



Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee
Suur-Ameerika 1
15006, Tallinn, Harju maakond

Teie 24.03.2026 nr 1-4/26/1190

Meie 08.04.2026 nr 1.2-3/26/4966-2

Arvamus liiklusseaduse muutmise seaduse (alaealiste kergliikurijuhtide ohutus) eelnõule

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirjas rõhutatakse, et eesmärk on parandada alaealiste liiklejate liiklusohutust kergliikurite ja sarnaste elektrisõidukite kasutamisel. Eelnõu koostamise ajendiks on eelkõige asjaolu, et nimetatud sõidukitega seotud õnnetustes osalenute seas on märkimisväärselt palju alaealisi.

Samas eelnõuga kavandatakse muudatus, millega soovitakse lubada kergliikuriga teeliikluses osalema kõik 10-15-aastased alaealised, kes omavad jalgratta juhtimisõigust, irdub seletuskirjas toodud eesmärgist – alaealiste liiklejate liiklusohutuse parandamine ja [Liiklusohutusprogramm 2026-2030](#) alaeesmärgi tegevustest - alla 16-aastaste laste liiklussurmade viimine 2035. aastaks nullini.

Transpordiamet peab oluliseks juhtida tähelepanu:

- Euroopa Transpordi Ohutusnõukogu (ETSC) soovitusel <https://etsc.eu/recommendations-on-safety-of-e-scooters/> tõsta kergliikurite kasutajate vanusepiiri 16 eluaastani;
- Soomes kehtestatud piirangule, mis ütleb, et kergliikuri juht peab olema vähemalt 15-aastane <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saaduskokoelma/2025/304>;
- et, sarnased ja veelgi kõrgemad piirangud kehtivad mitmetes teistes Euroopa riikides <https://www.researchgate.net/search/publication?q=e-scooter>;
- küsitavusele vanusepiirangute loogikas: kui pisimopeed, mis on stabiilsem sõiduvahend, eeldab vähemalt 14-aastast juhti, siis ebastabiilsema sõiduvahendi (nt kergliikuri) puhul pakutakse vanusepiiriks 10 eluaastat;
- seletuskirjas statistika puudumisele, mis näitaks korrelatsiooni alaealiste puhul jalgratturi juhiloa olemasolu ja kergliikuriga liiklusõnnetuses osalemise vahel;
- tõsiasjale, et varasematel aastatel väljastatud jalgratturi koolitus keskendus ainult jalgrattale ja seal puudusid (ja ka täna puuduvad) moodulid, mis oleksid sisaldanud praktilise kergliikuri õpet sh:
 - o kergliikuriõppe mahtu;
 - o miinimumnõuded praktilistele oskustele (põhioskused, tasakaal, ohutu pidurdamine, manööverdamine, riskide hindamine ja nende vältimine).
 - o praktilise sõidu mahtu;
- asjaolule, et pelgalt jalgratturi juhiloa omamine, ilma vastavat koolitusprogrammi läbimata ja ilma tegelikke oskusi andmata, ei teeni alaealiste liiklusohutuse parandamise huve, vaid tekitab petliku illusiooni ohutusest ja toob liiklusse formaalse juhtimisõiguse, kuid tehniliste sõiduuskusteta liiklejad;
- et eelneval viiel aastal on jalgratta juhilube väljastatud enam kui 33 000 isikule:

Aasta	2021	2022	2023	2024	2025
Isikud	6345	7069	6352	6259	6197

Tulenevalt ülaltoodust teeb Transpordiamet ettepaneku ühtlustada kergliikuri ja pisimopeedi juhtimisõigust andev vanusepiir ning lubada kergliikurit ja pisimopeedi juhtida vähemalt 14-aastaselt isikul, kellel on jalgratta juhtimisõigus.

Täiendavalt teeme ettepanekud:

- **kehtestada liiklusseadusega 14-18 aastastele kergliikuri ja pisimopeedi juhtide suurimaks lubatud kiiruseks 15 km/h;**
- **kehtestada kuni 18-aastastele kergliikuri-, pisimopeedi ja elektrijalgratta juhtidele jalgrattakiivri kandmise kohustus.**

Madalama kiirusega liiklemine parandab üldist liiklusohutust: see vähendab õnnetuste arvu, muudab need vähem raskeks ning annab juhile rohkem kontrolli ohuolukorras. Noorele kergliikuri ja pisimopeedi juhile kehtiv kiiruspiirang mõjutab isikute teadlikkust ja paneb juhte rohkem mõtlema oma sõidustiili riskantsusele. Kergliikuril või pisimopeedi mõningatel mudelitel spidomeetri puudumine ei ole takistuseks. Alati on võimalik juhtrauale kinnitada lisaseade või mobiiltelefon, milles alla laetav app annab visuaalselt või koos helisignaaliga teada lubatud sõidukiiruse ületamisest. Varasemalt kehtis ka Eestis algajale mootorsõidukijuhile kiiruspiirang 70 km/h, mille tarbeks ei pidanud looma eraldi madalama kiiruspiiranguga sõidukeid, vaid sellest kinnipidamine oli mootorsõidukijuhi kohuseks.

Kergliikuri kukkumise füüsikat on põhjalikult uuritud. 2021. aastal ilmus teadusajakirjas Journal of Automobile Engineering ([PDF](#)) [Front steering design guidelines formulation for e-scooters considering the influence of sitting and standing riders on self-stability and safety performance](#), kus võrreldi jalgratta, pisimopeedi ja kergliikuri pidurdamisdünaamikat. Selgus, et püstiasendis sõites pidurdades liigub massikese kõige rohkem. Eksperiment näitas, et kergliikuriga tuleb väga ettevaatlikult ja aeglaselt pidurdada, sest sõitja käib üle lenkstangi niipea, kui pidurduskiirus oli suurem kui viis meetrit sekundi ruudu kohta (m/s^2). Seevastu jalgrattal lausa $7,5 m/s^2$.

See tähendab, et olenevalt pidurisüsteemist ja rehvidest on keskmise kergliikuri pidurdusmaa ka vaid 15 km/h sõites 7–10 meetrit pikk. Seega on takistust märganud kergliikurijuhil vaid kaks halba valikut: kas ohutult pidurdada ja pörgata kokku eesootava takistusega või pidurdada kiiresti ja kukkuda.

Kergliikuri, pisimopeedi ja elektrijalgrattaga liigeldes on oluline passiivne turvavarustus, ehk see, mis hoiab ära või leevendab kukkumisel või õnnetusse sattumisel kaasnevaid peatrauma tagajärgi. Sobiva mõõdu ja nõuetekohaselt rihmaga kinnitatud kiivri kasutamisega <https://tinyurl.com/pn3je3d8> saavutatakse peatraumade vähenemine liiklusõnnetuse ning kukkumise korral. Kiivri kandmine kergliikuriga sõites võib vähendada peavigastuste riski kuni 44% <https://etsc.eu/reducing-serious-injuries-on-european-roads-pin-flash-48/> ja jalgrattakiivrid vähendavad raskeid peavigastusi 60% <https://tinyurl.com/pn3je3d8> võrra.

Samuti teeme ettepaneku:

- **Täiendada eelnõud ja lisada §-le 149 uus lõige järgmises sõnastuses: „(4) Jalgratturi ja pisimopeedijuhi ettevalmistamise korra kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega“;**
- **Kui § 149 täiendamise ettepanek jõuab eelnõusse, siis on vajalik alustada määruse nr 43 ajakohastamisega. Määruse nr 43 hetkel kehtetuks tunnistatud § 8 on vajalik taastada ja lisada lõige 1 „Jalgratturi ettevalmistus toimub käesoleva määruse lisa 4 järgi“. Transpordiameti poolt on uues redaktsioonis Lisa 4 mustandina koostatud ja üldhariduskoolidele ja autokoolidele tutvustatud.**
- **Kaaluda määruse nr 43 Lisas 4 toodud õppekava täiendamist vähemalt ühe sõidutunniga, mis käsitleb elektritõukeratta ja jalgratta või pisimopeedi sõiduvõtete erisusi.**

Selgitus eeltoodud ettepanekute kohta:

Eelnõu §-i 1 punktid 1-2 puudutavad otseselt jalgratta juhtimisõiguse andmist reguleerivat majandus- ja kommunikatsiooni ministri 14.06.2011 määrust nr 43 „[Jalgratturi ja pisimopeedijuhi eksamineerimise, jalgratta juhtimisõiguse andmise ning juhiloa väljastamise kord, jalgratturi juhiloa vorm ning nõuded jalgratturi kvalifikatsioonile](#)“ (edaspidi määrus nr 43).

Määruse nr 43 lisa 4, mis kirjeldab jalgratturi eksamiks ettevalmistuse õppe mahtu, kestust, sõiduõppe korraldust ja õppes käsitlevaid teemasid, on hetkel LS § 150 lõikes 1 toodud koolitamise õigust omavatele asutustele soovituslik, mitte kohustuslik [[RT I, 28.02.2015, 1](#) - jõust. 01.05.2015]. Lisa 4 toob välja soovitusliku õppe minimaalse kestuse (1 kuu), minimaalne õppemahu (20 akadeemilist, mille hulka arvestatakse ka teooria- ja sõidueksam kokku 2 akad t) ja sõiduõppe korralduse ning õppe sisuteemad.

2015. aasta LS muudatusega tunnistati kehtetuks § 150 lõiked 4 ja 5, mis sätestasid ettevalmistamise nõuded sh õppe kestuse, korralduse, mahu ja õpiväljundid ning nõuded õppeväljakule ja -vahenditele. Muudatuse põhjuseks oli toodud asjaolu, et jalgratturi või pisimopeedijuhti eksamiks ettevalmistav lapsevanem (LS § 150 lg 2) ei pea omama määruse nr 43 eelmises redaktsioonis toodud koolitamise õppekava ning omama nõuetele vastavat õppeväljakut ja -vahendeid. Muid põhjuseid ettevalmistamise korra kehtetuks tunnistamise kohta seletuskirja märgitud ei olnud.

Planeeritav seaduse muudatus on kergliikurijuhtide osalusel esinevate ohuolukordade ja õnnetuste ennetuseks oluline ja vajalik muudatus. Muudatus kasvatab jalgratturi eksamiks ettevalmitava koolituse nõudlust ja vajalik on tagada võimalikult ühtsed õppe alused ja kvaliteet. Seetõttu on asjakohane võimalusel taaskehtestada kohustuslik ettevalmistuse kord (minimaalne õppemah, kestus, korraldus ja õpiväljundid), et koolitajad saaksid lähtuda ühtsetest alustest noorte eksamiks ettevalmistamisel.

Transpordiameti poolt on loodud mustand kehtiva määruse nr 43 muudatusteks sh uues redaktsioonis Lisa 4. Muudatusi on ameti poolt tutvustatud ka jalgrattureid aktiivselt koolitavatele ja eksamineerivatele autokoolidele ning koolidele. Veebikohtumised toimusid vahemikus jaan-märts 2026. aastal.

Transpordiameti poolt koostatud muudatusettepanekud on koostatud nii jalgratta juhtimisõiguse taotlejate ja nende seaduslike esindajate kui ka koolituse ja eksamineerimise õigust omavate asutuste huve silmas pidades. Transpordiamet on mitmel aastal käinud vaatlemas koolides toimuvaid jalgratturi sõidueksameid. Nõustamise eesmärgil läbiviidud vaatlused on andnud alust järeldada, et õppesõidu tundide mahtu ja korraldust tõlgendatakse koolitajate poolt erinevalt. Sõiduõppes keskendutakse pigem sõiduvõtete arendamisele (I järgu harjutuste selgeks õppimine) ning liikluses ohutu käitumise arendamisele (sõidutunnid vähese liiklusega teedel) pööratakse mõnede koolitajate poolt vähem tähelepanu. Taas kehtestatud kohustuslik ettevalmistuse korraldus annab koolitajale kindlama raami teadmiste ja oskuste saavutamiseks ning tagavad ühtlasema õppe taseme.

Arvestades kergliikuri juhtimise (sh pidurdamise) võtete erisusi võrreldes näiteks jalgrattaga, tasub kaaluda täiendavalt õppekavasse minimaalselt ühe õppesõidu tunni lisamist, kus käsitletakse kergliikuri (eelkõige elektritõukeratta) juhtimisvõtteid koos praktiliste harjutustega liikluseks suletud alal.

Lisaks oleme varasemalt esitanud ettepaneku täiendada LS § 196². Liiklusjärelvalve erisused järgmiselt:

(2) Valla- või linnavalitsusel ja Transpordiametil on õigus:

- 1) teisealdada sõiduk valvega hoiukohta või politseiasutusse käesoleva seaduse §-s 92 sätestatud alusel ja korras;
- 2) vajaduse või ohu korral keelata liiklus või piirata seda.

§ 196² lg 3: Politsei- ja Piirivalveamet võib käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 3 sätestatud alusel

ning valla- või linnavalitsus ja Transpordiamet võivad käesoleva paragrahvi lõike 2 punktis 1 sätestatud alusel teisaldatud sõiduki müüa või hävitada korrakaitseaduse §-s 53 sätestatud korras. Politsei- ja Piirivalveametil, ning valla- või linnavalitsusel ja Transpordiametil on õigus saada liiklusregistrist ja rahvastikuregistrist valvega hoiukohta või politseiasutusse paigutatud sõiduki omaniku või vastutava kasutaja teavitamiseks isiku elu- või asukoha aadress, elektronposti aadress ja telefoninumber. Politsei- ja Piirivalveamet või valla- või linnavalitsus või Transpordiamet teavitab isikut korrakaitseaduse §-s 53 ettenähtud juhtudel tähtkirjaga või teate avaldamisega Ametlikes Teadaannetes.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Karin Victoria Kuuskemaa-Ivanov
juhataja

Helen Härmson
58531041, Helen.Harmson@transpordiamet.ee