teha traktori omaniku või kasutaja tellimisel traktori asukohas, vaid ülevaatus tuleb teha ülevaatuspunktis, kus on kõik vajalikud seadmed ja vahendid üle 3,5-tonnise täismassiga sõiduki ülevaatusse tegemiseks.

Direktiivi 2014/45/EL artikli 2 lõike 2 kohaselt võivad liikmesriigid jätta selle direktiivi kohaldamisalast välja põllumajanduse, aianduse, metsanduse või kalanduse eesmärkidel kasutatavad sõidukid, mis liiguvad üksnes asjaomase liikmesriigi territooriumil ja asjaomase tegevusega seotud paikades, sh põllumajanduslikud teed, metsateed ja põllud.

Arvestades selle muudatuse suuri mõjusid põllumajandussektorile, rakendab Eesti direktiivi 2014/45/EL artikli 2 lõike 2 kohast erandit ning vabastab põllumajanduse, aianduse, metsanduse või kalanduse eesmärkidel kasutatavad masinad direktiivi 2014/45/EL kohase ülevaatusse tegemise nõuetest ning seda järgmistele põhjendustega.

Eesti ei ole ühtlaselt kaetud tehnoulevaatuspunktidega, kus on olemas võimalus kontrollida üle 3,5-tonnise täismassiga sõidukeid. Näiteks Muhu saarel ei ole ühtegi sellist tehnoulevaatuspunkti, kus oleks selline võimalus. Lähimad tehnoulevaatuspunktid asuvad Saaremaal Kuressaares ning Pärnumaal Lihulas. Samasuguseid näiteid leidub ka teistes Eesti paikades, kus lähim tehnoulevaatuspunkt võib asuda umbes 50 km kaugusel, mis tähendab traktoriga 100 km edasi-tagasi sõitu. Kui ülevaatus ei õnnestu esimesel korral läbida, siis koguni 200 km sõitu. Arvestades, et traktorid ei sõida sama kiiresti kui autod, võtab see oluliselt rohkem aega kui autoga. Lisaks kulutab selline maanteel edasi tagasi sõit kütust, mida oleks saanud kasutada töö tegemiseks, lisaks ei ole see kooskõlas kliimaeesmärkidega. Samuti kulub asjatult traktor ning selle rehvid, mis ei ole mõeldud asfaldil sõitmiseks. Seetõttu võib ka edaspidi T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria masina ülevaatus teha masina asukohas, mitte ülevaatuspunktis, kusjuures masina asukoha all on mõeldud paika, kus masin põhiliselt paikneb või tööd teeb, mitte näiteks ülevaatuspunkti territooriumiga piirnevat ala.

Määruse nr 39 § 5 lõike 6 esimese ja teise lause muutmine. Kehtiva määruse kohaselt võib masina esitada korraliseks või erakorraliseks ülevaatusseks mis tahes ülevaatuspunkti, millel on

õigus teha masina korralist, korduvat ja erakorralist ülevaatus. Tegelikuses ei ole ülevaatuspunkte, mis võivad teha kas korralist või erakorralist või korduvat ülevaatus. Kui tegemist on ülevaatuspunktiga, siis on tal õigus teha kõiki neid ülevaatusi. Ülevaatuspunkte eristatakse selle järgi, mis kategooria sõidukitele seal ülevaatusi tehakse. Seetõttu sõnastatakse õigusselguse huvides lõike esimene lause uuesti.

Kehtiva määruse kohaselt peab korduvülevaatus masina omanik esitama masina ülevaatuspunkti, kus korduvülevaatus määrati. Tegelikult ei ole oluline, kes sõiduki korduvülevaatusle esitab, kuna tehnoulevaatus eesmärk on kontrollida üksnes sõidukit, mitte selle omanikku. Seetõttu sõnastatakse ka teine lause uuesti.

Määruse nr 39 § 7 lõike 4 muutmine. Muudatus eemaldab ebaselguse erinevate vanasõidukit puudutavate kuupäevade vahel. Muudatuse järel kehtib vanasõiduki väljastatav tunnustamise akt 12 aastat, mis määratakse kuu ja aasta täpsusega. Varasem kuupäeva täpsusega määratud vanasõiduki tunnustamise akt tekitab ebaselgust ülevaatus kehtivuse kuupäeva määramisel, mis määrati kuu ja aasta täpsusega. Seetõttu võis vanasõidukil olla kehtiv ülevaatus, kuid samal ajal ei olnud sõidukil enam kehtivat vanasõiduki tunnustamise akti ega kehtivat registreerimistunnistust. Muudatuse tulemusel ei pea vanasõidukite omanikud enam jälgima mitut erinevat lõppemise kuupäeva, vaid vanasõiduki tunnustamise akti kehtivus lõpeb koos ülevaatus kehtivusega.

Määruse nr 39 § 8 lõike 1 punkti 2 kehtetuks tunnistamine. Tunnistatakse kehtetuks säte, mille kohaselt pidi masina ülevaatusle esitaja esitama isikut tõendava dokumendi. Ülevaatusel kontrollitakse masina tehnilist seisukorda ja sellel, kes masina parasjagu ülevaatusle esitab, ei ole tähtsust. Selline nõue teiste sõidukite korral tühistati juba 2019. aastal ning selle muudatusega ühtlustatakse kahe erineva ülevaatus määruse tingimused.

Määruse nr 39 § 8 lõike 3 muutmine. Muudatus kõrvaldab erinevuse kahes määruses kasutatavates mõistetes. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 15. detsembri 2011. a määruse nr 114 „Politseiametniku poolt liiklusjärelvalve käigus sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrollimise ulatus ja kord“ kohaselt väljastatakse kontrolliakt kommertssõidukile, millel esmase kontrollimise käigus ei tuvastatud rikkeid või puudusi, ning seda ei kontrollitud üksikasjalikumalt. Kuid erakorralisel ülevaatusel tuleb ülevaatajale esitada kontrollkaart, kus on märgitud kontrollitavad osad ja sõlmed ning avastatud rikked või puudused. Muudatuse järel peab masina ülevaatusle esitaja ülevaatajale esitama kontrollkaardi puuduste ja riketega, mille on talle väljastanud politseiametnik liiklusjärelvalve käigus.

Määruse nr 39 § 9 lõike 2 muutmine. Muudatusega parandatakse viga, mille kohaselt vanasõiduki korralisel ülevaatusel ei ole ette nähtud ülevaatus töömahtu. Töömaht on ette nähtud üksnes korduval ja erakorralisel ülevaatusel. Paranduse järel peab vanasõiduki ükskõik millisel ülevaatusel kontrollima vanasõiduki vastavust määruse lisa 1 grupis nr 11 kehtestatud nõuetele, kuigi § 9 lõike 4 kohaselt võib korduvülevaatus piirduda üksnes kontrollkaardil esitatud puuduste kõrvaldamise kontrollimisega.

Määruse nr 39 § 12 täiendamine lõikega 1¹. Kuna eelnõu kohaselt vabastatakse üksnes riigisisises liikluses kasutatav T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria masin, mida kasutatakse üksnes põllumajanduse, aianduse, metsanduse või kalanduse eesmärkidel ja asjaomase tegevusega seotud paikades, direktiivi 2014/45/EL nõuete kohasest ülevaatuses (vaata selgitust § 5 täiendamine lõikega 4¹ juures), siis selleks, et oleks tagatud, et sõidukit väljaspool Eestit ei saaks kasutada, ei tehta registreerimistunnistusele märget tehnoulevaatus

läbimise kohta. Direktiivi 2014/45/EL artikli 10 lõike 1 kohaselt väljastatakse igale tehnöülevaatuse läbinud sõidukile ka tõend, mis tõendab, et sõiduk on tehnöülevaatuse läbinud. Kuna nendele masinatele ei tehta direktiivi 2014/45/EL kohast tehnöülevaastust, siis ei saa kanda registreerimistunnistusele Eesti tehnöülevaatuse märget, mis tõendaks direktiivi 2014/45/EL kohase tehnöülevaatuse läbimist. Samas liiklusregistrisse andmed kantakse ja Eestis tehnöülevaatus kehtib, kuna liiklusseaduse § 73 lõike 2 kohaselt tõendatakse tehnöülevaatuse läbimist liiklusregistri andmetega.

Määruse nr 39 § 12 lõike 6 ja § 13 lõike 2 muutmine. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011. a määruse nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ muudatusega jäeti registreerimistunnistuselt välja lahter „Tehnöülevaatused“ ja asendati lahtriga X.2, mis tähendab „märke ülevaatuse kohta“. Eelnöukohase määrusega ei lisata uut konkreetset lahtrit, kuhu tuleb ülevaatuse kehtivus märkida, vaid sätestatakse Transpordiametile kohustus kanda uuele registreerimistunnistusele ülevaatuse kehtivus. Muudatusega ühtlustatakse sõnastus sõiduki registreerimistunnistuse vahetamise tõttu [määruse nr 77](#) § 11 lõike 8 sõnastusega.

Määruse nr 39 lisa 1 koodi 402 punkti 8.1 muutmine, lisa 1 koodi 402 täiendamine punktidega 8.2, 8.3, 8.4 ja 8.5 ja lisa 1 koodi 403 punkti 4 muutmine. Muudetakse T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria masinate piduritöhususe arvutamise põhimõtet, et piduritöhusus ei leita mitte sõiduki tegeliku massi, vaid täismassi järgi. See tuleneb direktiivi 2014/45/EL lisast 1. Direktiivi eestikeelses tõlkes on küll kasutatud mõistet „registrimass“, kuid ingliskeelses versioonis ja ka teistes keeltes (näiteks soome, saksa, itaalia) kasutatakse mõistet „suurim lubatud mass“, inglise keeles „*maximum authorised mass*“. Selle all tuleks ikkagi mõista valmistaja poolt lubatud suurimat massi, mitte riigi lubatud suurimat massi.

Kirjeldatakse kaht ISO 21069-1:2004 kohast pidurite kontrollimise meetodi tingimust ja lisaks jäetakse võimalus ülevaatuspunktile luua endale ise meetod, kuid see meetod peab tagama vähemalt samaväärsed pidurite kontrollimise tingimused.

Kui sõiduki valmistaja ettenähtud pidurijami rõhku ei ole võimalik tuvastada, peab mõõtmise käigus pidurisilindrite rõhk saavutama vähemalt väärtuse 170 kPa. Nöuet rakendatakse olukorras, kus sõiduki piduri andmesilt on hävinenud, millelt muidu tootja pidurisilindrite ettenähtud rõhk tuvastatakse. Vastasel korral jääks ülevaatus pooleli, kuna piduritöhusust ei ole võimalik mõõta. Pidurisilindri rõhk jääb tootjatel enamasti vahemikku 560 kuni 600 kPa, seega 30% ettenähtud rõhust teeb 168–180 kPa. Vähendamaks sõiduki pidurisüsteemi kahjustamise riski, kehtestatakse mõõtmisel minimaalseks ettenähtud rõhuks 170 kPa.

Ainult riigisisises liikluses kasutatava masina korral, mida kasutatakse üksnes põllumajanduse, aianduse, metsanduse või kalanduse eesmärkidel ja asjaomase tegevusega seotud paikades, võib need nõuded jätta kohaldamata ning kontrollida pidureid pidurdusmaa mõõtmise järgi. Pidurdusmaa mõõtmise meetodil ei saa kontrollida pidureid masinatel, mis tulevad ise ülevaatuspunkti kohale. Kui masin on juba ülevaatuspunkti sõitnud, siis ei ole tegemist masinaga, mida kasutatakse ainult põllumajanduse, aianduse, metsanduse või kalandusega seotud paikades. Seega pidurdusmaa mõõtmise teel pidurite kontrollimine peab toimuma masina asukohas, millena all mõeldakse kohta, kus masin põhiliselt tööd teeb, mitte näiteks tehnöülevaatuspunkti tagust platsi vms.

Määruse nr 39 lisa 1 koodi 403 punkti 4 muutmine. Muudetakse piduritöhususe arvutamise põhimõtet, et piduritöhusus leitakse täismassi, mitte sõiduki tegeliku massi järgi. See tuleneb

direktiivi 2014/45/EL lisast 1. Direktiivi eestikeelses tõlkes on küll kasutatud mõistet „registrimass“, kuid ingliskeelses versioonis ja ka teistes keeltes (näiteks soome, saksa, itaalia) kasutatakse mõistet „suurim lubatud mass“, inglise keeles „*maximum authorised mass*“. Kuna registrimassid võivad olla erinevates riikides erinevad, siis lubatud massi all tuleks ikkagi mõista sõiduki valmistaja poolt lubatud massi, mitte erinevates riikides lubatud massi.

Määruse nr 42 muutmine

Määruse nr 42 lisa 1 koodi 406 punkti 1 muutmine ja koodi 406 täiendamine punktidega 5–8, lisa 1 koodi 409 punkti 3, lisa 2 koodi 403 punkti 1 muutmine, lisa 2 koodi 403 täiendamine punktiga 5 ja lisa 2 koodi 405 punkti 2 muutmine. Muudetakse piduritõhususe arvutamise põhimõtet, et piduritõhusus leitakse täismassi, mitte sõiduki tegeliku massijärgi. See tuleneb direktiivi 2014/45/EL lisast 1. Direktiivi eestikeelses tõlkes on küll kasutatud mõistet „registrimass“, kuid ingliskeelses versioonis ja ka teistes keeltes (näiteks soome, saksa, itaalia) kasutatakse mõistet „suurim lubatud mass“, inglise keeles „*maximum authorised mass*“. Kuna registrimassid võivad olla erinevates riikides erinevad, siis lubatud massi all tuleks ikkagi mõista sõiduki valmistaja poolt lubatud massi, mitte erinevates riikides lubatud massi, lisaks on registrimassi lubatud ületada, kui sõidukiga veetakse eriloa alusel jagamatut veost.

Lisaks täpsustakse, kuidas tuleb edaspidi kontrollida õhkpidurisüsteemiga sõidukite pidureid. Muudatuse tingib Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/45/EL, mille kohaselt peab edaspidi mõõtma M₂-, N₂-, M₃-, N₃-, T1b-, T2b-, T3b-, T4.1b-, T4.2b- ja T4.3b-kategooria sõidukitel õhurõhku pidurisüsteemis. Eelnõus kirjeldatakse kaht ISO 21069-1:2004 kohast pidurite kontrollimise meetodi tingimust ja lisaks jäeti võimalus ülevaatuspunktile luua endale ise meetod, kuid see meetod peab tagama vähemalt samaväärsed pidurite kontrollimise tingimused. Kui sõiduki valmistaja ettenähtud pidurijajami rõhku ei ole võimalik tuvastada, peab mõõtmise käigus pidurisilindrite rõhk saavutama vähemalt väärtuse 170 kPa. Nõuet rakendatakse olukorras, kus sõiduki piduri andmesilt on hävinenud, millelt muidu tootja pidurisilindrite ettenähtud rõhk tuvastatakse. Vastasel korral jääks ülevaatus pooleli, kuna piduritõhusust ei ole võimalik mõõta. Pidurisilindri rõhk jääb tootjatel enamasti vahemikku 560 kuni 600 kPa, seega 30% ettenähtud rõhust teeb 168–180 kPa. Vähendamaks sõiduki pidurisüsteemi kahjustamise riski, kehtestatakse mõõtmisel minimaalseks ettenähtud rõhuks 170 kPa.

Kui sõiduki pidurisüsteem ei ole E-reegli nr 13 kohane, mis tähendab, et pidurisüsteemi rõhku ei ole võimalik mõõta, siis kontrollitakse pidureid ilma pidurisilindrite rõhke mõõtmata.

Samuti tehakse Tallinna Linnatranspordi AS-i soovil määrusesse erand trollile, et trolli pidureid ei pea ISO 21069-1:2004 standardi kohaselt kontrollima, kuna see tingiks vajaduse välja vahetada praegu trollipargis kasutuses olev piduristend. Tallinna Linnatranspordi AS-i seisukohast on troll tõenäoliselt kaduv transpordiliik ja trollid ilmselt lähiaastatel asendatakse teiste transpordivahenditega. Arvestades, et trollipark on suhteliselt väike ja Tallinna Linnatranspordi AS-i peamine eesmärk ei ole tehnoulevaatus teenuse pakkumine, vaid trollipargis tehnoulevaatus tegemine on vajadus, kuna trollid ei saa käia teistes tehnoulevaatuspunktides, ning arvestades trollide tulevikuperspektiivi, ei ole piduristendi väljavahetamine majanduslikult mõttekas. Arvestades, et trollid liiklevad ka ainult ühes linnas ning väikestel kiirustel, tehakse trollide pidurite kontrollimisel erand ning trollide pidureid kontrollitakse ka edaspidi ilma pidurirõhku mõõtmata.

Määruse nr 49 muutmine

Määruse nr 49 § 9 lõike 3 muutmine. Täpsustatakse õigusselguse huvides, et eriliigilise ADR-i või eriliigilise CEMT atesteerimiskategooria taotlemiseks peab ülevaatajal olema olemas kehtiv veoauto atesteerimiskategooria või tuleb eriliigilise ADR-i või eriliigilise CEMT atesteerimiskategooriat taotleda koos veoauto atesteerimiskategooriaga (eriliigilist ADR-i või CEMT-d saab taotleda ka koos). Nimetatud täpsustus on vajalik, kuna 01.06.2021 jõustunud määruse muudatusega jäeti määrusest välja nõue, et ülevaatajal peab enne eriliigilise ADR-i või eriliigilise CEMT atesteerimiskategooria taotlemist olema veoauto ja suurte haagiste atesteerimiskategooriat vähemalt kuus kuud.

Määruse nr 77 muutmine

Määruse nr 77 § 3 lõike 4¹ teise lause muutmine. Muudatusega võimaldatakse pöörduda Transpordiameti teenindusbüroosse, kui sõidukil rakendatakse ohtlik tähtaja ületanud parandusmeede pärast ülevaatuse läbimist. Teenindusbüroosse pöördumine on võimalik ainult siis, kui liiklusregister teeb ülevaatuse kehtivuse arvutuse peale parandusmeetme rakendamist. Liiklusregister teeb ülevaatuse kehtivuse arvutuse pärast seda, kui parandusmeetme rakendamise kohta on info jõudnud liiklusregistrisse ning sõidukil ei esinenud muid olulisi või ohtlikke puudusi. Muudatus võimaldab sõiduki valdajal saada ülevaatuse sissekanne registreerimistunnistusele ka Transpordiametist. Näiteks juhul, kui isikul on mugavam pöörduda Transpordiameti teenindusbüroosse. Lisaks jäetakse lõikest välja viide sõiduki omanikule või vastutavale kasutajale, kuna tegelikult ei ole vahet, kes seda sissekannet tuleb Transpordiametist või tehnoülevaatuspunktist taotlema.

Määruse nr 77 § 11 lõike 9 teise lause muutmine. Muudatus kõrvaldab ebaselguse erinevate vanasõidukit puudutavate kuupäevade vahel. Muudatuse järel kehtib väljastatav vanasõiduki tunnustamise akt 12 aastat, mis määratakse kuu ja aasta täpsusega. Varasem kuupäeva täpsusega määratud vanasõiduki tunnustamise akt tekitas ebaselgust ülevaatuse kehtivuse kuupäeva määramisel, mis määrati kuu ja aasta täpsusega. Seetõttu võis vanasõidukil olla kehtiv ülevaatus, kuid samal ajal ei olnud sõidukil enam kehtivat vanasõiduki tunnustamise akti ja kehtivat registreerimistunnistust. Muudatuse tulemusel ei pea vanasõidukite omanikud enam jälgima mitut erinevat lõppemise kuupäeva, vaid vanasõiduki tunnustamise akti kehtivus lõppeb koos ülevaatuse kehtivusega.

Määruse nr 77 lisa 2 tabeli punktide 8.3, 8.3.8 ja 8.10 muutmine. Muudatusega vabastatakse ülevaatuspunktid kohustusest omada õhkpidurisüsteemidega sõidukite kontrolliks ettenähtud mõõteseadmeid ja vahendeid, kui ülevaatuspunkt ei tee ülevaatuspunktil õhkpidurisüsteemidega sõidukitele. Kehtiva sõnastuse kohaselt peab ülevaatuspunktil olema õhkpidurisüsteemidega sõidukite kontrollimiseks ettenähtud mõõteseadmed ja vahendid, kui ülevaatuspunkt teeb ülevaatuspunktil sõidukitele, mille täismass ületab 3500 kg. Kuid Eestis on kasutusel sõidukid, mille täismass ületab küll 3500 kg, kuid millel ei ole õhkpidurisüsteemi ning sellisel juhul pole otstarbekas nõuda ülevaatuspunktilt, kes teeb ülevaatuspunktil üle 3500 kg täismassiga ilma õhkpidurisüsteemita sõidukile, õhkpidurisüsteemi kontrollimiseks ettenähtud mõõteseadmeid ja vahendeid.

Määruse nr 77 lisa 4 tabeli punkti 1.2.2 täiendamine. Muudatusega võimaldatakse ülevaatajal määrata puudus sõidukile, millel ei saa kontrollida sõidupiduri tõhusust, kuna sõidukil esineb tõrge, rike või takistus ning ülevaatuse katkestamine ei ole otstarbekas kliendile ega ülevaatuspunktile. Sõiduk võib olla selleks hetkeks ülevaatuse käigus kontrollitud ja

sõiduki ülevaatus katkestamine põhjustaks kliendile korralise ülevaatus taaskordse läbimise ja selle eest tasumise, aga lisatava puudusega on ülevaatajal võimalik sõiduk suunata korduvale ülevaatusse. Korduvülevaatus võib piirduda ainult kontrollkaardile märgitud puuduste kõrvaldamisega, mille tegemine on kliendile soodsam kui täiemahuliselt uuesti ülevaatus läbimine.

Määruse nr 77 lisa 4 tabeli punkti 1.4 muutmine. Muudatuse tingib asjaolu, et üha rohkem sõiduki valmistajaid paigaldab sõidukitele elektromehaanilisi seisupidureid, mille rakendumine rullstendis ei ole tavapärane sõiduki kasutuskeskkond. Elektromehaaniline seisupidur võib olenevalt sõidukist rakenduda sama telje erinevatel ratastel erinevatel aegadel, mis tingib olukorra, kus rullstend näitab üle 70% erinevust telje kohta, kuid tegelikkuses seisupidur töötab. Muudatusega suurendatakse elektromehaaniliste seisupidurite korral pidurdusjõudude erinevust 95%-ni, mis on kooskõlas tehnoülevaatus direktiiviga 2014/45/EL, kuna direktiiv ei käsitle, et seisupiduri erinevust peaks ülevaatusel hindama. Väärtus 95% tuleneb CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee) soovituskirjast nr 8, mille kohaselt võib teatud juhtudel elektromehaaniliste seisupidurite puhul olla aktsepteeritav nimetatud pidurdusjõudude erinevus. Varem kehtinud 70% erinevuse nõue kehtib ka edaspidi seisupiduritele, mis on täismehaanilise toimega ehk seisupidurit käitatakse füüsiliselt, mitte läbi elektrimootori.

Lisaks täiendatakse seisupiduri tõhusust puudusega, mille saab ülevaataja sõidukile määrata, kui sõidukil esineb tõrge, rike või takistus ja seisupiduri tõhusust ei ole võimalik kontrollida ning ülevaatus katkestamine ei ole otstarbekas kliendile ega ülevaatuspunktile. Sõiduk võib selleks hetkeks olla ülevaatus käigus kontrollitud ja sõiduki ülevaatus katkestamine põhjustaks kliendile korralise ülevaatus taaskordse läbimise ja selle eest tasumise, aga lisatava puudusega on ülevaatajal võimalik suunata sõiduk korduvale ülevaatusse. Korduvülevaatus võib piirduda ainult kontrollkaardile märgitud puuduste kõrvaldamisega, mille tegemine on kliendile soodsam, kui on täiemahuliselt uuesti ülevaatus läbimine.

Määruse nr 77 lisa 4 tabeli punkti 4.10 täiendamine. Muudatusega lisatakse tingimus, mille kohaselt saab ülevaataja määrata puuduse, kui sõiduk ja haagis omavahel täielikult ei ühildu ja sõiduki või haagise kõiki talitlusi pole võimalik kontrollida, nt kui haagisel on kasutusel 13 jalaga pistik ja sõidukil 12 N tüüpi pistik, siis puudub ülevaatusel võimalus kontrollida haagisel kõikide tulede toimimist. Punkti 4.10 lisatakse ka direktiivi 2014/45 kohane näitaja „Haagise ükski piduritulelatern ei põle“, mis kehtivas määruse puudub.

Määruse nr 77 lisa 4 tabeli punktide 8.2.1.2 ja 8.2.2.2 täiendamine ja muutmine. Muudatusega võimaldatakse ülevaatajal määrata puudus, et sõidukil ei saanud mõõta heitgaase või suitsusust, kuna sõidukil esines tõrge, rike või takistus ja ülevaatus katkestamine ei ole otstarbekas kliendile ega ülevaatuspunktile, mis ülevaatus teeb. Sõiduk võib selleks hetkeks olla ülevaatus käigus kontrollitud ja sõiduki ülevaatus katkestamine põhjustaks kliendile korralise ülevaatus taaskordse läbimise ja selle eest tasumise, aga täienduse kohaselt on ülevaatajal võimalik sõidukile määrata puudus ja suunata sõiduk korduvale ülevaatusse. Korduvülevaatus võib piirduda ainult kontrollkaardile märgitud puuduste kõrvaldamisega, mis on kliendile soodsam, kui on täiemahuliselt uuesti ülevaatus läbimine.

Paragrahv 5 sätestab määruse osaliselt üldisest korrast erineva jõustumisaja, 1. jaanuari 2025. a. Üleminekuaeg on eelkõige vajalik ülevaatajate koolitamiseks, et muudatusi saaks rakendada, kuna õhkipiduritega sõiduki pidurite kontrollimise meetodika muutub küllatki oluliselt.

3. Eelnõu vastavuse Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127 29.4.2014, lk 51).

4. Määruse mõjud

Määrusel ei ole sotsiaalselt, sealhulgas demograafilist mõju, samuti ei ole mõju riigi julgeolekule, välissuhetele, regionaalarengule ega riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele. Määrusel on positiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale, kuna üle 3,5-tonnise täismassiga traktorite ülevaatus toimub ka edaspidi masina asukohas. Vastasel korral tuleks traktoritega läbida teinekord pikki vahemaid.

Määruse rakendumisega seotud tegevus puudutab ülevaatajaid, ülevaatuset tegevaid ettevõtteid, sõidukite omanikke, Eesti Vanatehnika Klubide Liitu, vanasõidukite omanikke ja Transpordiametit. Eesti Vanatehnika Klubide Liidule ja vanasõiduki omanikele avaldub määruse mõju siis, kui väljastatakse vanasõiduki tunnustamise akt pärast määruse jõustumist. Sellisel juhul määratakse akti kehtivus kuu ja aasta täpsusega varasema kuupäeva täpsuse asemel. Masin-vanasõiduki korralise ülevaatus mahu muutus ei avalda mõju omanikele ega Eesti Vanatehnika Klubide Liidule, kuna kehtiva määruse rakendamisel juba järgiti masin-vanasõiduki puhul uue määrusega kooskõlas ülevaatus mahu.

Ülevaatuset tegevatele ettevõtetele leevendatakse nõuet – ettevõtteid ei pea soetama õhkpidurisüsteemi kontrollimise seadmeid olukorras, kus ettevõtte ei paku ülevaatuspunktis ülevaatuset õhkpidurisüsteemiga sõidukitele, aga pakub ülevaatuset sõidukitele, mille täismass on üle 3500 kg. Sellisteks sõidukiteks on nt RAM 2500, Mercedes-Benz Sprinter.

Ülevaatajatele muutub määruse muudatuse järel õhkpidurisüsteemiga sõidukite ülevaatusel pidurite kontrollimine – kontrollitakse pidurite toimimist ISO standardi 21069-1:2004 või samaväärse meetodi kohaselt. Õhurõhu mõõtmise suurendab autorongi ülevaatusel kuluvat aega umbes 20 kuni 30 minutit.

Atesteerimise määruse muudatus ei muuda ülevaatajate jaoks täiendavate atesteerimiskategooriate lisamist atesteerimistunnistusele keerulisemaks ega aeganõudvamaks, kuna seda põhimõtet juba rakendatakse.

Positiivse mõjuna saavad määruse jõustumise järel sõiduki omanikud pöörduda Transpordiametisse, kui sõiduk on ülevaatuselt suunatud parandusmeedet rakendama ning parandusmeetme rakendamise järel soovib sõiduki valdaja ülevaatusel kannet registreerimistunnistusele, kui sõidukil ei esinenud muid olulisi või ohtlike puudusi.

Kuna edaspidi leitakse piduritõhusus kõikidel sõidukitel sõltuvalt täismassist, mitte tegelikust massist, siis muutuvad piduritõhususe nõuded rangemaks, kuna täismassini koormatud sõidukitega enamasti tehnoülevaatusel ei käida. Sellega võib kaasneda tehnoülevaatusel piduritega seotud rikete arvu suurenemise risk, aga samas suurendab see liiklusohutust.

5. Määruse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Transpordiamet peab määruse jõustumise järel lisama või muutma liiklusregistris ülevaatuse rikkeid ja puuduseid uuele määrusele vastavaks. Arenduskulu sellega siiski ei kaasne. Transpordiameti teenindusbüroole tekib kohustus kanda sisse ülevaatuse kehtivus registreerimistunnistusele kliendi soovil, kui sõiduk on suunatud ülevaatusele parandusmeedet rakendama ning rakendamise järel on liiklusregister arvutanud uue ülevaatuse kehtivuse. Transpordiameti hinnangul see büroode koormust siiski oluliselt ei suurenda.

6. Määruse jõustumine

Eesti Tehnoülevaatajate liidu soovil jõustub määrus osaliselt 1. jaanuaril 2025. a, et tehnoülevaatuse sektoril oleks aega uue pidurite kontrollimise meetodikaga kohaneda.

7. Määruse kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu kooskõlastatakse Siseministeeriumiga eelnõude infosüsteemi EIS kaudu. Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks Eesti Vanatehnika Klubide Liidule, Eesti Tehnoülevaatajate Liidule ja Tallinna Linnatranspordi AS-ile.