

# MTÜ EESTI TAKSOJUHTIDE LIIT

01.05.2013.a.

**Lugupeetud pr. Kaja Kallas**

Majanduskomisjoni esimees

EV Riigikogu majanduskomisjon

## **Austatud pr. Kaja Kallas ja majanduskomisjoni liikmed.**

Seoses Ühistranspordiseaduse 404 SE menetlemisega Riigikogus on MTÜ Eesti Taksojuhtide Liit läbi vaadanud eelnõu ning käesolevaga toome Teieni liidu seisukohad, mis otseselt või kaudselt puudutavad taksovedu teostavaid vedajaid, taksojuhte või teenuse tarbijaid. Eelnõusse parandusettepanekuid tehes oleme lähtunud:

- 1) Vedajate võrdne kohtlemise proportsiibist nii valla- või linnavolikogu, kui ka riigi poolt.
- 2) Tulevase seaduse kirjutatud mõistete lihtsus ja selgus.
- 3) Taksoturul võimaliku kõlvatu konkurentsi ennetamine.
- 4) Taksoteenuse kättesaadavuse parandamine tarbijale.
- 5) Vedajate (s.h. taksojuhtide) jätkusuutlikuse tagamine.
- 6) Eelnõu ettevõtlusvabaduse põhimõtetele vastavus.

Kõik eelnõu §, lõigud ja punktid (*koos osaliste väljavõtetega eelnõu seletuskijast*) mis vajavad meie hinnangul muutmist, täpsustamist, tühistamist on selguse mõttes tekstis ära toodud [sinisega](#), liidu ettepanekud, muudatused ja täiendused on tekstis [punasega](#). Parandusettepanekutele on lisatud meie selgitused.

## **Eelnõu § 3. Bussivedu ja taksovedu**

(1) Bussivedu on sõitjate vedu bussiga või 6–9 istekohaga sõiduautoga.

(2) Taksovedu on sõitjate vedu tellija soovitud sihtkohta või sõitjale tellitud kohta järele sõitmine taksoveoks kohandatud ühissõidukiga, samuti selle sõidukiga taksopeatuses või muus sõitjaga kokkulepitud kohas sõitja ootamine.

### ***Eelnõu seletuskiri - §-des 2-8 /väljavõte/***

*Taksovedu on sõitjate vedu tellija soovitud sihtkohta või sõitjale tellitud kohta järele sõitmine taksoveoks kohandatud ühissõidukiga, samuti selle sõidukiga taksopeatuses või muus sõitjaga kokkulepitud kohas sõitja ootamine. Taksoveoks tuleb lugeda ka ilma taksoveoloa, sõidukikaardi või teenindajakaardita teostatavat sõitjatevedu, kui sõiduk on taksoveoks kohandatud ehk sõidukile on paigaldatud taksoveole omane taksotunnus (plafoon, hinnakiri või taksomeeter) või seda matkiv tunnus. Sellisel juhul on tegemist ebaseadusliku taksoveoga.*

### **ETTEPANEK § 3 (2) muuta järgmiselt:**

(2) Taksovedu on sõitjate ja nende pagasivedu ühissõidukiks kohandatud kuni 9 istekohaga sõiduautoga sõitja poolt soovitud sihtkohta või sõitja tellitud kohast. Taksovedu sõitjale teostatakse kas tellimisel, taksopeatusest, eelnevalt sõitjaga kokkulepitud kohas ootamise või sõitja poolt käega taksole peatumiseks märguandmise korral.

### **SELGITUS ( § 3 (2))**

Eelnõu praegune redaktsioon on segane ja ilma kõrgepalgalise juristi abita, kes selgitaks mis asi see taksovedu ikkagi on - toime vist ei tule.

Kuna eelnõu redaktsioonis on takso istekohtade arv juba kindlaks määratud (teenindajakaart), siis miks mitte see konkreetset taksoveo mõistes ka ära tuua - [eelnõu § 38. \(5\)](#) Teenindajakaart tõendab õigust töötada sõidukijuhina taksoveol või ühenduse tegevusloa alusel kuni üheksa istekohaga sõiduautoga teostataval tasulisel sõitjateveol. Et sõitajatel oleks õigus takso pagasiruumis ka pagasit vedada, siis pagasiveo lisamine seadusesse on põhjendatud. Mis kohtadest ja kuidas tarbija saab talle vajaliku taksovedu, peaks nüüd ka kõigile selgem olema.

## **§ 10. Ühistranspordi taristu objektid**

(3) Terminali, bussijaama, linna- või vallaliini alg- või lõpp-peatuse seisuplatsi valdaja peab liinivedu, välja arvatud eriotstarbelist liinivedu, korraldavatele vedajatele tagama võrdsed tingimused terminali, bussijaama või seisuplatsi kasutamisel.

*Eelnõu seletuskiri § 10 sisaldab loetelu ühistranspordi taristu objektidest. Samuti määratletakse alused, millest tuleb ühistranspordi taristu objekti rajamisel ja selle opereerimisel lähtuda. Varasemalt oli ühistranspordi infrastruktuuriobjekt defineeritud mõistete all ja teised eelnõus olevad seda teemat puudutavad sätted peamiselt üldeeskirjas, siis nüüd seadusesse toodud ka ehitamise ja kavandamise põhimõtted. Erinevalt kehtivast õigusest on sätestatud, et terminali, bussijaama, linna- või vallaliini alg- või lõpp-peatuse seisuplatsi kasutamisevõimalust ei pea tagama eriotstarbelist liinivedu korraldavatele vedajatele, seega kehtib nimetatud säte vaid nn suuremate ühistranspordi taristu objektide kohta. Niinimetatud tavapeatuste kasutamisel on eriotstarbeliste vedude teostajatel teiste liinivedude teostajatega samad õigused.*

### **ETTEPANEK § 10 (3) muuta järgmiselt:**

(3) Terminali, bussijaama, linna- või vallaliini alg- või lõpp-peatuse seisuplatsi **või taksopeatuse** valdaja peab, **välja arvatud eriotstarbelise liinivedu teostajale, tagama** liinivedu ja taksovedu korraldavatele vedajatele võrdsed tingimused terminali, bussijaama, seisuplatsi **või taksopeatuse** kasutamisel.

### **SELGITUS ( § 10 (3))**

Taksovedu teostavatele vedajatele on iga taksopeatatus kui taristu objekt juba nende jätkusuutlikuse, konkurentsivõime ja võrdsete konkurentsitingimuste seisukohast äärmiselt oluline.

Kui seadusandja on pidanud vajalikuks rõhutada eelnõus, et terminali, bussijaama, linna- või vallaliini alg- või lõpp-peatuse seisuplatsi, valdaja peab liinivedu korraldavatele vedajatele tagama võrdsed tingimused terminali, bussijaama või seisuplatsi kasutamisel siis eelnõu praeguse redaktsioonis kaitseb riik ainult suuremate liinivedu teostavate vedajate huve.

Iga terminali, bussijaama, linna- või vallaliini alg- või lõpp-peatuse seisuplatside läheduses peaks olema (reaalselt ka on) taksopeatust. Taristu valdaja peaks ka taksovedu korraldavatele vedajatele tagama võrdsed tingimused terminali, bussijaama või seisuplatsi juurde loodud või hallatava taksopeatuse kasutamiseks, sest kõik need objektid vajavad tarbija teenindamiseks ka taksoveo teenust.

Leiame, et igakülgset riigi kaitset vajavad oluliselt rohkem füüsilisest isikust ettevõtja kui ettevõtluse nõrgem pool. Oleme seisukohal, et klientide õiguste ja huvide kaitse, riigi poolt kõigi taksovedajate võrdne kohtlemine ja vaba ettevõtluse printsiipidest juhendumine peaks olema seaduse läbivaks mõtteks.

#### **ETTEPANEK ( § 12) täiendamiseks uue punktiga järgmiselt:**

##### **§ 12. Omavalitsusorgani ülesanded**

kontrolli teostamine haldusterritooriumil asuvates taksopeatustes, taksoteenindamist segavate sõidukite teisaldamine tagab kõigile taksovedajatele haldusterritooriumil asuvate taksopeatuste kasutamisel võrdse kohtlemise.

##### **SELGITUS ( § 12) täiendamiseks uue punktiga**

Üks osa KOV poolsest kontrollist peaks olema suunatud sellele, et taksopeatust kasutaksid ainult sõidukikaarti omavad sõidukid, paraku pargivad tihti taksopeatustesse tavasõidukid, mis ei oma sõidukikaarti ja ei osuta sealt ka taksoteenust, kuid segavad taksodel teenindamist. Ühistranspordi liikumist segavate sõidukite teisaldamise õigus KOV oleks igati õigustatud. Riigi ülesanne oleks tagada taksovedajatele võrdsed võimalused avalikul maal asuvate taksopeatuste kasutamiseks, sest vedaja on saanud kohalikust omavalitsusest loa (seadusest tuleneva õiguse) osutada taksoteenust kogu kohaliku omavalitsuse territooriumil, ning peaks saama taksopeatuste kasutamisel võrdse kohtlemise KOV poolt. Vedajate võrdne kohtlemine ei piira KOV haldussuutlikust ja õigusi.

##### **§ 12. Omavalitsusorgani ülesanded**

11) korraldab järelevalvet tema antud taksoveoloa, sõidukikaardi, teenindajakaardi ja liiniloa nõuete ning tema sõlmitud avaliku teenindamise lepingu ja halduskoostöö seaduse kohaselt sõlmitud haldusülesande täitmiseks volitamise halduslepingu (edaspidi *haldusleping*) täitmise üle oma omavalitsusüksuse haldusterritooriumil;

#### **ETTEPANEK § 12 p. 11) tühistada.**

##### **SELGITUS ( § 12 p. 11))**

Tulenevalt ettepanekust tühistada eelnõu § 41 p. (4) on vajalik tühistada ka § 12 p. 11). Täpsemad tühistamise selgitused leiame altpoolt § 41 p. (4) tühistamise ettepanekute selgitustest.

## **5. peatükk VEDUDE HIND**

**§ 30 (8) Valla- või linnavolikogu võib määrusega kehtestada:**

1) taksoveoteenuste hinnakirja vormi, sealhulgas võib eristada vorme vastavalt sõidualustustasu, sõidukilomeetritasu või ajatasu määrale;

- 2) sõidualustustasu, sõidukilomeetritasu ja ajatasu kõrgeima lubatava määra taksoveol arvestades, et vedaja suudaks katta osutatava teenusega seotud otsekulud, kapitalikulu ja proportsionaalse osa üldkuludest ning teeniks vähemalt mõistlikku ärikasumit;
- 3) loetelu teenustest, sealhulgas võib eristada teenuse osutamist päeval ja öösel, üksnes millele võib kehtestada hinnad.

**ETTEPANEK muuta § 30 (8) punktid 1 ja 3 järgmiselt:**

(8) Valla- või linnavolikogu võib määrusega kehtestada:

- 1) taksoveoteenuste hinnakirja ühtse vormi, mis sisaldaks sõidualustustasu, sõidukilomeetritasu, pagasiveo ja ajatasu määra ning eristab päeva- ja öötariife, millele vedaja võib kehtestada hinnad ning soodushinnad; vajadusel täiendada taksoteenuste loetelu.
- 2) minimaalne taksoteenustest loetelu peab sisaldama sõidualustustasu, sõidukilomeetritasu, pagasiveo ja ajatasu määra, sealhulgas eristada teenuse osutamist päeval kella 07.00 kuni 21.00 ja öösel kella 21.00 kuni 07.00;

**SELGITUS (§ 30 (8) punktid 1 ja 3)**

1) Taksoveoteenuste hinnakirja ühtse vormi korral vedajad ise kehtestavad (täidavad sobiliku teenuse kohal tabelis) hinnad. Erinevate hinnakirja vormide kehtestamine pole apsuutselt vajalik ja tekitab tarbijas segadust (Tallinnas 2).

Tallinn on kehtestanud taksodele pagasiruumi kohustusliku suuruse (400L), mis tähendab, et taksoveol kasutatav sõiduk peab olema suurem ning maksab väiksemast sõidukist ka rohkem. Pagasivedu toob kaasa suurema kütusekulu ja pagasi transpordil pagasiruumi kahjustusi. Vedaja kulude kompenseerimiseks on vajalik, et pagasivedu oleks tasuline analoogselt nii nagu see on Soomes ja mujal maailmas. Ei tohi unustada ka asjaolu, et lubatud taksoteenuste loeteluga on seadusandja piiranud ettevõtlusvabadus ja loetelu suurendamine on vedajate jätkusuutlikuse seisukohast täna vajalik. Leiame, et pagasiveo tasuliseks muutmine ja soodushindade kehtestamise võimaluse lisamine hinnakirja loetelusse on igati põhjendatud ja vastab nii tarbija kui ka vedajate ootustele.

2) minimaalne taksoteenustest loetelu peab sisaldama sõidualustustasu, sõidukilomeetritasu, pagasiveo ja ajatasu, sealhulgas eristada teenuse osutamist päeval kella 07.00 kuni 21.00 ja öösel kella 21.00 kuni 07.00 Päeva ja öötariifide kasutamise kellaaegade fikseerimine seaduses on vajalik nii tarbijale, kui ka taksoteenuse osutajale, et oleks kõigile selge mis kellast on Eestis kasutusel taksodes, kas päeva või siis öötariifid.

Soomes taksoveol kasutatavatele kellaaegasid aluseks võttes oleme arvestanud Eesti tarbija liikumisharjumustega, mis erinevad Soome tarbija omadest, kus üldjuhul tõustakse ja minnakse magama kellaajaliselt varem, kui Eestis. Võrreldes Tallinnas praegu kehtivatest öö ja päeva tariifidest oleme muutnud öötariifi kasutamise aega, suurendades seda kahe tunni võrra, mis on võrdne soome taksodes öötariifi kasutatava ajaga, kestvuseks on 10 tundi. Öötariifi kasutaja pikendamine tõstaks vedajate huvi parandada taksode kättesaadavust tarbijale, eriti varastel hommikutundidel, kui tellitakse takso sõiduks lennujaama jne.

**Eelnõu § 30 (8) Valla- või linnavolikogu võib määrusega kehtestada:**

- 2) sõidualustustasu, sõidukilomeetritasu, pagasiveo ja ajatasu minimaalsema ja kõrgeima lubatava määra taksoveol arvestades, et vedaja suudaks katta osutatava teenusega seotud otsekulud, kapitalikulu ja proportsionaalse osa üldkuludest ning teeniks vähemalt mõistlikku ärikasumit

Eelnõu seletuskirjast: Kuna selline volitusnorm annab õiguse piirata ettevõtlusvabadust, on liigse riive vältimiseks sätestatud, et kõrgeima hinna kehtestamisel tuleb arvestada, et vedaja suudaks tavapärase taksoteenuse osutajana tegutsedes katta osutatava teenusega seotud otsekulud, kapitalikulu ja proportsionaalse osa üldkuludest ning teeniks vähemalt mõistlikku ärikasumit. Seega peab kohalik omavalitsus piirhindade kehtestamisel leidma tasakaalu tarbijakaitse ja ettevõtlusvabaduse piiramise vahel. Piirhind ei pea tagama seda, et vedaja ei teeniks rohkem kui mõistlikku kasumit, piirhind peab tagama, et tarbijate kaitse oleks piisav ja vedaja võimalus hindu oma äranägemise järgi kehtestada seejuures maksimaalne. Seega saab kohalik omavalitsus piirhindu kehtestada üksnes põhjalikul eelneval analüüsil baseeruva meetoodika alusel.

**ETTEPANEK tühistada eelnõu § 30 (8) p. 2) kogu mahus.**

### **SELGITUS ( § 30 (8) p. 2 )**

Liidu ja vedajate seisukohast on **eelnõu § 30 (8) p. 2)** näol tegu olulise EV Põhiseadusliku riive ja ettevõtlusvabaduse piiranguga. Kaheldav on ka piirangu seadmise legitiimsus.

Leiame, et võimaluse andmine kehtestada piirhinnad ettevõtlusele ja selle õiguse delegeerimine KOV tasandile on vastuolus EV Põhiseaduse §- 31-ga, takistades ja kahjustades oluliselt vedajate (taksojuhtide) vaba konkurentsi ja ettevõtlusvabadust.

Meile teadaolevalt saab Eestis reguleerida ainult monopoolses seisus või valdava turuosaga ettevõtete toodetud kaupade või teenuste hindu samuti juhul, kui riik doteerib osutatavat teenust. Ministeeriumi ametnikega kohtudes selgus, et piirhindade kehtestamisel lähtutakse Soome eeskujust, unustades samas, et Soomes on kehtestatud taksohinnade (taksoveoluba) piirarv, seda sõltuvalt asumi rahvaarvust, kogu taristu (sõltumata omandivormist) on kõigile taksovedajatele kasutamiseks vaba ja tasuta ning Soome riik doteerib olulisel määral taksoveol vedajate kulutusi (sõiduki omandamisel jne.), tagades sellega seatud piirangutele legitiimsuse.

Oluliseks puuduseks loeme ka seda, et kohalikul omavalitsusel puudub igasugune seadusest tulenev kohustus piirhindade kehtestamisel kaasata vedajaid, vedajaid ühendavaid mittetulundusühinguid ja eriala ametiühinguid (palgalise taksojuhi töötasu sõltub otseselt taksoveo hinnast). Seadusandja ei ole välja toonud ka mehhanismi, mille alusel või kuidas piirhindasid muudetakse sõltuvalt inflatsioonist, kütuse hinna või vedajate muude püsikulude tõusust.

Eelnõu selgituskirjast: kohalikul omavalitsusel kõrgeima hinna kehtestamisel tuleb arvestada, et vedaja suudaks tavapärase taksoteenuse osutajana tegutsedes katta osutatava teenusega seotud otsekulud, kapitalikulu ja proportsionaalse osa üldkuludest ning teeniks vähemalt mõistlikku ärikasumit siis on kaheldav, kas kõigis Eesti kohalikes omavalitsustes on olemas vastavad spetsialistid, kes oleksid võimelised piirhindade kehtestamiseks teostama põhjaliku eelnevat analüüsi, et sellele baseeruvalt väljatöötatud meetoodika alusel piirhindasid kehtestada. Reaalsus - erinevate kohalike omavalitsuste võimekus taksondust puudutavas valdkonnas on väga erinev või puudub üldse, mis omakorda tooks kaasa Eesti riigi eri paigus kohalikul omavalitsustasandil ühe valtkonna vedajatele ebavõrdse kohtlemise, mis oleks vastuolus ettevõtjate võrdse kohtlemise printsiipidega.

#### **§ 41. Ühenduse tegevusloa ja ühenduse tegevusloa tõestatud koopia, taksoveoloa, sõidukikaardi, teenindajakaardi ja liiniloa andmine ning sõiduplaani kinnitamine**

(4) Taksoveoloa, sõidukikaardi ja teenindajakaardi andmise võib valla- või linnavalikogu otsuse alusel volitada mittetulundusühingule. Sellekohase halduslepingu sõlmib valla- või linnavalitsus. Mittetulundusühingul on õigus võtta taksoveoloa, sõidukikaardi ja teenindajakaardi andmise eest tasu, mille suurus ei ületa riigilõivu määra, mida kohaliku omavalitsuse asutus võib nimetatud dokumentide andmise eest võtta.

#### **§ 48. Ühenduse tegevusloa ja ühenduse tegevusloa tõestatud koopia, taksoveoloa, sõidukikaardi, teenindajakaardi, liiniloa ja sõiduplaani kinnitamise taotluse läbivaatamine**

(1) Ühenduse tegevusloa ja taksoveoloa andja kontrollib taotleja ajatamata maksuvõla puudumist, taotleja andmeid karistusregistris ja liiklusjärelvalve infosüsteemis, äriregistrisse kantud ettevõtja puhul äriregistris ning mittetulundusühingute ja sihtasutuste registrisse kantud juriidilise isiku puhul selles registris, samuti ühenduse tegevusloa alusel vedu korraldava vedaja määratud veokorraldaja andmeid karistusregistris. Ühenduse tegevusloa või taksoveoloa andmise või sellest keeldumise otsus tehakse loa taotlejale teatavaks posti teel või elektrooniliselt 30 päeva jooksul pärast kõigi käesoleva seaduse § 47 lõikes 1 nimetatud andmete ja dokumentide esitamist.

(3) Sõidukikaardi andja kontrollib taotleja ajatamata maksuvõla puudumist, taotleja taksoveoloa olemasolu majandustegevuse registris, taotleja andmeid äriregistrisse kantud ettevõtja puhul äriregistris ning mittetulundusühingute ja sihtasutuste registrisse kantud juriidilise isiku puhul selles registris. Sõidukikaardi andmise või selle andmisest keeldumise otsus tehakse taotlejale teatavaks posti teel või elektrooniliselt seitsme päeva jooksul pärast kõigi käesoleva seaduse § 47 lõikes 3 nimetatud dokumentide esitamist.

(4) Teenindajakaardi andja kontrollib teenindajakaardi taotleja andmeid liiklusregistris, karistusregistris ja liiklusjärelvalve infosüsteemis. Teenindajakaardi andmise või selle andmisest keeldumise otsus tehakse taotlejale teatavaks posti teel või elektrooniliselt 15 päeva jooksul pärast kõigi käesoleva seaduse § 47 lõikes 4 nimetatud dokumentide esitamist.

#### **ETTEPANEK: tühistada eelnõu § 41 p. (4)**

#### **SELGITUS (§ 41 p. (4))**

Vaadates läbi eelnõu § 41. p (4), mille alusel valla- või linnavalitsus võib volitada mittetulundusühingut andma välja taksoveoluba, sõidukikaarti ja teenindajakaarti, siis liit leiab, et riigi poolt kohalikule omavalitsusele pandud kohustuste täitmise volitamine kolmandatele (mittetulundusühingule) isikule ei ole õigustatud. Mittetulundusühing kolmanda isikuna peab hakkama täitma taksoveoloa, sõidukikaardi ja teenindajakaardi väljastamisel eelnõu § 48 äratoodud nõudeid ja nõude täitmisel pääsetakse ligi lubade taotlejate kõigile isikuandmetele. Vedajad ega ka taksojuhid ei soovi, et nende isikuandmetele pääseb ligi kolmas isik.

Ja mittevähetahtis ei ole ka selle tegevuse majanduslik pool. Ärme unusta, et eelnõust tulenevalt taksoveoluba, sõidukikaarte ja teenindajakaarte väljastatakse tähtajatult (eelnõu § 51), seega rahaline laekumine antud tegevusest mittetulundusühingule pikema aja jooksul võib sisuliselt peatuda. Samas seadusest tulenevate nõuete täitmine toob aga



mittetulundusühingule, (erinevalt KOV kus ametnik saab tegelda ka muude tööülesanetega) kaasa püsikulude tekke. Ühel hetkel näiteks võib majanduslik surve mittetulundusühingule olla selline, et lepingulisi kohustusi pole majanduslikel põhjustel enam võimalik tal täita. Vedajatel puudub ka kindlus, et mingil ajal ei toimu näiteks vedajate, taksojuhtide või ka juriidiliste isikuandmete lekkimist või nende müümist. Füüsilise isiku isikuandmete ja ka juriidilise isiku andmetele juurdepääsu õigus, koos lubade väljastamise õigusega on ideaalne võimalus näiteks taksoturul luua parimale maksjale teistele osapooltele seadust rikkumata märkamatuks oluline konkurentsieelis, kus näiteks üks ettevõtja juurde minev taksojuht saab kõik load 3.4 päevaga teise juurde mineja heal juhul 30 päevaga. Oleks loodud soodne pinnas ka lihtsalt mõnele töötajale, kes möödaminnes näiteks lubadega äritsemiseks.

**Kokkuvõtlikult:** Küsimus ei ole mittetulundusühigute usaldatavuse küsimusega, vaid taksoturu tundmisest tulenevalt võimalike probleemide ennetamisega, mis reaalselt võivad tekkida taksolubade jne väljastamisel kas siis majanduslikest põhjustest või siis ka tänu inimfaktorile.

Liit leiab, et igasuguste lubade väljastamine peab jääma ainult valla- või linnavalitsus kompetentsi, ainult see oleks täna vedajatele tagatiseks, et asjad päris käest ära ei läheks.

#### § 46. Nõuded ühissõidukitena kasutatavatele bussidele ja sõiduautodele

(9) Sõidukile on keelatud paigaldada taksotunnust matkivat tunnust. Samuti on keelatud mis tahes teenuse osutamine sõidukiga, millel on taksotunnust matkiv tunnus.

#### ETTEPANEK täiendada § 46 (9) järgmiselt:

(9) **Kehtiva sõidukikaartita** sõidukile on keelatud paigaldada taksotunnust matkivat tunnust. Samuti on keelatud, mis tahes teenuse osutamine **kehtiva sõidukikaartita** sõidukiga, millel on taksotunnust matkiv tunnus.

#### SELGITUS ( § 46 (9) )

Elnõu koostajad on pööranud teravdatud tähelepanu piraattaksode (rendiautode) probleemile ja on eelnõusse kirjutanud hulgaliselt sätteid, mis peaksid olukorda leevendama ja see on positiivne.

Samas aga segaduste vältimiseks ning selguse mõttes on vajalik lisada seadusesse, et mõeldakse eelkõige sõidukeid, millel puudub kehtiv sõidukikaart ja neil on keelatud paigaldada taksotunnust matkivat tunnust, et ei tekiks olukord, kus sõidukikaarti omava sõidukile paigaldatud sisevalgustusega reklaamtahvli võidaks lugeda ekslikult taksoplafooniks, mida see kindlasti ei ole. Seetõttu on äärmiselt oluline täpsustada, et antud keeld kehtib ainult sõidukikaardita sõidukite osas.

#### § 52. Ühenduse tegevusloa ja ühenduse tegevusloa tõestatud koopia, taksoveoloa, sõidukikaardi, teenindajakaardi, sõiduplaani ja liiniloa andmed

(4) Teenindajakaardile kantakse teenindaja foto ja järgmised andmed, samuti avalikustatakse need andmed, välja arvatud teenindaja allkiri, teenindajakaardi kohta majandustegevuse registris:

- 1) teenindaja nimi;
- 2) teenindajakaardi number;
- 3) teenindajakaardi väljaandja;

- 4) teenindajakaardi andmise kuupäev;
- 5) teenindajakaardi kehtimise aeg;
- 6) teeninduspiirkond;
- 7) teenindaja allkiri.

**ETTEPANEK muuta ja täiendada eelnõu § 52 teenindajakaardi andmete järjestust järgmiselt:**

- 1) kaardi pealdise või kaardil taustana: teeninduspiirkond;
- 2) Teenindajakaart,
- 3) teenindajakaardi number; nr. võib olla sõna teenindajakaart järgi;
- 4) suurema kirjaga teenindaja nimi;
- 5) taksoveoloa number
- 7) teenindajakaardi väljaandja
- 8) teenindajakaardi andmise kuupäev;
- 8) teenindajakaardi kehtimise aeg või kehtivuse aja kohal märges „tähtajatu“.
- 9) kaardi vasakus ülaosas foto, selle all teenindaja allkiri.

**SEGITUS ( § 52 )**

Viie aasta jooksul on Tallinna LV ettepanekul volikogu kehtestanud kolm korda uued taksojuhi teenindajakaardi vormid ja taksojuhid on pidanud väärteto ähvardusel tormama neid vahetama. Kuigi kaart ise ei ole kallis, on tegu siiski ajakuluga. Tahaks loota, et arvestatakse liidu ettepanekuid ja kehtestatakse seadusandja poolt ükskord selline teenindajakaardi ühtne vorm, et ei peaks iga aasta uut kaarti tegema tormama. Vedaja taksoveoloa numbri lisamine kaardi loetelusse lihtsustab kontrollijate sõnul KOV kontrolli teostamist välitingimustes ning on taksojuhi teenindajakaardi väljaandmisel aluseks.

**§ 56. Poolte õigused ja kohustused taksoveol**

(1) Taksoveol on sõidukijuht kohustatud:

- 1) panema sõiduki armatuurlauale sõitjale nähtavale kohale teenindajakaardi;
- 2) teenindamise algul lülitama sisse taksomeetri;
- 3) andma sõitjale printeril trükitud kviitungi, millele on märgitud vedaja nimi ja registrikood, sõiduki registreerimismärk, teenuse osutamise kuupäev ning alguse ja lõpu kellaeg, teepikkus, kasutatud hinnad ja soodustused, osutatud teenuse maht ja maksumus kõigi kasutatud hindade ja soodustuste lõikes ning üldmaksumus.

(2) Taksoveol on sõidukijuhil keelatud:

- 1) teenindada sõitjat rikkis taksomeetri või printeriga;
- 2) vallata või kasutada lisaseadmeid, mis võimaldavad mõjutada taksomeetri mõõtetulemust või näitu.

(3) Taksoveol võib sõitjaid teenindada väljaspool teeninduspiirkonda üksnes juhul, kui sõitja soovib sõita teeninduspiirkonnast väljaspool asuvasse sihtkohta. Pärast sõitja teenindamise lõpetamist väljaspool teeninduspiirkonda peab sõidukijuht pöörduma teeninduspiirkonda tagasi ja võib sõitjaid teenindada ainult tagasisuunal.

(4) Taksoveol tasub sõitja hinnakirja alusel kujuneva taksomeetri näidu järgi. Kui sõidukijuht rikub käesoleva paragrahvi lõikes 1 või 2 sätestatud, on sõitjal õigus tasumisest keelduda.



(5) Sõidul väljapoole teeninduspiirkonda võib kokku leppida mõistliku suurusega ettemaksu tasumises. Ettemaksu suuruse kindlaksmääramisel arvestatakse sõidu pikkust. Ettemaksu kohta peab sõidukijuht andma sõitjale kviitungi.

#### **ETTEPANEK täiendada ja muuta § 56. Poolte õigused ja kohustused taksoveol järgmiselt:**

(1) Taksoveol on sõidukijuht kohustatud:

2) teenindamise algul lülitama sisse taksomeetri; väljapoole teeninduspiirkonda tellimusele sõites võib taksojuht taksomeetri sisse lülitada juba teeninduspiirkonna piiri ületamisel.

(3) Taksoveol võib sõitjaid teenindada väljaspool teeninduspiirkonda üksnes juhul, kui sõitja soovib sõita või tellib takso teeninduspiirkonnast väljaspool asuvasse sihtkohta. Pärast sõitja teenindamise lõpetamist, kui see toimub väljaspool teeninduspiirkonda peab sõidukijuht pöörduma teeninduspiirkonda tagasi ja võib sõitjaid teenindada ainult tagasisuunal.

#### **SELGITUS ( § 56 (1) p 2) ja p 3))**

Lõige (1) punkt 2) ja lõige (3) muutmine ja täiendamine:

Ebanormaalne olukord, kui tarbija soovib Tallinnast tellida takso linna lähiümbrusesse nagu seda on Viimsi, Kallavere, Tabasalu, Keila, Saku jne. kuid ei saa. Praeguse eelnõu järgi Tallinna registreeritud taksodel on keelatud osutada teenust v.a. juhul, kui kohalike omavalitsuste vahel on sõlmitud leping antud piirkondade elanike teenindamiseks. Reaalne olukord on aga selline, et tarbijapoolne nõudlus Tallinnasse sõitmiseks tellida Tallinnast ka taksot on suur, sest kohalik taksovedu on kas puudulik või puudub ültsegi.

Antud olukorra parandamiseks leiame, et taksoveol võib seadusandja lubada väljaspool teeninduspiirkonda teenust osutada tarbijale, kes tellib takso talle soovitud kohta ja seda sõltumata vedaja teeninduspiirkonnast.

Et tagada teenuse parem kättesaadavus ja vedajate materiaalne huvitatus teenindada ka linnade lähiümbruse elanike tuleks lubada väljapoole teeninduspiirkonda tellimusele sõites taksojuhil taksomeeter sisse lülitada teeninduspiirkonna piiri ületamisel, samas võib vedaja alates teeninduspiirkonna piirist tarbija juurde sõita ilma taksomeetsit käima panematta seega tasuta.

Vedaja tehtud kulutuste kompenseerimiseks, kui tellija loobub takso kasutamisest või soovib sõita teeninduspiirkonna väliselt teise kohta (näiteks Keila - Riisipere) siis peaks vedajal olema seaduslik alus esitada tasumiseks takso ettesõidu eest arve alates teeninduspiirkonna piirist kuni tellijani või teekonna lõppsihtkohta. Takso peab reisi lõppemisel sõitma tühjalt tagasi põhilisse teeninduspiirkonda eelnõu § 56 (3).

Antud parandusettepanekute siseseviimisega parandaks eelkõige tarbijale taksoteenuse kättesaadavust, samas aga ei loo see olukorda, kus taksod massiliselt sõidaksid teenust pakkuma väljapoole oma teeninduspiirkonda ning vastaks ka eelnõu § 3 (2) kajastatud sisule.

#### **ETTEPANEK täiendada eelnõud (enamus punktidest MKM ministri määrusest 141)**

**Taksojuhil on õigus sõitja teenindamisest keelduda, kui:**

1) sõitja on ilmse narko või joobetunnustega;

- 2) sõitja on taksot määrivates riides;
- 3) sõitja keeldub ettemaksu tasumisest sõiduks väljapoole põhilist teeninduspiirkonda;
- 4) sõitja käitumise tõttu või muudel asjaoludel võib oletada, et taksojuhi, tema vara või sõiduki turvalisus ei ole tagatud;
- 5) sõitja soovib vedada (paragrahvi 9 lõikes 5) sätestatud keelatud pagasit;
- 6) sõitjaid on rohkem, kui taksos on sõitjatele istekohti sõiduki registreerimistunnistuses ette nähtud;
- 7) taksoplafooni valgustus ei ole sisselülitatud, v.a takso seismisel taksopeatuses.
- 8) sõitja soovib siseneda taksosse lahtise alkohoolse joogiga, taksos suitsetada, tarbida narko või alkohoolseid jooke.

### **Sõitjal õigused ja kohustused:**

- 1) Enne sõidu alustamist tutvuma taksoveo hinnakirjaga, vajadusel saada sõidukijuhilt täiendavat informatsiooni orienteeruva sõidumaksumuse kohta.
  - 2) Sõitja võib taksopeatusest valida endale sobivat taksot, peatuses seisvad teised taksod peavad võimaldama sellele väljasõidu peatusest.
  - 3) keelduda tellitud taksost, kui takso ei vasta tellimisel eelnevalt kokkulepitud erinõuetele;
  - 4) Sõiduki akende avamine, kondensioneer ja raadio sisselülitamine võib toimuda ainult sõitja ja taksojuhi vastastikusel kokkuleppel.
  - 5) Sõitja pagas või kaasasolevad esemed ei tohi kahjustada takso salongi või sõidukit, takistada pakiruumi luugi sulgemist ega koormata taksot üle.
  - 6) Sõitjal on keelatud kahjustada sõidukit või salongi sisemust. Sõitja on kohustatud tekitatud kahju hüvitama.
- [RTL 2006, 6, 91 - jõust. 16.01.2006]
- 7) Sõitja peab tagama, et temaga kaasasolevad lemmikloomad ei kujutaks ohtu sõidukis viibijatele ning ei kahjustaks või määriks sõiduki salongi.
  - 8) Sõitjal ja temaga kaasas olevatel lastel on keelatud sõidu ajal segada taksojuhti ja tõmmata tema tähelepanu kõrvale takso juhtimiselt.
  - 9) Sõitjal on keelatud nõuda taksojuhilt liicluseeskirjade rikkumist.
  - 10) Sõitja on kohustatud sõidu lõppedes tasuma taksomeetri näidu järgi.
  - 11) Sõitja poolt õigusrikkumise toimepanekul (sh avaliku korra rikkumine, sõidutasu maksmisest keeldumine) on taksojuhil õigus toimetada sõitja lähimasse politseiasutusse sõitja kulul.

### **SELGITUS (eelnõu täiendamiseks)**

Eelnõu § 56. Poolte õigused ja kohustused taksoveol ei sisalda ühtegi sätet mis kajastaksid tarbija ja taksojuhi õigusi ja kohustusi täpsemalt.

Taksojuhi ja sõitja õigused ja kohustused on reguleeritud praegu Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhiveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskiri, Majandus- ja kommunikatsiooniministeri määrus 141. §16; § 17; § 18; (kinnitamata andmetel eelnõu jõustumisel see tühistatakse), kuid antud määrus sisaldab taksoteeninduse seisukohalt vajalike punkte mis pole eelnõus kajastamist leidnud.

Loeme oluliseks, et eelnõusse lisatakse tarbija kui ka taksojuhi õigusi ja kohustusi reguleerivad punktid mis oleme ära toonud käesolevas ettepanekus.

Taksojuhi ja sõitjate õigusi ning kohustusi seaduses on vajalik reguleerida, et tulenevalt taksoveo eripärast - võrreldes muu ühistranspordiga, väldiksime teenuse osutamise käigus tarbija ja taksojuhi vahelisi kergelt tekkida võivaid arusaamatusi ja vääriti mõistmisi,

suurendades sellega nii tarbija, kui ka taksojuhi turvalisust sellega parandades osutatava teenuse kvaliteeti ja mainet.

## **12. peatükk** **VASTUTUS**

### **§ 73. Piletita sõit**

(1) Kehtiva piletita sõidu eest bussis, trammis, trollibussis või reisirongis – karistatakse rahatrahviga kuni 10 trahviühikut.

(2) Sama teo eest mere- või siseveetranspordi liinilaeval või õhusõidukis – karistatakse rahatrahviga kuni 50 trahviühikut.

### **ETTEPANEEK täiendada § 73 pealkirja ja lisada p. (3)**

#### **§ 73. Piletita sõit ja taksosõidutasu maksmisest keeldumine.**

(3) Taksosõidu maksmisest keeldumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 50 trahviühikut.

#### **SELGITUS ( § 73 (3) )**

Kehtiv ÜTS § 54<sup>7</sup>. Sõit sõiduõigust tõendava dokumendita ja taksosõidutasu maksmisest keeldumine

(3) Taksosõidutasu maksmisest keeldumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 50 trahviühikut.

Tekkib põhjendatud küsimus miks on antud punkt eelnõust välja on jäänud ja sellega jäetud taksoteenuse osutaja ilma igasuguse seadusliku kaitseta. Kas riik tahab muuta seadust selliselt, et taksojuhid on sunnitud tarbijale osutama taksoteenust tasuta. Taksojuhil pole enam mingit mõtet pöörduda politseisse abi saamiseks, sest politseil puudub seaduslik alus tasuta sõitmist harrastavat isikut vastutusele võtta ja seda hakatakse informatsiooni levi korral laiemalt vedajate kahjuks massiliselt ka ära kasutama (sõitjal karistamatuse tunne).

Rikkujate suurem enamus ei soovi sõidu eest tasuda ning on juba enne taksosõitu planeeritakse taksost lahkuda, ära jooksjates sõidu eest tasumata (enamus on noored), osa on aga baaris, linna muus lõbustusasutuses ära kulutanud oma raha ja arvab, et taksojuht peabki teda endast mõistetavalt peale napsitamist koju viima tasuta.

On ka selline reaalne oht, et kui riik ei soovi kaitsta taksojuhti hakkab ta seda tegema ise, nagu see toimus üheksakümnendatel aastatel. Kui taksojuht ei saa sõitjalt teenuse eest raha ja ka politsei teda ei kaitse (pole mõtet politseisse pöörduda) siis näeb ta lahendust ainult selles, et asub sõitjat ise karistama, paremal juhul viib kuhugi, kus taksot pole võimalik kergelt saada või lihtsalt klobib korralikult läbi, et võõrutada sõitjat tasuta sõidu halbadest harjumustest.

Enda 27 aastasele taksojuhi töökogemusele tuginedes võin kinnitada, et kui täna taksojuht pöördub politsei poole siis on politsei andnud rikkujatele valikuvõimaluse, kas tasuda taksosõidu arve või alगतatakse väärteomenetlus. Enamus taksoga tasuta sõitmist harrastajatest on pidanud targemaks tasuda oma sõidu eest, et vältida väärteomenetluse algatamist ja rahatrahvi maksmist.

Liit leiab, et taksosõidu maksmisest keeldumise eest karistus rahatrahviga on igati põhjendatud, vältimaks massilist tasuta sõitu harrastavate inimeste arvu kontrollimatut

kasvamist ning sellega vedajatele otsese majandusliku kahju tekitamist, sest vedaja on reaalselt teinud tarbijale taksoteenuse osutamiseks materiaalseid kulutusi.

Oleme valmis Riigikogu majanduskomisjonile isiklikult andma kõigi liidu ettepanekute osas täiendavaid selgitusi ja vastama küsimustele. Palume meid kaasata osapoolena aruteludele, mis puudutavad piirhindade kehtestamist taksoveol, et koostöös majanduskomisjoniga ühiselt otsida lahendusi, vajadusel ka kompromisse menetletava Ühistranspordiseaduse eelnõu kogu taksondust puudutavas osas.

Lugupidamisega

Lembit Poolak  
Eesti Taksojuhtide Liit  
juhatuse liige  
lembit.poolak@taksoliit.ee  
+372 53 966 800