



Riigikogu majanduskomisjon

Teie e-kiri 14.01.2022
Meie 26.01.2022 nr. 5-1/15-1

Eelnõu 433 SE

Täname võimaluse eest esitada arvamus Riigikogu menetluses oleva **liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (433 SE)** kohta.

Tutvunud eelnõu ja seletuskirjaga, jääb ebaselgeks, kas ja kuidas eelnõuga kavandatu lahendab terviklikult liiklusohutuse parandamise eesmärki. Leiame, et peamised probleemid kergliikuritega ei seonu ainuüksi jalgteedel või kõnniteedel sõitmise kiirusega, vaid mitmete riskitegurite ühistoimes. Näiteks on liikluses sageli märgata, et sõidetakse kergliikuriga mitmekesi korraga, sõidetakse kehtivaid liiklusreegleid eirates, samuti juhtuvad õnnetused joobeseisundis.

Esitame eelnõu kohta järgmised märkused ja ettepanekud.

1. Olenevalt liiklus- ja teoludest võib tee omanik, sealhulgas ka kohaliku omavalitsuse üksus, seada teele piiranguid või korraldada liiklust selliselt, et tagatud oleks liiklusseaduse (edaspidi LS) §-s 6 toodud nõuded. Kohalikul omavalitsusel on juba täna võimalus kergliikurite liiklust piirata (LS § 12 lõige 1) ja seega ei vaja seadus selles osas täiendamist.
2. Kui kergliikuri valmistajakiiruse nõuet 25 km/h (LS § 87 lg 1²) ei muudeta, tekib küsimus, kuidas kohustada kergliikuri juhti hindama reaalselt sõidukiirust ja kuidas toimub järelevalve. Samuti jääb selgusetuks, kuidas sanktsioneeritakse võimalikku kiiruseületamist kergliikuri juhi poolt. Täiendava kiiruspiirangu kehtestamine tingimustes, kus kergliikuri juhil sisuliselt puudub võimalus täpselt oma liikumiskiirust jälgida, (kuna üldjuhul kergliikuritel puudub kiirusnäidik), tekitab hilisemaid vaidlusi politsei ja võimaliku kiirusületaja vahel.
3. Eelnõu säte, mille järgi peavad kergliikurid jalgteel ja kõnniteel sõitma kiirusepiiranguga 10 km/h, on kooskõlas kehtiva liiklusseaduse mõttega. LS § 32 lg 8 sätestab, et jalgrattur, kergliikurijuht ja pisimopeedijuht peavad vahetus läheduses olevast jalakäijast möödumisel sõitma kiirusega, mis ei erine oluliselt jalakäija kiirusest ja mis võimaldab jalakäijast ohutult mööduda.
4. Teeomaniku pädevus piirata mujal kui jalgteel ja kõnniteel kergliikuri kiirust on kooskõlas LS §-ga 6 lg 4 (liikluse korraldamise ning liikluskorraldusvahendite õige paigutuse ja korrasoleku tagab teeomanik või teehoiu korraldamise eest vastutav isik).
5. Seadusemuudatus tingib tahvli 847a (kasutatakse koos märgiga 351 „Suurim kiirus”) regulatsiooni rakendamise. Kui liiklusmärkide ja teemärgiste määruse kehtiva redaktsiooni kohaselt näitab tahvel 847a, et märk kehtib jalgratta, kergliikuri, mopeedi ja pisimopeedi kohta, siis seaduse muudatusega kehtiksid kergliikurite piirkiirusele jalgratastest, mopeedidest ja pisimopeedidest erinev kiirusepiirangu õiguslik regulatsioon. Alternatiivina tuleks sel juhul kaaluda seadusemuudatuse rakendamist lisaks kergliikuritele (ja jalg- ning kõnnitee kiiruspiirangu osas pisimopeedidele) ka jalgratastele ja mopeedidele.

Kokkuvõtvalt leiame, et eelnõus toodud liikluskiiruse piiramine eelnõuga kavandatud kujul üksnes kergliikuritele ei lahenda seatud eesmärki.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Veikko Luhalaid
ELVL tegevdirektor