

### JäätS § 23 lõige 1<sup>5</sup>

JäätS § 23 lõike 1<sup>5</sup> sõnastust muudetakse ja täiendatakse. Võrreldes praegusega laiendatakse termini „rehvi tootja“ määratlust ja lisatakse, et rehvi tootja on ka isik, kes laseb rehve Eestis turule iseseisva tootena „rehv“ või haagise, pukseeritava seadme, maastiku- või mootorsõidukiga koos. Seni kehtinud termin määratles rehvi tootjana üksnes isiku, kes laseb rehve Eestis turule iseseisva tootena „rehv“. Rehvide tootjad on edaspidi isikud, kes lasevad Eesti turule rehve liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga, punktis 40 määratletud mootorsõidukiga, punktis 58 määratletud pukseeritava seadmega ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldisega. Rehvi tootja termini alla lähevad isikud, kes lasevad rehve Eestis turule imporditud kasutatud sõidukite alt pärit rehve, mis on protekteeritud või korduskasutusse suunatud ning imporditud kasutatud rehvid, mis on protekteeritud või korduskasutusse suunatud.

JäätS-is on reguleeritud nii rehvide kui ka mootorsõiduki tootjatele tootjavastutus nende turule lastud probleemtoodete kogumiseks ning taaskasutusse suunamiseks. Mootorsõidukite all olevad rehvid kuuluvad praegu JäätS-i § 25 lg 2 punktis 3 sätestatud mootorsõidukite ja nende osade hulka. JäätSi § 26 lõike 4<sup>3</sup> kohaselt peab mootorsõidukeid ja mootorsõiduki haagiseid turule toov tootja mootorsõidukite ja mootorsõiduki haagise rehvide koguste ja massi üle pidama eraldi arvestust ning korraldama kasutuselt kõrvaldatud vanarehvide kogumise ja taaskasutamise.

Seadusandjal ei ole kohustust sätestada eraldi turule lastud rehvidele ning mootorsõidukite all turule lastud rehvidele ühtset tootjavastutussüsteemi, kuid õigusselguse ja täpsema regulatsiooni eesmärgil laiendatakse rehvi tootja terminit ja luuakse sellega ühtne tootjavastutussüsteem. Seni kehtinud rehvi tootja termin määratles rehvi tootjana üksnes isikut, kes laseb rehve Eestis turule rehve iseseisva tootena. Selleks, et luua ühtne tootjavastutussüsteem, kuuluvad edaspidi *rehvi tootjate* termini alla kõik isikud, kes lasevad Eesti turule rehve liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga, punktis 40 määratletud mootorsõidukiga, punktis 58 määratletud pukseeritava seadmega ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldisega ja iseseisva tootena, sh romusõidukite alt pärit ja kasutuselt kõrvaldatud rehvid, mis on protekteeritud või korduskasutusse suunatud.

Vanarehvide kogumine toimub tootjate kogumispunkide kaudu, kuid romusõidukite all olevate rehvide kogumine toimub romusõidukite töötlemisega tegelevate lammutustöökodade ehk keskkonnakaitseluba omavate jäätmekäitlejate kaudu. Rehvi tootja termini laiendamine loob ühtse tootjavastutussüsteemi, kus edaspidi saab kõik rehvid piiramata koguses vanarehvide kogumispunkti viia. Lisaks ei pea tootjad enam enne veenduma, et tasuta ei võetaks vastu vanarehve romusõidukite töötlemisega tegelevalt hooldustöökojalt. Vanarehvide üleandjate kontrollimine on koormav tootjatele ja tootjate ühendustele.

Kasutuselt kõrvaldatud rehve ehk vanarehve võetakse vastu tootjate ühenduse kogumispunktides. Vabariigi Valitsuse 17.06.2010 määruse nr 80 „Rehvidest tekkinud jäätmete kogumise, tootjale tagastamise ning taaskasutamise või kõrvaldamise nõuded ja kord“ § 5 sätestab, et tootja (kui tootja on oma kohustused üle andnud tootjate ühendusele, siis tootjate ühendus) on kohustatud vanarehvid tasuta tagasi võtma piiramata koguses. Vanarehve tuleb tasuta tagasi võtta piiramata koguses rehvide kasutajalt, mootorsõidukite ja rehvide hooldustöökojalt, kohalikul omavalitsuselt ja kohaliku omavalitsuse jäätmejaama lepingu alusel haldavalt jäätmekäitlejalt. Vanarehve ei tohi tasuta tagasi võtta romusõidukite töötlemisega tegelevalt lammutustöökojalt. Mitmed kohalikud omavalitsused on välja toonud,

et tootjate ühenduse vanarehvide kogumispunktides on määranud koguselised piirangud (4 või 8 vanarehvi), kui palju vanarehve isiku käest vastu võetakse. Kuna rehvitootjate kogumispunktides ei kontrollita üleandjaid, siis on kogumispunktid piiranud vastuvõetavate rehvide kogust, kuna see on tootjatele koormav. Rehvide kogumise piiramise eesmärk on mitte tasuta vastu võtta vanarehve romusõidukite töötlemisega tegelevatelt lammutustöökodadelt ja kasutatud rehvidega kauplejatelt, kes toovad näiteks Soomest või Rootsist sisse koorma rehve, mille Eestis kohapeal sorteerivad ning proovivad kasutuseks kõlbmatud rehvid tuua vanarehvide kogumispunkti tasu maksmata.

Praktikas on järelevalvel ja tootjatel tekkinud küsimusi ka tootja termini kohta, et kas rehvi tootja on ka romusõidukite töötlemisega tegelev lammutustöökoda, kes müüb romusõidukitelt pärit rehve tarbijatele. Eestis turule lastud rehvide hulka kuuluvad ka romusõidukite alt protekteeritud või korduskasutusse suunatud rehvid. Romusõidukite ja kasutuselt kõrvaldatud rehvide maaletoojad, kes tegelevad protekteerimise või korduskasutusse suunamisega ning kes müüvad need rehvid tootena edasi, on kohustatud täitma tootjavastutuse nõudeid. Imporditud rehvide eest, mis on kasutuselt kõrvaldatud ja mida tootena edasi suunata ei saa, tuleb tasuda rehviäätmete käitlejale.

Mootorsõiduki tootja puhul võib praktikas realiseeruda variant, kus mootorsõidukist tekkivad jäätmed, sh rehvid, kogutakse pärast mootorsõiduki eluea lõppu. See tähendab muu hulgas, et mootorsõiduki tootja kannab autoromu all olevate rehvide kogumise ja taaskasutamise kulu (st mootorsõiduki viimased rehvid). Mootorsõiduki eluiga on aga üldjuhul *ca* 15 aastat. Samas on rehvide eluiga paar aastat, mistõttu on võimalik, et turule lastud mootorsõiduki alt tulevad esimesed rehvid koguvad ja taaskasutavad küll rehvitootjad, kuid autoromu alt tulevad viimased rehvid (mille on aga tootnud rehvitootja) koguvad ja taaskasutavad mootorsõiduki tootjad. Selline olukord on tekitanud rehvide tootjate ühendusel küsimuse, et kas ja kui palju kulusid kannavad mootorsõidukite tootjad ning kas mõni romusõidukite käitleja toob rehvide tootjate kogumispunktidesse romusõidukite rehve. Kuna romusõidukite käitlejad näitavad oma jäätmearuannetes vanarehvide üleandmist ning rehvi tootjate kogumispunktid ei oma ülevaadet vanarehvide tootjatest, siis ei ole võimalik hinnata kas ja kui palju romusõidukite alt pärit vanarehve viiakse rehvi tootjate kogumispunktidesse. Ühtse tootjavastutuse süsteemi loomine võimaldab viia kõik rehvid ühte kogumiskohta ning lahendada rehvide käitlust tõhusamalt.

*Lisaks* termini „rehvi tootja“ määratluse laiendamisega täpsustatakse ka tootja terminit. Tootja terminile lisatakse klausel, et rehvi tootja on isik, kes laseb rehve turule mis tahes müügiviisil. Kehtiva JäätSi sõnastus – tootja toob tooted Eestisse sisse – on tekitanud nii tootjate kui ka järelevalve poolel küsimusi, sest Eestisse sissevedu või toodete valmistamine ei tähenda iga kord automaatselt ka nende toodete Eestis turule laskmist. Toode tehakse turul kättesaadavaks, kui see tarnitakse kaubandustegevuse käigus tasu eest või tasuta liidu turule kas turustamiseks, tarbimiseks või kasutamiseks. Seejuures ei ole oluline, millist müügiviisi tootja toote turule laskmisel kasutas, st arvesse läheb ka müük sidevahendi, näiteks interneti kaudu (internetipoed). Rõhk on asjaolul, et tootja peab need tooted turule laskma, et rakendus tootjavastutus ja ettevõtja loetaks probleemtoodete tootjaks JäätSi tähenduses. Tootjavastutuse nõudeid kohaldatakse probleemtoodete ja probleemtoodete tootjate suhtes müügiviisist olenemata, st kaugmüügi ja elektroonilise müügi kanaleid kasutavate tootjate ja turustajate kohustused on samasugused tootjatega, kes kasutavad kauba turule laskmiseks müügikohta. Edaspidi on kaugmüügi ja elektroonilise müügi kanaleid kasutavate tootjate ja turustajate kohustused selgemad, et vältida olukorda, kus kõnealused muud turustuskanalid peavad kandma tootjavastutusega seotud kulud nende probleemtoodete eest, mis müüdi kaugmüügi või elektroonilise müügi teel.

Edaspidi on rehvi tootja füüsiline või juriidiline isik, kelle tegevuskoht on Eestis ja sõltumata müügiviisist, müük sidevahendi abil kaasa arvatud, laseb majandus- või kutsetegevuse korras Eesti turule rehve, sealhulgas liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga, punktis 40 määratletud mootorsõidukiga, punktis 58 määratletud pukseeritava seadmega ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldisega; füüsiline või juriidiline isik, kes Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2011/83/EL artikli 2 punktis 7 määratletud sidevahendi abil sõlmitud lepinguga laseb majandus- või kutsetegevuse korras Eesti turule rehve, sealhulgas liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga, punktis 40 määratletud mootorsõidukiga, punktis 58 määratletud pukseeritava seadmega ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldisega; füüsiline või juriidiline isik, kes müüb sidevahendi abil otse Eesti kodumajapidamistele või muudele kasutajatele rehve, sealhulgas liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga, punktis 40 määratletud mootorsõidukiga, punktis 58 määratletud pukseeritava seadmega ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldisega, kuid tema tegevuskoht on teises Euroopa Liidu liikmesriigis või väljaspool Euroopa Liitu.

### **JäätS-i § 25 lõike 3 punkt 5**

Sätet täiendatakse ning lisatakse, et rehvi on liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagise, punktis 36 määratletud maastikusõiduki, punktis 40 määratletud mootorsõiduki, punktis 58 määratletud pukseeritava seadme rehvi ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldise rehvi. Rehvi mõiste täiendamine on oluline ühtse rehvide tootjavastutussüsteemi loomiseks. Rehvide alla kuuluvad ka romusõidukite alt pärit ja kasutuselt kõrvaldatud rehvid, mis on protekteeritud või korduskasutusse suunatud. Rehvide hulka kuuluvad juba varem veokite, busside ja traktorite rehvid.

**Kavandatud muudatus:** Rehvi tootjate termini alla kuuluvad kõik isikud, kes lasevad Eesti turule rehve liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga, punktis 40 määratletud mootorsõidukiga, punktis 58 määratletud pukseeritava seadmega ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldisega ja iseseisva tootena, sh romusõidukite alt pärit ja kasutuselt kõrvaldatud rehvid, mis on protekteeritud või korduskasutusse suunatud.

**Sihtrühm:** Rehvitootja termini laiendamine mõjutab kõiki isikuid, kes lasevad Eesti turule rehve liiklusseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga, punktis 40 määratletud mootorsõidukiga, punktis 58 määratletud pukseeritava seadmega ja punktis 91 määratletud vahetatava pukseeritava seadeldisega.

Kategooriate M1, N1 ja L2e mootorsõidukeid Eestis turule laskvad ettevõtted (132). 2022. aastal registreeriti 9224 uut ja 6837 kasutatud mootorsõidukit (veoautod, bussid, mootorrattad, mopeedid, traktorid, liikurmasinad), 7519 uut haagist, 1679 kasutatud haagist, 125 uut maastikusõidukit, 277 kasutatud maastikusõidukit ning 20561 uut M1, N1 mootorsõidukit ja 29173 kasutatud M1, N1 mootorsõidukit-. Liiklusregistris ei kuulu registreerimisele pukseeritavad seadmed ja vahetatavad pukseeritavad seadmed ning nende üle puudub Transpordiametil ülevaade, seega ei teata nende arvu ega ettevõtteid, kes nimetatud seadmeid turule lasevad.

**Mõju ettevõtjate tegevusele ja majandusele:** Mõju märgitud ettevõtja gruppidele on erinev. Mõju on väiksem M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukite tootjatele. JäätS § 25<sup>1</sup> lg 1 kohaselt on tootja kohustatud tagama oma turule lastud probleemtootest tekkivate jäätmete käitlemise ning kandma sellest tulenevad kulud. See vastutus hõlmab eelkõige kohustust rahastada ja

korraldada probleemtoodetest tekkinud jäätmete liigiti kogumist ja töötlemist. JäätS § 25 lg 2 p-de 3 ning 5 kohaselt on probleemtoodeteks nii mootorsõidukid ja nende osad kui ka rehvid. JäätS § 26 lg 43 kohaselt peab mootorsõidukeid ja mootorsõiduki haagiseid turule toov tootja mootorsõidukite ja mootorsõiduki haagise rehvide osas pidama eraldi arvestust rehvide koguse ja massi üle ning korraldama kasutuselt kõrvaldatud vanarehvide kogumise ja taaskasutamise. Seega sätestab jäätmeseadus nii rehvi tootjale kui ka mootorsõiduki tootjale samasuguse kohustuse enda poolt turule lastud probleemtoodete taaskasutusse suunamiseks, sh mootorsõiduki tootjale spetsiifilise kohustuse mootorsõidukite all turule toodud rehvide kogumiseks ja taaskasutusse suunamiseks.

Edaspidi peab M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõiduki tootja jälgima ka rehvide tootjavastutusega seotud nõudeid, liituma tootjate ühendusega ning tasuma rehvide kogumise ja taaskasutamise eest taaskasutustasu rehvide tootjate ühendusele. Kehtiva seaduse kohaselt on rehvide tootjad kohustatud oma toodetest tekkinud jäätmete kogumise ja taaskasutamise korraldamiseks sõlmima kirjaliku lepingu tootjate ühendusega. Tootjate ühenduse poolt loodud nõuetekohane kogumisvõrgustik võimaldab vähendada rehvide jäätmekäitluse kulusid, kuna ilma tootjate ühenduse toetava võrgustikuta on rehvide kogumine individuaalselt põhjendamatult kulukas.

M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukite tootjatele on mõningane mõju aruannete esitamises. Varasemalt esitas M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukite tootja ühise aruande mootorsõidukite ja rehvide osaprobleemtooteregistrisse, kuid edaspidi tuleb esitada aruanne üksnes mootorsõiduki kohta probleemtooteregistrisse ning eraldi aruanne rehvide turule laskmise kohta tootjate ühendusele. Kuna suurema osa rehvi tootjatest moodustavad edaspidi just M1, N1 ja L2e mootorsõidukite maaletoojad, siis ettevõtjate tegevusele rehvi tootja termini laiendamine suurt mõju ei avalda.

Mõju puudub neile tootjatele, kes lasevad Eesti turule rehve liikluseaduse § 2 punktis 9 määratletud haagisega, punktis 36 määratletud maastikusõidukiga ja punktis 40 määratletud mootorsõidukiga. Alates 2013. aastast on kehtinud rehvide tootjavastutus liikluseaduse § 2 punktis 36 määratletud maastikusõiduki, punktis 40 määratletud mootorsõiduki ja nende haagise rehvidele, mis suunati turule iseseisva tootena. Selliste toodete tootjad omavad juba lepingut tootjate ühendusega, omavad registreeringut ning esitavad andmeid.

Mõju on suurem neile tootjatele, kellele varem rehvide tootjavastutuse kohustused ei kohaldanud, ehk ettevõtted, kes lasevad Eesti turule pukseeritavate seadmete ning vahetatavate pukseeritavate seadeldiste rehve ning rehve, mis on pukseeritavate seadmete ning vahetatavate pukseeritavate seadeldiste all. Need uued rehvide tootjad peavad tasuma oma turule lastud rehvidest tekkinud jäätmete käitluse kulud, sh kogumise ning töötlemise kulud. Lisaks tulevad juurde administratiivsed kulud, mis on seotud probleemtooteregistrisse registreerimisega ning aruande esitamise kohustusega. Nende rehvide jäätmehoolduse kulu on varem tasunud jäätmevaldaja, kuid nüüd tasub selle ettevõtte, kes rehvid turule suunab. Tavapärastel probleemtoodete tootjavastutuse kulu lisatud toote hinna osana, seega tootja kulud ei suurene.

Imporditud kasutatud sõidukite alt pärit rehvide, mis on protekteeritud või korduskasutatud ja imporditud kasutatud ja protekteeritud rehvide tootjale mõju ei ole, kuna tootjavastutus kohaldub imporditud kasutatud sõidukite alt pärit rehvidele, mis on protekteeritud või korduskasutusse ja imporditud kasutatud ja protekteeritud rehvidele, mis tehakse esmakordselt turul kättesaadavaks. Mõju võib tekkida neile tootjatele, kes on lasknud turule imporditud kasutatud sõidukite alt pärit rehve, mis on protekteeritud või korduskasutusse suunatud ning imporditud kasutatud rehve, mis on protekteeritud või korduskasutusse suunatud, kuid on kõrvale hoidnud rehvide tootjavastutusest.

Ühtse tootjavastutussüsteemi loomine loob parema õigusselguse ning edaspidi saavad ka kõik rehvide tootja termini alla kuuluvad tootjad suunata kõik rehvid piiramata koguses vanarehvide kogumispunkti. Lisaks võimaldab ühtse süsteemi loomine edaspidi võrrelda ühe aasta lõikes mootorsõidukite ning rehvide tootjate poolt turule lastud ning kogutud ja taaskasutusse suunatud rehvide koguseid ning lähtuda ühisest keskmisest taaskasutamise määrast. Ühtse tootjavastutussüsteemi loomise abil muutuvad kulud mastaabiefekti tõttu märgatavalt väiksemaks, nagu selgelt näitas ka E&Y analüüs<sup>1</sup>. Ettevõtjad puutuvad muudatusega regulaarselt kokku, kuid kuna muudatusega luuakse ühtne tootjavastutussüsteem, mis on rehvide tootjatele ja tarbijatele selgem ning vähem aeganõudev, siis on mõju ulatus väike.

**Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele:** Mõningane mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuse korraldusele. Keskkonnaametil ja Keskkonnaagentuuril võib esimesel aastal ajutiselt töökoormus suurened, kuid järgmistel aastatel mõju puudub. Keskkonnaametis on tootjavastutuse töögrupp, kuhu kuulub 8-10 inimest, kes tegelevad probleemtoodete tootjate, tootjate ühenduste ning probleemtoodete jäätmete jäätmeäitajate kontrollimisega. Probleemtooteregistri volitatud esindaja on Keskkonnaagentuur. Keskkonnaagentuuris tegeleb probleemtoodete tootjate juhendamisega, tootjate registreeringutega, tootjate aruannetega ning andmete analüüsiga üks töötaja. Keskkonnaagentuuri töökoormus võib suurened ajutiselt seoses ettevõtete nõustamise ja kontrollimisega esimesel aastal. Keskkonnaameti töökoormus võib suurened ajutiselt, kuna esimestel aastatel tuleb kontrollida, kas pukseeritava seadmega ja vahetatava pukseeritava seadeldisega rehvide tootjad, kellele varem tootjavastutus ei kohaldunud täidavad rehvide tootja kohustusi. Keskkonnaametis tootjavastutuse töögrupp kontrollib igal aastal valimi järgi 50-100 probleemtoodete tootjat ning valim määratakse vastavalt vajadusele. Kui valmiks on rehvide tootjad ja teised probleemtoodete tootjate kontrollimise arvu vähendatakse siis töökoormus ei suurene.

Keskkonnaameti teenistujate ja kohalike omavalitsuste ametnike töökoormus võib väheneda rehvide vastuvõtmisega seotud probleemide teadete lahendamise ja vastamise osas, kuna edaspidi võetakse piiramatus koguses vastu rehvide kogumispunktides kõik vanarehvid, sh pukseeritavate seadeldise ja vahetatava pukseeritava seadeldise vanarehvid.

**Mõju elu- ja looduskeskkonnale:** Oluline mõju elu- ja looduskeskkonnale. Mõju elu- ja looduskeskkonnale on positiivne, kuna kõik nimetatud rehvid saab tasuta ära anda rehvide kogumiskohtadesse. Edaspidi ei piirata kasutuselt kõrvaldatud rehvide kogumist ning eraldi nende eest maksma ei pea. Võib järeldada, et vähem kasutuselt kõrvaldatud rehve viiakse ka loodusesse, kuna kasutaja saab viia edaspidi piiramatus koguses vanarehvid rehvide kogumispunkti. Nimelt mitmed kohalikud omavalitsused on välja toonud, et tootjate ühenduse vanarehvide kogumispunktides on määranud koguselised piirangud vanarehvide vastuvõtule, näiteks osades kogumispunktides võetakse korruga vastu 4 vanarehvi ning osades kuni 8 vanarehvi. Piiramine on tinginud olukorra, kus vanarehvid visatakse kogumiskohtade lähedusse metsa vms kohta.

Tootjate ühenduse jaoks vanarehvide vastuvõtmise piiramine vajalik, , kuna kogumispunktides ei kontrollita vanarehvide üleandjaid. Rehvide kogumise piiramise eesmärk on mitte tasuta vastu võtta vanarehve romusõidukite töötlemisega tegelevatelt lammutustöökodadelt ja kasutatud rehvidega kauplejatelt, kes toovad näiteks Soomest või Rootsist sisse koorma rehve, mille Eestis kohapeal sorteerivad ning proovivad kasutuseks kõlbmatud rehvid tuua

---

<sup>1</sup> Tootja ja tootjavastutusorganisatsiooni tagatise ning tootjatele proportsionaalsuse tagamise võimaluste majandusliku mõju analüüs (Ernst & Young Baltic AS, 2014).

vanarehvide kogumispunkti tasu maksmata. Rehvi tootja termini laiendamisega ei ole tootjate ühendusel enam põhjust vanarehvide vastuvõttu piirata.

**Mõju olulisus:** pigem väheoluline mõju. Uue muudatusega kohaldatakse rehvide tootjavastutust M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukite rehvidele, mis on mootorsõidukite ja maastikusõidukite küljes nende turule laskmise ajal ja pukseeritavate seadmete ning vahetatavate pukseeritavate seadeldiste rehvidele

Mõju on väiksem M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukite tootjatele. JäätS § 25<sup>1</sup> lg 1 kohaselt on tootja kohustatud tagama oma turule lastud probleemtootest tekkivate jäätmete käitlemise ning kandma sellest tulenevad kulud. See vastutus hõlmab eelkõige kohustust rahastada ja korraldada probleemtoodetest tekkinud jäätmete liigiti kogumist ja töötlemist. JäätS § 25 lg 2 p-de 3 ning 5 kohaselt on probleemtoodeteks nii mootorsõidukid ja nende osad kui ka rehvid.

Sellised mootorsõidukid on näideteks M1, N1 ja L2e kategooria mootorsõidukite puhul rakendati mootorsõiduki jäätmeks muutumisel romusõiduki tootjavastutust ehk romusõiduki all olevad vanarehvid käideldi koos romusõidukiga ja selle eest tasus M1, N1 ja L2e mootorsõiduki tootja. Mootorsõidukite, mis ei kuulu M1, N1 ja L2e kategooriasse, haagiste, pukseeritava seadmete ja vahetatava pukseeritava seadeldiste turule laskjad kannavad edaspidi jäätmehoolduse kulu, mille varem on tasunud jäätmevaldajad. Võttes aluseks 2022. aastal registreeritud sõidukite statistika võib eeldada, et kõige suurem rehvide turule laskmise kogused suurenevad uute ja kasutatud M1 ja N1 mootorsõidukite rehvide osas. Romusõidukite käitlejatele võib rehvide tootjavastuse laiendamine kaasa tuua kulude vähenemise, kuna edaspidi saab romusõidukitelt eemaldatud vanarehvid tasuta tootjate ühenduse kogumispunkti viia. Järelevalve käigus on tuvastatud põhjendamatut vanarehvide ladustamist jäätmekäitluse platsil. Rehvide tootja mõiste laiendamisel väheneb ka vanarehvide ladustamine romusõidukite jäätmekäitlusplatsidel.

Rehvide tootja mõiste laiendamisel on mõningane mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuse korraldusele. Keskkonnaametil ja Keskkonnaagentuuril võib esimesel aastal ajutiselt töökoormus suureneda, kuid järgmistel aastatel mõju puudub.

### **JäätS § 26 lõige 1<sup>7</sup>**

Kuna *mootorsõiduki tootja, rehvi tootja, põllumajandusplasti tootja ja mootorsõiduki osa tootja* mõistes selgelt välja, et turule laskmine hõlmab ka sidevahendi abil kauba kättesaadavaks tegemist, siis täpsustatakse täiendatakse volitatud esindaja sätet ning täpsustatakse, et volitatud esindaja määratakse kirjaliku volitusega. Edaspidi tuleb mootorsõiduki, mootorsõiduki osa, rehvi ja põllumajandusplasti tootjal, kes laseb majandus- või kutsetegevuse korras oma tooteid teise Euroopa Liidu liikmesriigi turule, kus tal puudub asukoht, määrata selles liikmesriigis elu- või asukohta omava füüsilisest või juriidilisest isikust volitatud esindaja, kes täidab tema eest tootjale pandud kohustusi. Volitatud esindaja võimaldab siseturu tõrgeteta toimimist ning vähendab halduskoormust. Volitatud esindaja vastutab tootja kohustuste täitmise eest. Volitatud esindaja määramine võimaldab lihtsamini tootja registreerimist ning aruande esitamist.

**Kavandatud muudatus:** põllumajandusplasti tootja, rehvi tootja ja mootorsõiduki tootjad, kellel Eestis tegevuskohta ei ole, kuid kes sõltumata müügiviisist lasevad majandus- või kutsetegevuse korras Eesti turule probleemtooteid, määravad probleemtoodete turule laskmiseks Eestis elu- või asukohta omava füüsilisest või juriidilise isikust volitatud esindaja.

**Sihtrühm:** põllumajandusplasti tootjad, rehvi tootjad ja mootorsõiduki tootjad. Probleemtooteregistris on 12.06.23 seisuga registreeritud 930 elektri- ja elektroonikaseadmete

tootjat, 7 põllumajandusplasti tootjat, 183 rehvi tootjat, 132 mootorsõiduki tootjat ning 51 mootorsõiduki osade tootjat.

**Mõju ettevõtjate tegevusele ja majandusele:** mõningane mõju ettevõtjate tegevusele ja majandusele. Edaspidi on tootja, kes tegutseb Eesti turul, kuid kellel ei ole Eestis tegevuskohta, võimalus jäätmeseadusest tulenevaid kohustusi täita volitatud esindaja kaudu. Selle sättega võimaldatakse tootjal tegutseda ilma tegevuskohata, kui tootja on määranud endale volitatud esindaja. See võimaldab siseturu tõrgeteta toimimist ning vähendab tootjate halduskoormust. Tootjate halduskoormus väheneb, kuna tootjal lubatakse tegutseda ilma tegevuskohata. Kui tootja volitatud esindajat ei määrata, tuleb seadusest tulenevaid kohustusi täita tootjal endal ning luua Eestisse tegevuskoht. Volitatud esindaja peab ennast registreerima probleemtooteregistris ning seejärel nimetab ta endaga liitunud probleemtoodete tootjad ja turustajad, kelle asukoht on väljaspool Eestit, kuid kes lasevad Eesti turule probleemtooteid. Mõju sagedus on ühekordne, kaugmüügiga tegelev tootja sõlmib lepingu volitatud esindajaga, kes korraldab tootja registreerimise probleemtooteregistrisse ning kes esitab kord aastas aruandeid, nagu teisedki probleemtoodete tootjaid.

**Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele:** väheoluline mõju riigiasutustele. Keskkonnaametis on tootjavastutuse töögrupp, kuhu kuulub 8-10 inimest, kes tegelevad probleemtoodete tootjate, tootjate ühenduste ning probleemtoodete jäätmete jäätmekäitlejate kontrollimisega. Probleemtooteregistri volitatud esindaja on Keskkonnagentuur. Keskkonnagentuuris tegeleb probleemtoodete tootjate juhendamisega, tootjate registreeringutega, tootjate aruannetega ning andmete analüüsiga üks töötaja. Keskkonnaameti ja probleemtooteregistri töötajad puutuvad muudatusega küll kokku, kuid töökoormust muudatus oluliselt ei mõjuta. Tootjate kontrollimisel kontrollitakse, kas tootja täidab jäätmeseadusest tulenevaid nõudeid, sh kas tootjal on olemas tegevuskoht Eestis. Edaspidi lisandub tootja ja volitatud esindajaga lepingu olemasolu kontrollimine, mis töökoormust oluliselt ei mõjuta.

**Mõju elu- ja looduskeskkonnale:** väheoluline mõju elu- ja looduskeskkonnale, mõju elu- ja looduskeskkonnale puudub

**Mõju olulisus:** tervikuna pigem väheoluline mõju. Täpsustused on vajalikud, et luua parem õigusselgus ja ühtsem lähenemine kõigile tootjatele. Samuti ei avalda muudatus olulist mõju riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste korraldusele ning mõju elu- ja looduskeskkonnale puudub. Tootjatel võimaldab siseturu tõrgeteta toimimist ning vähendab tootjate halduskoormust.