



KLIIMAMINISTEERIUM

Riigikantselei

Teie 12.03.2026 nr 2-5/26-00521

Meie 03.04.2026 nr 1-5/26/1037-3

Ettepanek Vabariigi Valitsuse seisukoha kujundamiseks liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (kergliikurite ja pisimopeedide regulatsioon) (840SE) kohta

Kliimaministeeriumile on tehtud ülesandeks vaadata läbi Siseministeeriumi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi seisukohad Eesti Keskerakonna fraktsiooni 09.03.2026. a algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (kergliikurite ja pisimopeedide regulatsioon) (840SE) kohta ning esitada ettepanek Vabariigi Valitsusele seisukoha kujundamiseks.

1. Arvamuse avaldamiseks esitatud eelnõu

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõuga (840SE) soovitakse:

- 1) anda omavalitsusüksusele õigus kehtestada oma territooriumil renditavate või üüritavate kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste piirarv;
- 2) kehtestada nõue, et ettevõtja peab tagama üüri- või renditeenuse kasutaja vanuse kontrollimise selliselt, et alla seaduses sätestatud vanusepiiri isikul ei oleks võimalik sõidukit kasutada;
- 3) kehtestada nõue, et ettevõtja peab kontrollima pisimopeedi rendile või üürile andmisel alaealise kasutaja juhtimisõigust selliselt, et ilma nõutava juhtimisõigusega alaealisel isikul ei oleks võimalik sõidukit kasutada;
- 4) kehtestada nõue, et ettevõtja peab kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta rendile või üürile andmisel kuni 16-aastasele kasutajale pakkuma jalgratturikiivri rentimise või üürimise võimalust.

Eelnõu seletuskirja kohaselt on eelnõu ajendiks kergliikurite ja pisimopeedidega seotud liiklusõnnetuste sagenemine, alaealiste kasutajate juhtimisõiguse kontrolli puudumine ning turvavarustuse kasutamata jätmine. Eelnõu jõustumine on kavandatud 2026. aasta 1. juulil.

2. Siseministeeriumi arvamus

Siseministeerium (SIM) märgib oma 24.03.2026. a kirjas nr 1-797-2, et eelnõu 840SE vastab sisult Riigikogu liikme Anastassia Kovalenko-Kõlvarti 7.04.2025. a algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõule (614SE), mis lükati Riigikogus I lugemisel tagasi, ning kuna sõnastust pole muudetud, kordab ministeerium oma varasemat seisukohta.

Siiski, erinevalt eelnõule 614SE esitatud arvamusest märgib SIM seekord, et toetab KOV-ile renditavate ja üüritavate jalgrataste, kergliikurite ja pisimopeedide piirarvu kehtestamise õiguse andmist.

Samuti toetab SIM ka ettevõtjatele seatavaid vanuse- ja juhtimisõiguse kontrollimise nõudeid, kuid leiab, et eelnõu järelevalvesätted on puudulikud – riikliku järelevalve teostaja on jäänud piisavalt määratlemata, KOV-i järelevalvepädevus ei laiene kavandatud nõuetele ning reaalne võimalus nõuete täitmist ettevõtjatel nõuda puudub.

Kiivri pakkumise kohustust peab SIM küsitavaks, viidates teiste riikide kogemusele, kus kiivrid varastatakse või visatakse ära ning ühiskasutuses kiivrit peetakse ebahügieeniliseks.

3. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi arvamus

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM) märgib oma 30.03.2026.a. kirjas nr 2-3/913-2, et ei toeta eelnõu 840SE.

MKM toetab liiklusohutust suurendavaid meetmeid, kuid peab oluliseks, et muudatused oleksid põhjendatud, proportsionaalsed ja ei tooks ettevõtjatele põhjendamatu halduskoormust. MKM leiab, et kehtiv regulatsioon (09.07.2024 jõustunud LS redaktsioon) annab KOV-ile juba piisavad võimalused kõneks olevate sõidukite reguleerimiseks ning need võimalused ei ole veel täiel määral kasutust leidnud.

Kvoodinõude osas toob MKM välja, et puuduvad kriteeriumid sõidukite jaotamiseks ettevõtjate vahel, uute turule sisenejate kohtlemine on lahendamata ning piirangud seavad ohtu ettevõtjate õigustatud ootused ja tehtud investeeringute tasuvuse.

Vanuse- ja juhtimisõiguse kontrolli osas peab MKM seda põhimõtteliselt vajalikuks, kuid rõhutab, et mõjud ettevõtjatele on eelnõus 840SE hindamata ning ettevõtlusvabaduse piiramine peab olema kaalukas ja õiguspärane.

Kiivri pakkumise kohustust peab MKM problemaatiliseks praktiliste takistuste tõttu (hoiustamine, hügieen, vargusrisk) ning ka selle meetme mõjusid ei ole hinnatud. Kokkuvõtvalt leiab MKM, et seletuskirjas ei ole piisavalt analüüsitud, miks kehtivad regulatsioonid ei ole piisavad, ega hinnatud kavandatavate meetmete mõju ettevõtjatele.

4. Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi arvamus

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (REM) teeb oma 31.03.2026. a kirjas nr 1.4-2/698-1 ettepaneku eelnõu 840SE mitte toetada.

REM leiab, et sõidukite piirarvu kehtestamine piirab olulisel määral ettevõtlusvabadust ning eelnõu seletuskirjas puudub kavandatava ettevõtlusvabaduse piiramise proportsionaalsuse analüüs – ei ole selgitatud, kuidas piirarvu kehtestamine on taotletava eesmärgiga võrreldes sobiv, vajalik ja mõõdukas meede ehk eelnõu mõju ettevõtjate ettevõtlusvabadusele on hindamata. Samuti ei ole seletuskirjas põhjendatud, miks kehtiva liiklusseaduse (sh 09.07.2024 jõustunud muudatuste) tõhusam rakendamine ei aitaks probleeme lahendada. REM osutab, et peamiselt juhtuvad õnnetused üüri- ja rendikergliikuritega just nädalavahetusesti ning õistel aegadel ja märkimisväärses osas joobes juhtidega – seega on probleemiks juhtide liikluskäitumine, mitte sõidukite arv, ning kvoodinõue seda ei lahenda. REM toob välja, et kvoodinõude rakendamine eeldaks sisuliselt majandustegevuse loakohustuse loomist, mida REM samuti ei toeta.

5. Kliimaministeriumi arvamus

5.1. Eelnõu kattub sisuliselt varasema tagasi lükatud eelnõuga 614SE

Nagu Siseministerium märkis, siis eelnõu 840SE on oma reguleerimisesemelt ja sisult identne (välja arvatud jõustumisaeg) eelnõuga 614 SE, mida Vabariigi Valitsus arutas 05.05.2025. a istungil ja otsustas mitte toetada¹. Eelnõu 840SE ei sisalda võrreldes eelnõuga 614SE uusi lahendusi ega kõrvalda varasemalt välja toodud puudusi. Alljärgnevalt esitame mittetoetamise põhjendused osaliselt uuesti ja täiendame neid.

5.2. Kvoodinõue (sõidukite piirarv)

Kehtiv regulatsioon annab omavalitsusüksustele juba piisavad vahendid. Liiklusseaduse 12². peatükis (jõustunud 09.07.2024) sisaldub regulatsioon, mille alusel on omavalitsusüksusel võimalik kehtestada erinevaid piiranguid rendiks ja üüriks pakutavate pisimopeedide, kergliikurite ja (elektri)jalgrataste kasutamisele läbi majandustegevuse nõuete asjaomasele ettevõtjale. Nende sätete alusel on omavalitsusüksusel võimalik:

- 1) seada sõiduki kasutamisele geograafilisi, ajalisi, sõidukiiruse ja parkimise piiranguid;
- 2) kehtestada piirkonnad, kus ettevõtja peab geopiirangu abil piirama sõiduki parkimise võimalusi;
- 3) kehtestada piirkonnad ja kellaajad, mil ettevõtja peab geopiirangu abil piirama sõiduki kiirust;
- 4) kehtestada nõuded parkimiskohtade kasutamisele;
- 5) kehtestada nõue, et ettevõtja peab oma sõidukid varustama identifitseerimisnumbri ning ettevõtja telefoninumbri ja ärinimega.

Seega vastupidiselt eelnõu 840SE seletuskirjas väidetule sisaldub kehtivas õiguses juba paindlik regulatsioon, mis võimaldab kehtestada mitmekülgseid kohalikke piiranguid ja lisatingimusi, et vähendada rendile või üürile antavate sõidukite kasutamisest tulenevaid riske. Nende meetmete rakendamine on juba andnud tulemusi – 2025. aasta andmed näitavad, et kergliikuriõnnetuste koguarv on võrreldes varasemate aastatega langenud.

Kvoodinõue ei lahenda peamist probleemi. Liiklusõnnetuste statistika ja Transpordiameti igaaastaste küsitlusuuringute baasil saab väita, et rendisõidukitest tulenevaks peamiseks probleemiks ei ole ettevõtjate tegevus ega sõidukite arv, vaid sõidukijuhtide liikluskäitumine – nõuetele mittevastav parkimine, hooletu juhtimine, mittesobiva sõidukiiruse valimine ning joobes juhtimine. Sõidukite arvu piiramine ei mõjuta otseselt neid käitumismustreid. Kvoodisüsteem ei ole suunatud ühegi nimetatud käitumusliku probleemi lahendamisele. Sõidukite üldarvu piiramine ei muuda juhte hoolikamaks ega reegleid järgivamaks. Liiklusdistsipliini parandamiseks on vaja tegeleda käitumise mõjutamisega, teadlikkuse tõstmisega, infrastruktuuri kohandamisega ja reeglite tõhusama jõustamisega.

Kvoodinõue on pakutud kujul ebaproportsionaalne ettevõtlusvabaduse riive. Kehtivas õiguses on olemas vähem koormavaid meetmeid, mis on otseselt suunatud probleemi tuumale. Kvoodinõude kehtestamine esitatud kujul võib viia põhiseadusest tuleneva ettevõtlusvabaduse rikkumiseni. See suurendaks oluliselt halduskoormust ja nõuaks sisuliselt tegevusloasüsteemi loomist. Kaalutluskriteeriumiteta kvoodisüsteem loob lisaks kõrge barjääri ettevõtjatele turule sisenemiseks, eriti kui kvoodid on juba jaotatud olemasolevate operaatorite vahel, mis pärsib konkurentsi ja innovatsiooni ning muudab teenuse tarbijatele kallimaks. Eelnõu seletuskirjas ei ole nõuetekohaselt hinnatud meetme proportsionaalsust ega riive ulatust ettevõtlusvabadusele.

Eelnõust ja seletuskirjast ei selgu, milliste kriteeriumite alusel kvooti määratakse. Vastust ei leia näiteks järgmistele küsimustele:

¹ <https://www.riigikogu.ee/download/4c8df510-ea4a-4029-97cc-9e05ae789422>

Eelnõu 840SE ei lahenda kergliikurijuhtide vanusekontrolli probleemi. Eelnõu 840SE näeb ette ettevõtjale kohustuse kontrollida juhi vanust, kuid ei kehtesta kergliikurijuhile vanuse alammäära ega laienda juhtimisõiguse nõuet. Kehtiva liiklusseaduse kohaselt nõuab seadus kergliikurite puhul jalgratta juhtimisõigust ainult juhul, kui liigeldakse sõiduteel, samas kui peamine liiklemiskeskond kergliikuritele on jalgratta- ja jalgteel, jalgrattateel ning kõnniteel – seal liiklemiseks kehtiv õigus juhtimisõigust ega vanuse alammäära ei nõua. Ettevõtjale pandav vanusekontrolli kohustus jääb eelnõuga 840SE seega kergliikurite osas sisuliselt tühjaks, sest puudub kontrollitav vanusepiir. Kliimaministeeriumi eelnõu lahendab selle probleemi, kehtestades kergliikuri juhtimise vanuse alammäära (10 aastat) sõltumata tee liigist ja laiendades kergliikurijuhile jalgratta juhtimisõiguse omamise nõude kõigile teedele.

Eelnõus 840SE puudub sanktsiooni- ja vastutusmudel. Eelnõu 840SE paneb kohustusi ettevõtjale, kuid ei kehtesta vastutust reguleerivaid sätteid isikule, kes lubab alaealist sõidukit juhtima. Kliimaministeeriumi eelnõu loob selleks uue väärtekoosseisu.

Eelnõus 840SE puudub toimiv järelevalvemudel. Riikliku järelevalve teostaja on eelnõus 840SE jäänud määratlemata ning seega on ka nõuete täitmise tagamine puudulik. Kliimaministeeriumi eelnõu annab KOV-ile selge õigusliku aluse järelevalveks, sealhulgas kontrolltehingute tegemise õiguse.

Eelnõus 840SE on mõjud hindamata. Eelnõu 840SE seletuskirjas ei ole asjakohaselt hinnatud kavandatud muudatuste mõjusid. Kliimaministeeriumi eelnõu seletuskirjas on nõuetekohane mõjuanalüüs, sealhulgas hinnang halduskoormusele ettevõtjatele, kodanikele ja avalikule sektorile.

5.4. Kiivri pakkumise nõue

Eelnõu sisaldab ettepanekut kehtestada nõue, et ettevõtja peab pakkuma kuni 16-aastasele sõiduki juhile jalgratturi kiivri rentimise või üürimise võimalust. Leiame, et säte sellisel kujul ei täida eesmärki ega ole praktikas teostatav.

Pelk pakkumise võimalus ei taga kiivri kandmist. Eelnõus ega seletuskirjas ei ole kirjeldatud, mis kujul ja millal see pakkumine toimuma peab. Näiteks kas piisab üksnes sellest, et ettevõtja teeb mobiilirakenduses pakkumise, et isikul on võimalus kuskilt kiiver laenutada? Eelnõust ei selgu, kuidas kasutaja kiivri kätte saab, kas kiiver peab olema sõiduki küljes või on kiiver kättesaadav teatud kiivri laenutuspunktides. Selline ebamäärane kohustus ei too kaasa reaalselt liiklusohutuse paranemist.

Eelnõust ei selgu, kuidas lahendatakse näiteks järgmised olulised praktilised probleemid:

- 1) kuidas tagada kiivri füüsiline kättesaadavus iga sõidu alguses, arvestades et rendisõiduki kasutuselevõtu asukoht on ettearvamatu ja muutub pidevalt;
- 2) kuidas tagada laenukiivri hügieenilisus korduval kasutamisel erinevate isikute poolt;
- 3) kuidas lahendada kiivri suuruse sobivus – üks kiivrisuurus ei sobi kõigile kasutajatele;
- 4) kuidas tagada kiivri kasutuskõlblikkus märja ilma ja muude ebasoodsate tingimuste korral;
- 5) kas kiivri puudumine peaks tehniliselt blokeerima sõiduki kasutamise, mis eeldaks ettevõtjalt uute tehniliste lahenduste väljatöötamist.

Nõue ei ole kooskõlas üüri- ja renditeenuse tegelike kasutustingimustega. Rendi- ja üüriteenuse pakkujate kasutustingimustes on kergliikuri kasutamiseks kehtestatud enamasti vanusepiirang 18 eluaastat, st teenuse kasutamine on lubatud alates 18. eluaastast. Liiklusseadusest tuleneb kiivri kandmise kohustus aga alla 16-aastastele. Kui teenusepakkuja tingimuste kohaselt ei tohiks alla 18-aastane isik teenust üldse kasutada, siis jääb arusaamatuks kellele on kiivri pakkumise nõue suunatud. Seega on eelnõu 840SE kiivrinõue suunatud sihtrühmale, kes ei tohiks renditeenust kasutada, mis muudab nõude sisuliselt tühjaks.

Praktikas on kiivrisüsteem osutunud läbikukkunuks. Meile teadaolevalt testis Bolt 2024. aasta aprillis-mais kiivrisüsteemi Vilniuses selliselt, et sõidukitel olid kaasas mehaanilise lukuga kiivrid. Tulemus oli see, et vähem kui kuu ajaga kadus või lõhuti ligikaudu 90% kiivritest. Sarnaseid probleeme on esinenud ka mujal. Näiteks katsetas Oslo linn seda 2023. aastal, mil seati nõue varustada elektrilised tõukerattad kiivriga. Lahendus osutus praktikas ebaõnnestunuks: kasutajad keeldusid kiivreid kandmast hügieenilistel põhjustel, kiivreid lõhuti, varastati ja jäeti tänavatele vedelema, mis omakorda tekitas linnaruumis jäätmeprobleemi. Kogemuse tulemusel sellisest nõudest hiljem loobuti. See kõik näitab ilmekalt, et avalikus ruumis vabalt ligipääsetavate kiivrite vandalismi- ja vargusrisk on vältimatult kõrge ning muudab süsteemi ebaökonoomseks.

Kokkuvõtvalt on kiivri pakkumise kohustus pakutud kujul ebatõhus ja ebapraktiline ning ei lahenda tegelikku ohutusprobleemi.

5.5. Ebarealistlik jõustumistähtaeg

Eelnõu kohaselt jõustub seadus 2026. aasta 1. juulil. See tähtaeg on ilmselgelt liiga lühike, et ettevõtjad jõuaksid teha vajalikud IT-arendused isikutuvastuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimiseks ning kiivrikohustuse lahendamiseks ning planeerida tegevust ebapiisavalt sisustatud kvoodinõude jõustumisel.

5.6. Kliimaministeriumi koostatud eelnõu on esitatud kooskõlastusringile arvamuse avaldamiseks

Nagu käesoleva kirja punktis 4.3 selgitatud, siis on Kliimaministerium koostanud ja esitanud kooskõlastusringile liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu, mis käsitleb sama valdkonda, kuid lahendab tuvastatud probleemid süsteemsemalt ja põhjalikumalt. Kliimaministeriumi koostatud eelnõu jõustumine on kavandatud 2027. aasta 1. jaanuarile, mis annab ettevõtjatele piisavalt aega vajalike arenduste tegemiseks ja tegevuste planeerimiseks.

6. Ettepanek Vabariigi Valitsusele seisukoha kujundamiseks

Tulenevalt eelnevast teeme Vabariigi Valitsusele ettepaneku eelnõu 840SE mitte toetada. Eelnõu on sisuliselt identne varasema tagasi lükatud eelnõuga 614SE, ei kõrvalda varem tuvastatud puudusi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kuldar Leis
taristuminister

Lisad: Siseministeriumi arvamus; Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi arvamus;
Regionaal- ja Põllumajandusministeriumi arvamus

Lisaadressaadid: Siseministerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, Regionaal- ja Põllumajandusministerium

Hindrek Allvee, 639 7670
hindrek.allvee@kliimaministerium.ee