

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Suur-Ameerika 1, Tallinn, 10122

info@mkm.ee

Julia.Bergstein@mkm.ee

Teie: 05.06.2023 nr 2-1/2023/3059

Meie: 27.06.2023 nr 2023/06/27-1

Arvamus liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõule

Täname kaasamast ja võimaluse eest avaldada arvamust liiklusseaduse muudatustele, mis puudutavad teekasutustasude tõstmist. Teeme ettepaneku, et järgmistel kordadel poliitika muudatuste kavandamisel ministeerium kaasaks vahetult seotud osapooli (vedajate esindusorganisatsioonid) enne eelnõu väljatöötamist ja kooskõlastamiseks esitamist, et saaksime anda sisendit juba valikute kaalumise etapis ja ühtlasi ka täpsema ülevaate poliitikamuudatuste eesmärkidest ja ulatusest.

Toome järgnevalt välja sisukohad eelnõuga tehtud ettepanekute kohta ja täiendavad ettepanekud käesolevasse eelnõusse või sellega seonduvalt.

1. Oleme seisukohal, et **arvestades üldist hinnakasvu ja koos sellega transporditaristu hoiuks tehtavate kulude suurenemist on teekasutustasude tõstmine põhjendatud**. Samuti on **põhjendatud teekasutustasu diferentseerimine EURO-heitgaasiklasside alusel**, et soodustada väiksema keskkonnajalajäljega veokite kasutuselevõtmist.

2. Siiski juhime tähelepanu järgmistele asjaoludele, mida palume liiklusseaduse muutmisel ja sellega seonduvas õigusloome protsessis arvesse võtta:

2.1. LS paragrahv 190⁷ kohaselt kasutatakse teekasutustasust riigieelarvesse laekunud raha transporditaristu hoiuks. Meile teadaolevalt ei suunata teekasutustasu sihtotstarbeliselt teehoiu parandamisele. Eelnõu seletuskirja kohaselt oli 2021. a maksutud teekasutustasu kokku u 21 miljonit eurot (kahjuks ei ole avalikult kättesaadavad 2022. a teekasutustasu laekumise andmed) ja muudatusega kavandatavalt kogutakse edaspidi täiendavalt ligikaudu 12 miljonit eurot ehk kokku 33 miljonit eurot aastas. **Teeme ettepaneku**, et edaspidi **teekasutustasu** kui seaduse alusel

sihtotstarbeliselt kogutav rahaline kohustus **suunataks sihtotstarbeliselt riigi ja kohaliku omavalitsuse tehoiu parandamisse.**

2.2. Politsei järelevalve statistika kohaselt on kontrollitud veokitest teekasutustasu maksmata u 10% Eesti ja u 4% välismaistest vedajatest. Samas politsei suudab järelevalve käigus kontrollida kuni 0,1% (kokku u 1000 välismaa ja u 5000 Eesti) igapäevaselt Eesti teedel liikuvat veokit aastas. Järelevalve tõhustamisega tuleks tagada võrdne konkurentsikeskkond (maksude tasumine) ja teekasutustasu laekumine riigieelarvesse (enam vahendeid tehoiu). **Teeme ettepaneku võtta Eesti teedel kasutusele automaatsed teekasutustasu maksmist tuvastavad ja võimaldavad tehnilised lahendused.**

3. Seaduse muutmise eelnõu kohaselt kavatakse suurendada teekasutustasu maksamise reeglitest mitte kinnipidamise eest ettenähtud trahvimäärasid. Kuivõrd järelevalvesse sattumise tõenäosus on väga väike ja teekasutustasumäärade suurendamine võib tõsta rikkumise motivatsiooni, siis teeme ettepaneku **tõsta ettevõtetele ettenähtud teekasutustasu maksamise rikkumiste puhul trahvimäärasid 10 korda.** Ehk muuta eelnõus väljatoodud punkte järgmiselt:

- 14) paragrahvi 261⁶ lõikes 1 asendatakse arv „50“ arvuga „500“;
- 15) paragrahvi 261⁶ lõikes 2 asendatakse arv „1800“ arvuga „18000“;
- 16) paragrahvi 261⁷ lõikes 1 asendatakse arv „30“ arvuga „300“;
- 17) paragrahvi 261⁷ lõikes 2 asendatakse arv „1200“ arvuga „12000“.

4. Teeme ettepaneku **lisada seadusse sätte, et sõidu jätkame ei ole lubatud enne kui teekasutustasu ja määratud trahv on makstud.**

5. **Veokijuhtidele kohalduvate trahvimäärade tõstmist toetame** ettepaneku kohaselt.

6. Teeme ettepaneku **lisada käesolevasse liikluseaduse muutmise eelnõusse täiendused järgmises sõnastuses.**

6.1. Muuta liikluseaduse paragrahvi 104 lõiget 3 ja sõnastada see järgmiselt:

„(3) Erandkorras võib vähemalt 18-aastasele isikule, kellel on vähemalt B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ja kes on läbinud autoveoseadusega kehtestatud ametikoolituse 280-tunnise kursuse või kes juba omab autojuhi pädevust mõnes juhtimisõiguse kategoorias ja on täiendava kategooria pädevuse omandamisel läbinud 70-tunnise ametikoolituse kursuse, anda:

- 1) C-kategooria mootorsõiduki ja CE-kategooria autorongi juhtimisõiguse;
- 2) D1-alamkategooria mootorsõiduki ja D1E-alamkategooria autorongi juhtimisõiguse;
- 3) D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõiguse üksnes sõitjateta liiklemiseks;
- 4) ühistranspordiseaduse tähenduses liinivedu teostava D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõiguse alla 50 kilomeetri pikkuste liinide teenindamiseks.“;

6.2. Täiendada liikluseaduse paragrahvi 104 lõigetega 3¹-3³ järgmises sõnastuses:

(3¹) Erandkorras võib D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõiguse anda vähemalt 20-aastasele isikule, isikule, kes:

- 1) omab vähemalt B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust ja kes on läbinud autoveoseadusega kehtestatud ametikoolituse 280-tunnise kursuse või;
- 2) kes omab autoveoseaduse kohast autojuhi pädevust mõnes juhtimisõiguse kategoorias ja on D-kategooria või DE-kategooria autojuhi pädevuse omandamisel läbinud 70-tunnise ametikoolituse kursuse.

(3²) Erandkorras võib ühistranspordiseaduse tähenduses liinivedu teostava D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõiguse alla 50 kilomeetri pikkuste liinide teenindamiseks anda vähemalt 21-aastasele isikule, kes:

- 1) omab vähemalt B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust ja kes on läbinud autoveoseadusega kehtestatud ametikoolituse 140-tunnise kursuse või;
- 2) kes omab autoveoseaduse kohast autojuhi pädevust mõnes juhtimisõiguse kategoorias ja on D-kategooria või DE-kategooria autojuhi pädevuse omandamisel läbinud 35-tunnise ametikoolituse kursuse.

(3³) Erandkorras võib D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõiguse anda vähemalt 23-aastasele isikule, kes

- 1) omab vähemalt B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust ja kes on läbinud autoveoseadusega kehtestatud ametikoolituse 140-tunnise kursuse või;
- 2) kes omab autoveoseaduse kohast autojuhi pädevust mõnes juhtimisõiguse kategoorias ja on D-kategooria või DE-kategooria autojuhi pädevuse omandamisel läbinud 35-tunnise ametikoolituse kursuse.“.

Muudatuse seletuskiri

Lõiget 3 täiendatakse D1E alamkategooria ja DE-kategooria autorongi kategooriatega ning D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi kategooriaga üksnes sõitjateta liiklemiseks. Erandid tulenevad Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ-st, mille artikli 5 punktis 3 on esitatud ka nimetatud kategooriad ning iga liikmesriik võib lubada ülalnimetatud kategooria sõidukite juhtidel juhtida selliseid sõidukeid oma territooriumil 18-aastasena, tingimusel, et neil on artikli 6 lõikes 1 osutatud kutsetunnistus. Arvestades, et suur osa riiklikest eranditest on üle võetud, sh kõrgema riskitasemega veoliigid (nt C ja D kategooria kuni 50 km liinid), siis on otstarbekas üle võtta ka muud riiklikud võimalused. Üksnes sõitjatega liiklemise erand võimaldab bussiettevõtetel kasutada ka noori juhte logistika korraldamisel. Autorongide kasutamine on sõitjateveos pigem erandlik, kuid erand võimaldab noori juhte ka autorongide puhul kasutada. Seni lubatud eranditega probleeme esinenud ei ole.

Lisatavate lõigete 3¹-3³ viiakse seaduse nõuded kooskõlla Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ-st, mille artikli 5 punkti 3 ülejäänud nõuetega. Näiteks puudub LS-s hetkel võimalus omandada juhtimisõigus 23-aastaselt D-kategooria mootorsõiduki ja DE kategooria autorongi juhtimiseks, mille direktiiv ette näeb. LS kohaselt on nimetatud kategooria juhtimisõiguse vanuse alammääraks 24 aastat. Samuti ei võimalda LS anda D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõigust 21 aastast alla 50 kilomeetri pikkuste liinide teenindamiseks, mis samuti on direktiivi kohaselt ette nähtud. Riikliku erandina võimaldatakse vähemalt 20-aastasele isikule, kellel on vähemalt B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ja kes on läbinud asjaomase autoveoseadusega kehtestatud ametikoolituse kursuse, anda erandkorras D-kategooria mootorsõiduki ja DE-kategooria autorongi juhtimisõigust.

Direktiivi kohaselt on üldnorm 21 aastat, mida LS peab võimaldama. Samas arvestades, et riiklikult on enne rakendatud direktiivis toodud võimalusi alandada juhi vanuse alamäära, siis on samast põhimõttest lähtunud ka antud juhul.

Täiendavad selgitused

LS § 104 muudatuste ettepanek ja selle selgitused, mille käesolevaga esitame, on ettevalmistatud Majandus- ja Kommunikatsiooni ministeeriumi poolt juba aastal 2018.

See on viis aastat tagasi. Sõitjate veoga tegelevatel ettevõtetel ei ole võimalik enam oodata, millal vastav liikluseaduse muudatuste pakett Riigikogu menetlusse jõuab. Seepärast teeme ettepaneku, et see suure konsensusega ja MKMi poolt (vt nt MKM kiri 13.06.2023 nr 1.15-5/2023/3153-2, <https://adr.rik.ee/mkm/dokument/14105021>) heaks kiidetud muudatus tehtaks kohe liikluseaduse muutmise käigus. Juhime tähelepanu, et kutseliste autojuhtide puudus aina süveneb. Vaid 3% bussijuhtidest on alla 35. aastased ja juhtide keskmine vanus läheneb 60. eluaastale. See tähendab, et järgmise 10 aasta jooksul võib ligi 2/3 bussijuhtidest vahetuda, mis tänaste trendide jätkudes süvendab bussijuhtide puudust veelgi ja võib lõpuks ohustada avalike bussiliinide toimepidavust. Ühistranspordi toimivuse tagamiseks on kriitiliselt vajalik bussijuhtide ametile vanuselise ligipääsu piirangute vähendamine.

Mõistame, et võib olla argumente, miks LS § 104 muudatusi käesoleva LS muutmise protsessis mitte teha, kuid leiame, et küsimuse lahendamise viibimine ja ajakriitilisus kaaluvad need argumendid üles.

Lugupidamisega

allkirjastatud digitaalselt

Kersten Kattai
direktor