

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn
info@agri.ee

Teie: 13.05.2025 nr 1.4-1/79

Meie: 17. juuni 2025

Arvamus ja ettepanekud ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsusele

Täname võimaluse eest esitada vedajate ettepanekud ühistranspordiseaduse väljatöötamiskavatsusele.

1. Muudatusettepanekud taksondusega seotud sätetes

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

a) Toetame ettepanekut täiendada hea maine nõudeid KarS §-dega 423¹ ja 423², kuid ka sisuliselt tuleb tagada Eesti ja teiste riikide kodanike võrdne kohtlemine hea maine nõuete täitmisel ja kontrollimisel.

Selgitus: Juhime tähelepanu, et kuivõrd Eesti karistusregister ega teised riiklikult kasutatavad andmekogud teadaolevalt ei võimalda kontrollida teiste riikide (ja eelkõige kolmandate riikide) karistusregistrite andmeid, siis on välismaalaste puhul hea maine nõuete kontrollimine problemaatiline. Sellest tulenevalt tekib Eesti ja teiste riikide kodanikest teenindajakaardi taotlejate ebavõrdne kohtlemine, mis võib olla vastuolus seadustega.

b) Toetame ettepanekut piirata Eestis asuvate välismaalastele teenindajakaardi väljastamise ja omamise piiramist Eesti pikaajalise viisa või elamisloa kehtivuse tähtajaga.

1.2. Taksoveo teenindajakaardi andmete kandmine majandustegevuse registrisse

a) Toetame taksoveo teenindajakaartide andmete kandmist edaspidi ühistranspordiregistri asemel majandustegevuse registrisse.

b) Ei toeta VTK p 1.2.3 selgitustes kavandatud füüsilise teenindajakaardi väljastamise nõude kaotamist. Leiame, et füüsiline teenindajakaart peab olema kohustuslik ka infoühiskonna teenuse vahendusel toimuval taksoveol.

Selgitus: Infoühiskonna vahendusel takso tellimisel ei ole alati võimalik praeguses praktikas tuvastada taksojuhi ja teenindajakaardi andmete samasust, eelõige isiku kattuvus. Taksojuhi ja

dokumentide andmed avaldatakse pärast sõidu lõppemist (kui inimene on taksost väljunud), misjärel ei ole enam võimalik tuvastada, kas taksojuht oli sama, kellele on väljastatud teenindajakaart. Sõidu eel ja järel avaldavate andmete (ÜTS §65 lg 1¹ p 1 ja 2) täitmisel on praktikas palju probleeme. Kokkuvõtteks tegeliku praktika kohaselt ei ole äpitaksode puhul tagatud, et teenindajakaardi asjakohased andmed tehakse teatavaks infoühiskonna teenuse vahendusel. Sellisel juhul ei ole kliendi vaates teenindajakaardil sisulist mõtet ning maandatud ei saa erinevad reisija turvalisust ja ka kliendikogemust tagavad riskid. Seepärast oleme seisukohal, et füüsiline teenindajakaart peab olema kohustuslik nii klassikalisel kui äpitaksol. See ei loo olulist halduskoormust, sest esiteks kavandatakse teenindajakaarte anda välja tähtajatult (siiski teeme ettepaneku anda need välja tähtajaliselt) ja teisteks kindlasti on võimalik luua liidesetus, mis võimaldab MTRist on teenindajakaardi välja trükkida.

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

Toetame kavandatud muudatusi. Ei ole põhjendatud, et sama avalikku ülesannet täitvatel asutusel ei ole samaväärsed võimalused saada osutatud teenuse eest tasu. Seega on põhjendatud, et ÜTK-d saavad dokumentide menetlemise tasu ka juhul kui taotletud dokumente seadusest tulenevatel põhjustel ei väljastatud.

1.4. Taksoveo dokumentide menetlusetähtaja täpsustamine

Toetame ettepanekut asendada 7-päevane taotluse lahendamise tähtaeg 5-tööpäevase tähtajaga.

1.5. Taksoveo dokumentide andmisest keeldumine ja nende kehtetuks tunnistamine

Toetame sõidukikaardi kehtivuse lõpetamise aluste sätestamist seaduses, sh palume **lisada sõidukikaardi kehtivuse lõpetamise alusena kui muutub sõiduki omanik või sõiduk registrist kustutatakse**. Toetame teenindajakaardi kehtivuse lõpetamist selle omaja surma korral.

1.6. Kontrolltehtingu teostamise pädevuse andmine TRAM-ile ja KOV-i järelevalveasutustele

Toetame ühistranspordiseaduses sätestatud taksode ja nende juhtide kontrollimisel kontrolliõigust omavatele isikutele kontrolllostu tegemise õiguse andmist.

1.7. Täiendavad taksoveoga seotud ettepanekud ühistranspordi seadusesse

1.7.1. Reguleerida seaduses taksojuhi keeleoskuse nõude tõendamise kohustus teenindajakaardi taotlemisel.

Selgitus: vastavalt keeleseadusele peab taksojuht valdama eesti keelt B1 tasemel. Teenindajakaardi väljastamisel seda ei kontrollita. Varasemates aruteludes ja ka keeleseaduse VTK menetluse (2024 a) raames avaldati, et taksojuhtide keelenõuete täitmisega on suuri probleeme. Teeme ettepaneku sätestada ühistranspordi seaduses, et **teenindajakaardi taotlemisel tuleb esitada taotlejal tõend, et ta valdab B1 tasemel eesti keelt esitades vähemalt B1-tasemel eesti keele oskust tõendava dokumendi**. Alternatiivne lahendus on alandada tõendamiskohustusega keelenõue A2 tasemele ja piirata teenindajakaardi kehtivusaega 5 aastaga ning kehtivusaja möödumisel ja uue teenindajakaardi taotlemisel peab

olema omandatud B1-tasemel eesti keele oskus, mida tuleb vastavalt ka tõendada. **Ei ole võimalik aktsepteerida olukorda, kus igasugune minimaalne eesti keele oskus puudub.**

1.7.2. Sätestada seaduses, et teenindajakaardi kehtivus on 5 aastat.

Selgitus: Teenindajakaardi taotlemise aluseks on vähemalt B-kategooria mootorsõiduki juhtimise õigus ja vastamine hea maine nõuetele. B-kategooria juhtimisõigus eeldab kehtiva tervisetõendi olemasolu. B-kategooria juhtimisõigusega isik läbib tervisekontrolli iga 10 aasta järel. Kutselised juhid (C, D jt kategooriad) läbivad tervisekontrolli iga 5 aasta järel. Teenindajakaardi väljastajal ei ole kohustust kontrollida selle aluseks olevate tingimuste kehtivust pärast teenindajakaardi väljastamist (erinevalt taksoveo loast, mille puhul tuleb loa nõuete täitmis karistusregistrist kontrollida vähemalt kord aastas, ÜTS § 81 lg 7). **Seega võib tekkida olukord, et nt tervisetõendi mitte kehtimise tõttu on kehtetu ka juhiluba või teenindajakaardi omaja saanud karistusi, mille tõttu ta ei vasta enam hea maine nõuetele.** Sellisel juhul on ära langenud teenindajakaardi väljastamise alused. Välisriikide kodanike juhilubade kehtivuse aluste kontrollimise võimalust teenindajakaardi väljastajal sisuliselt ei ole. Näiteks ei ole võimalik kontrollida, et Ukraina või Usbekistani juhiloa omaniku tervisetõend kehtib (ja koos sellega ka juhiluba kehtib). Näiteks Soomes¹ on taksojuhtidel nõutud soome või EL (või Euroopa majandusühenduse) juhiloa olemasolu, muuhulgas just selle tõttu, et tagada soome ja teiste riikide taksojuhtidele võrdsed tingimused taksoveondusse sisenemisel. Ühtsete aluste puudumine **tekib ebavõrdse olukorra eesti ja teiste riikide kodanikest taksojuhtidele, kus ühtede puhul on võimalik teenindajakaardi kehtivuse aluseid kontrollida ja teise puhul ei ole.** See võib olla vastuolus võrdse kohtlemise põhimõtte ja võrdsete konkurentsitingimustega (vt ka selgitus p 1.1.a). Seega, et tagada vähemalt perioodiline kontroll teenindajakaardi aluste kehtivuses osas on asjakohane sätestada teenindajakaardi kehtivuse aeg. Tähtajaline teenindajakaart võimaldab tagada ka keeleoskuse taseme edenemise kontrollimist (vt p 1.7.1). VTK koostajad on ka ise toonud välja mitmeid probleemkohti, mis tähtajatute teenindajakaartide (ja ka sõidukikaartidega) tekivad. Tähtaja kehtestamise regulatsioon oleks kooskõlas ka ülejäänud autoveonduse (veose- ja sõtjatevedu) ja kutseliste juhtide nõuete korraldusloogikaga.

1.7.3. Lisada seadusesse selge nõue, et plafooni võib kasutada vaid infoühiskonna teenuse vahendusteta taksoteenust osutav takso.

Selgitus: Infoühiskonna teenuse vahenduseta osutataval taksoteenusel (nn klassikaline takso) on mitmeid lisanõuded võrreldes infoühiskonnateenuse vahendusel (nn äpitakso) osutatava taksoteenusega, nt plafoon, taksomeetri ja hinnakirja kasutamise kohustus, printer jm. **Samas ei ole seaduses selgesõnalist välistust, et äpitaksod ei tohi kasutada plafooni jt klassikalise takso kohustuslikke seadmeid.** Selline olukord on tarbijat eksitav ja toodab potentsiaalselt kõlbatut konkurentsi. Klassikaliste taksode täiendavad lisatingimused (sh nt sõidukikaardi väljastamisel taksomeetri ja hinnakirja kasutamise kohustus vastavalt ÜTS § 62 lg 2 p 4¹) annavad neile võimaluse teenindada klientide taksopeatusest. Selleks peavad reeglid olema ühesugused ja hästi piiritletud. Toodud ettepanek on asjakohane reguleerida ÜTS § § 64 lõikes 5 ja § 62 lõikes 2.

1.7.4. Anda valla- või linnavolikogule õigus kehtestada nõuded infoühiskonna teenuse vahendusega taksoveol kasutatavatele sõidukitele.

¹ <https://www.traficom.fi/en/transport/road/professional-drivers/taxi-driving-licence>

Selgitus: ÜTS § 64 lõike 10 kohaselt võib valla- või linnavolikogu kehtestada nõuded infoühiskonna teenuse **vahenduseta** taksoveol kasutatavatele sõidukile. Äpitaksod on samamoodi taksoturu osalised – kui klassikalisele taksole on nõuded kehtestatud ja äpitakssole mitte, siis see on turuosaliste ebavõrdne kohtlemine, mis võib olla vastuolus võrdse kohtlemise põhimõtte ja võrdsete konkurentsitingimuste tagamisega. Sh näiteks 2024. a esitatud kliimakindla majanduse seaduse eelnõus nähti ette, et suuremad linnad peavad kehtestama nõude, et taksodena võib kasutada vaid nullheitega sõidukeid, kuid kuna KOVidel puudub õigus seada tingimusi äpitaksodele, siis kaotab vastav regulatsioon oma mõtte. Seega on vältimatult vajalik, et KOVide poolt kehtestatavad tingimused oleks kohaldatavad ühtmoodi nii klassikalistele kui äpitaksodele.

17.5. Sätestada seaduses järelevalve teostajatele kontrolli läbiviimiseks juurdepääs töötamise registrile.

Selgitus: KOVil kui järelevalve teostajal ei ole võimalik kontrollida, kas teenindajakaarti omavad isikud, kes juhivad takso, mille sõidukikaart ei ole väljastatud neile endile, on nõuetekohaselt töötamise registrisse kantud ning omavad seeläbi õigust töötada sõidukikaardi omaniku juures. Sellisel juhul muutub järelevalve tegemine sisuliselt võimatuks.

2. Muudatusettepanekud järelevalvet puudutavates sätetes

2.1. Transpordiameti pädevuse laiendamine järelevalve küsimustes

Toetame TRAM järelevalve pädevuste taastamist ulatuses, mis need olid enne nende ülesannete liikumist Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi pädevusse **2023. aastal**. Palume seaduse eelnõus selgitada ja põhjendada kui TRAM järelevalve ulatust võrreldes varasemaga suurendatakse.

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

Toetame TRAMile ja KOVidele kontrollteingu teostamise pädevuse andmist ÜTSis. Siiski ei see nõustuda VTK seletuskirjas lk 17 toodud argumentatsiooniga, et vedajad nõudepõhiste liinide puhul (mida muuhulgas sisuliselt veel ei eksisteerigi) pahatalikult kontrollivõimekuse puudumist ära kasutavad. Toetame bussist pileti ostmisel sularahaarveldusest loobumist, mis samuti kinnitab, et piletitulu omastamine ei ole vedajate huvides.

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

Üldiselt toetame TRAMile õiguste andmist kasutada järelevalve teostamisel pilti ja heli salvestavat vahendit, kuid rõhutame, et küsimus vajab süsteemset läbimõeldust ja asjakohast regulatsiooni nagu ÜTSi VTKis KorS-i VTK vastavale analüüsile viidatakse. Ilmselt ei ole asjakohane küsimust lahendada ÜTSi muudatuste menetlemisel, vaid tervikuna KorSi eelnõus.

2.4. Lisakommentaar järelevalvet puudutavates osades

TRAM ja KOV järelevalve pädevuste laiendamisel tuleks **samaaegselt läbi mõelda teiste ühistranspordi valdkonnas järelevalvet teostavate asutuste** (PPA, KOV, ÜTK, TI, ReM,

EMTA) tööjaotus ja järelevalve prioriteedid. Ametisolev valitsuskoalitsioon on algatanud bürokraatia vähendamise strateegia. Samade järelevalve ülesannete laiendamine uutele riigiasutustele loob dubleerivaid järelevalve funktsioone, koos sellega kasvab järelevalvet teostavate ametnike arv, bürokraatia ja avaliku ressursi kasututs. Riigiasutuste primaarne eesmärk koostöös turuosalistega peaks olema proaktiivsed rikkumiste ennetamisele suuantud tegevused, mitte tagajärgedega tegelemine riikliku järelevalve raames. Viimane peab loomulikult olema, kuid ei saa prevaleerida ennetavate ja teadlikkust suurendavate tegevuste üle.

3. Liinide hierarhia muutmine

3.1. Liinide definitsioonide muutmine

3.1.1. **Põhimõtet toetame**, kuid nagu VTKs ka viidatud, siis mõisteline selgus on vajalik luua. Praegused mõisted (nt toimepiirkond, piirkondlik keskus, neljanda taseme keskus jt) on valdavalt analüütilised kategooriad (mh erinevates analüüsides erinevalt defineeritud). Üks võimalus oleks **defineerida asustusüksuste kaupa**, samuti võib olla vajalik defineerida **maakondliku keskuse mõiste** (nt Eesti territooriumi haldusjaotuse seaduses). Näiteks Paide või Pärnu linn **haldusüksusena** laiuvad sadadel ruutkilomeetritel, kuid linnade kui **asustusüksustena** on nad siiski piiritletud täpselt.

3.1.2. VTKs väljapakutud jaotus kohaliku bussiliini näol võib hõlmata maakonna siseselt (või ka maakondade vaheliselt) oluliste keskuste ühendamist läbimata maakonnakeskust. Sellisel juhul ei ole põhjendatud seda KOV liinina määratleda, nt liin 72C Elva-Otepää ei läbi maakonnakeskuseid.

3.1.3. **Eri liinitüüpide hierarhiat ei tohiks määratleda imperatiivselt** – näiteks Tallinna-Tartu kaugbussiliinid ei peaks tingimata olema kooskõlas Tallinn-Tartu rongi sõiduplaaniga, sest siin ei teki etteveo vajadust.

Kindlasti vajab hästi läbimõtestamist, et kui ühissõiduki teenindatav väljumine haakub mõne teise liiniga, siis on vedajal kohustus veenduda, juhul, kui see on võimalik, et reisijatel on võimalik ümber istuda. Milline on sellise kohustuse rakendusmodel? Kes katab tekkivad lisakulud, kes otsustab, et kulud tekkisid, kuidas vedaja teada saab, millal miski hilineb. Regulatsiooni tasandil on justkui lihtsa põhimõttega, kuid reaalse rakendamise küsimused vajavad lahendamist.

3.1.4. Selgitamist vajab, kuidas liinide tüübid ja liinihierarhia disainib rahastusmodelit, mida on VTKs korduvalt märgitud, kuid mille sisu on jäänud lahti selgitamata.

3.1.5. **Liinitüüpide defineerimisel tuleb defineerida nõudeliini mõiste ja tunnused**, sest see on oluline osa kavandatavas ühistranspordireformis ja planeeritavates katseprojektides. Muuhulgas on see vajalik järelevalve teostamisel, kus näiteks peab olema kaasas liinigraafik, kuid nõudepõhisel liinil tekib see *ad hoc*.

3.2. Sõiduplaanide koordineerimise nõuete sätestamine

Regulatsiooni vajadus on mõistetav ja vajalik, kuid on küsitav, **kuidas saab koordineerimise kohustust õiguslikult reguleerida**. VTKs kirjeldatud viisil oleks sisuliselt siiski tegemist

ühistranspordi korraldajate koostööformaadiga ja selleks pakutud õiguslik lahendus sobib. Koordineerimise tulemusena otsuste langetamise kohustuslikkus muudaks sisuliselt maakonlike liinigraafikute tegemine ReM ülesandeks, kuid sellisel juhul tekib küsimus mis mõte on üldse ÜTKdel kui nende üks põhiülesandeid muutub ministeeriumi ülesandeks. Teoreetiline variant oleks, et koordineerimise kohtamine saab haldusõigusliku sisu, kuid sellist praktikat Eesti õigusruum eraldiseisvate juriidiliste isikute puhul ei tunne. St praktikat, kus erineva õigusliku staatusega (ministeerium, avalikku ülesannet täitev MTÜ, kohalik omavalitsus, eraõiguslik ettevõtte), kohustuste ja vastutustega asutused peavad koostöökohtumisel langetama teineteisele siduvaid otsuseid.

3.3. Liikluse operatiivjuhtimise koostöönõuete kehtestamine

Toetame põhimõtete rakendamist, mis muudab ühistranspordi kasutamise sõitja jaoks mugavamaks, sh ümberistumise võimalused. Hilineva liini ära ootamine ja maksimaalse ooteaja kehtestamine eeldab aga analüütilist lähenemist. Asjakohane on koostada analüüs, mis käsitleb selliste nõ ümberistumispeatuse hilinemisi ja võimaldaks andmetele tuginedes seada **optimaalsed ooteajad**. Teadaolevalt on hilinemised peamiselt probleemiks Harjumaal ja tingitud eelkõige linnaliiklusest (ummikud jm). Vt ka p 3.1.3.

4. ÜTS-i ühtlustamine autoveoseadusega

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

Toetame.

4.2. Sõiduki ja dokumentide üleandmise keeld

Toetame.

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

Toetame.

4.4. Vedaja ja ühissõidukijuhi hea maine ajakohastamine.

Toetame.

4.5. Täiendavad ettepanekud ausa konkurentsi ja kvaliteetse teenuse tagamiseks ning nõuete ühtlustamiseks sõitjateveo tegevusalal

4.5.1. Sätestada ÜTSis veo tellija vastutus.

Selgitus. Autoveoseaduses on veoseveo valdkonnas sätestatud veose saatja vastutus (eelkõige AutoVS § 5 lõiked 5 ja 6, kuid seonduvalt ka teised sätted). Sarnase põhimõtte, kuid sõitjaveo eripära arvestavalt, kehtestamine on vajalik ka sõitjaveo valdkonnas. **Veo tellija vastutus peaks hõlmama vähemalt veenduda: a) vedaja tegevusloa olemasolus, b) kasutatava bussi tõestatud koopia olemasolus, c) vedaja bussijuhi ametikohal töötavad töötaja, kellele töötasu eelmises kvartalis oli vähemalt kehtivas alammääras olemasolu.** Veoseveo

valdkonnas on regulatsioon olnud oluline õigusselguse tagamisel, ebaseadusliku tegevuse ennetamisel ning ausa konkurentsi hoidmisel sektoris. Sarnase lähenemise rakendamine **sõitjateveo valdkonnas** on põhjendatud sest:

- **tegemist on samalaadse teenusega**, kus vedu toimub tasu eest ja kolmanda isiku tellimusel – sarnaselt veoseveole on ka sõitjateveol mitmeid osapooli (tellija, vedaja, juhid), kelle rollid ja kohustused vajavad õiguslikku selgust;
- **туру korrastamise ja ausa konkurentsi tagamise eesmärk**. Ilma tellija vastutusega võib praktikas tekkida olukord, kus tellitakse teenuseid vedajatelt, kes ei täida seadusest tulenevaid kohustusi (nt puudub tegevusluba, kasutatakse sobimatut sõidukit või makstakse töötajatele alla kehtestatud miinimumi), tekitades konkurentsieelise ausalt tegutsevate ettevõtete suhtes.
- **tagab ausa maksude tasumine**. Tellija vastutuse määralteine minimeerib nn käibemaksuvaba veotellimuse riski. EMTA analüüside kohaselt on veonduse maksukahju (nii töötasude maksud kui käibemaks) miljonites eurodes aastas.
- **ühistranspordi ohutuse ja kvaliteedi tagamine**. Tellija vastutus vedaja tegevusloa ja sõiduki dokumentatsiooni olemasolu osas aitab ennetada ohutus- ja kvaliteediriske, mis võivad tekkida lubamatu või tehniliselt sobimatu sõiduki kasutamisel.
- **tööjõu ekspluateerimise vältimine**. Regulatsiooni kaudu saab ennetada olukordi, kus tellija kasutab teadlikult vedajaid, kes maksavad bussijuhtidele alla kehtestatud töötasu alammäära. Tellija kohustus kontrollida töötingimuste miinimumnõuete täitmist aitab tagada töötajate õigused ja sotsiaalse kaitse.
- **õigusselgus ja solidaarne vastutus**. Kehtiva õiguse kohaselt lasub vastutus peamiselt vedajal. Tellija rolli fikseerimine seaduses aitab ühtlustada vastutusmehhanisme ning võimaldab järelevalveasutustel hinnata kõigi osapoolte panust rikkumiste tekkimisel.

Regulatsiooniga ühtlustatakse veoseveo ja sõitjateveo sarnaseid turutoimimise tingimusi, mida ÜTSi VTKs on mitmete muudatuste puhul kavandatud muuta sarnaselt AutoVSis sätestatule.

4.5.2. Kehtestada siseriiklikus sõitjateveos elektroonilise veodokumendi (sõiduleht) kohustus.

Selgitus: Veoseveos on kohustuslik koostada ja kaasas kanda veodokument (AutoVs § 29 lõiked 3, 4 ja 5), mis toetab veoga seotud nõuete täitmist ja lihtsustab järelevalvet ning veo tellija ja veo korraldaja vastutust. Siseriiklikel vedudel on osades valdkondades kasutusel elektrooniline veodokument. Asjakohane on **kehtestada ka sõitjaveos veodokumendi (sõiduleht) kohustuslikkus arvestades sõitjateveo eripära**. Kui liiniveos võib sellise dokumentide vajalikkus olla juba tagatud (nt olemas on liinluba ja sõiduplaan), siis eriotstarbelises liiniveos ja juhuveos on see väga vajalik. Kuivõrd lähiaastal minnakse üle-Euroopaliselt elektroonilisele veodokumendile, siis on põhjendatud siseriiklikus sõitjateveos kohe kehtestada veodokumendi kohustus elektroonilisena. **Sõitjateveo veodokumendis peaks olema kohustuslikuna vähemalt järgmised andmed: 1) veo tellija nimi ja aadress, 2) vedaja nimi ja aadress, 3) veo liik, 4) veo algus ja veo lõpp, 5) bussijuhi ees- ja perekonnanimi ning isikukood või selle puudumise korral sünniaeg, 6) bussi registreerimisnumber.**

Veodokumendi kohustuslikkus on koosmõjus ja toetab punktis 4.5.1 tehtud ettepaneku. Elektrooniline veodokument (sõiduleht) peab olema kasutatav kõigi lepinguliikide alusel töötavate juhtide jaoks.

5. Muud ettepanekud ÜTS-i täiendamiseks

5.1. Reisijate väljumine ühissõidukist peatuste vahelisel alal

Põhimõtteliselt toetame, kuid oluline on tagada, et ootused bussijuhi suhtes ei muutuks ülemäärasteks ega prevaleeriks liiklusohutuse kaalutluste üle. Bussijuhil peab säilima otsustusõigus hinnata, kas väljumine konkreetses kohas on ohutu. Kui ohutus ei ole tagatud, ei tohi bussijuhti kohustada peatuma ega lubama väljumist. Samas võib tekkida olukord, kus sõitjate ootus on, et iga väljumissoov rahuldatakse, mis ei ole praktikas alati võimalik ega põhjendatud. Seega sõitjate teadlikkuse tõstmine ja ka seaduse regulatsioon vajab põhjalikku läbimõttlemist. Kokkuvõttes, kavandatav muudatus muudab süsteemi ja bussijuhi otsustusõiguse keerulisemaks. Bussijuhile tekib lisakohustus aga vastutus säilib.

6. Edasine väljatöötamine

6.1. Küsimus taksojuhi hea maine kohta: Kas kehtivaid takso teenindajakaardi taotleja ja omaja hea maine nõudeid tuleb muuta? Kui jah, siis millistel juhtudel ning mis eesmärgil on see vajalik?

Jah, vt p 1.1 ja 1.2.

6.2. Küsimus teenindajakaardi järelkontrolli kohta: Kas on vajalik reguleerida järelkontrolli teostamise kohustuslik periood teenindajakaardi puhul? Kui see on vajalik, siis millistel juhtudel? Kui see ei ole vajalik, siis miks?

Jah, vt p 1.7.2., so teenindajakaardi tähtaja kehtestamine.

6.3. Küsimus regionaalliini kohta: Mis on regionaalliini iseloomustavad tunnused?

Vt p 3.1.

6.4. Küsimus sõiduplaanide koordineerimise kohta: Kas sõiduplaanide koordineerimise kohustus sätestada seaduse tasandil? Millised asutused kaasata sõiduplaanide omavahelisele koordineerimisele? Kuidas ja millises vormis on sõiduplaanide koordineerimist kõige asjakohasem läbi viia?

Vt p 3.2 näeme õiguslikke probleeme koordineerimiskohustuse imperatiivsel õiguslikul sätestamisel olukorras, kus õigused, vastutus, kohustused ühistranspordi korraldajate osapoolte vahel on erinevalt jaotunud.

Lugupidamisega

allkirjastatud digitaalselt

Kersten Kattai
tegevjuht