



KLIIMAMINISTEERIUM

Riigikantselei

Teie 28.09.2026 nr 2-5/26-01884

Meie 08.10.2026 nr 1-5/26/3622-2

Ettepanek Vabariigi Valitsuse seisukoha
kujundamiseks liiklusseaduse muutmise seaduse
eelno 1025 SE kohta

Kliimaministeeriumile on tehtud ülesandeks esitada Vabariigi Valitsusele ettepanek seisukoha kujundamiseks Riigikogu liikme Priit Sibula 23. septembri 2026. a algatatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu 1025 SE kohta.

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõuga 1025 SE soovitakse muuta teel jalgratta, kergliikuri ja pisimopeediga sõitmisel kinnirihmatud jalgratturikiivri kasutamine kohustuslikuks kõigile juhtidele ja sõitjatele sõltumata nende vanusest. Kehtiva liiklusseaduse kohaselt peavad kiivrit kandma alla 16-aastased juhid ja sõitjad.

Ehkki kiivri kasutamine ei aita ära hoida liiklusõnnetusse sattumist, vähendab see õnnetuse korral peavigastuste saamise riski. Seetõttu tuleb kiivri kandmist soosida ning selgitada liiklejatele selle eeliseid.

Samas, kiivri kasutamise kohustuslikuks muutmine tooks ohutusefekti kõrval kaasa ka olulisi negatiivseid mõjusid, sh nii linnakeskkonnale kui ka säästvate liikumisviiside levikule laiemalt.

Üldine kiivrikohustus annaks ühiskonnale signaali, et jalgrattaga, kergliikuri või pisimopeediga sõitmine on kõrgendatud riskiga tegevus, mida tuleb seetõttu eriti rangelt reguleerida. Statistika kohaselt ei ole jalgrattasõit ohtlikum tegevus kui jalgsi liikumine. Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu¹ on leidnud, et Euroopas on jalakäijal läbitud kilomeetri kohta suurem tõenäosus õnnetusse sattuda kui jalgratturil. Euroopa Jalgratturite Föderatsioon on seetõttu viidanud, et kui muuta kiivri kandmine kohustuslikuks jalgratturitele, tuleks sama loogika alusel nõuda seda ka jalakäijatelt.

Rahvusvaheline kogemus näitab, et kiivrikohustus on toonud kaasa kergliikluse järsu languse. Näiteks Austraalias² ja Uus-Meremaal³ piirkondades, kus kiivri kandmine muudeti kohustuslikuks, vähenes jalgratta kasutamine vastavalt ligikaudu 38% ja 55%, samas kui olulist peavigastuste arvu langust ei täheldatud.

¹ ETSC (1999). Exposure data for travel risk assessment: Current practice and future needs in the EU ja ETSC, (2003), Transport safety performance In the EU a statistical overview.

² Gillham C, Rissel C, 2012. Australian per capita cycling participation in 1985/6 and 2011. World Transport Policy & Practice 2012(May);18(3):5-10

³ Cycling for Transport: ongoing New Zealand household travel survey 2003-2007. New Zealand Ministry of Transport. Nov 2008.

Aktiivsete liikumisviiside vähenemisega kaasneb negatiivne mõju rahvatervisele. Teaduslike hinnangute kohaselt ületab jalgrattasõidust saadav tervislik kasu 20-kordselt õnnetustega seotud kulusid⁴. Seega toob juba väike jalgrattakasutuse langus kaasa netokahju rahvatervisele isegi juhul, kui kiivrid oleks 100% tõhusad. Suurbritannia Transpordiministeeriumi⁵ uuringu kohaselt moodustasid peavigastused vaid 7–8% kõikidest jalgratturite vigastustest ning neist vaid veerandi puhul oleks kiiver aidanud tagajärgi leevendada.

Jalgrattaga sõitmine on üks efektiivsemaid tervist parandavaid ja pikaajalist toetavaid liikumisviise, mis aitab vähendada ummikuid ja muuta linnakeskkonda elamisväärsemaks. Arvestades, et ummikute hind moodustab Euroopa Liidus ligikaudu 1,5% sisemajanduse kogutoodangust ja transpordisektorist pärineb neljandik EL-i kasvuhoonegaasidest, ei ole säästvate liikumisviiside populaarsusega riskimine põhjendatud. Samuti kehtib liikluses põhimõte, et mida rohkem on tänavatel kergliiklejaid, seda enam on teised juhid nendega harjunud, mis omakorda suurendab jalgratturite, kergliikuri- ja pisimopeedijuhtide ohutust liikluspildis. Sõitjate arvu langemine tooks kaasa vastupidise efekti.

Kergliikurite ja pisimopeedide peamine väärtus seisneb nende kasutamise paindlikkuses – neid kasutatakse sageli spontaanselt nn esimese või viimase kilomeetri läbimiseks, näiteks ühistranspordi ja sihtkoha vahel. Kiivri kandmise kohustus välistaks sellised sõidud neil, kel isiklikku kiivrit parasjagu kaasas pole. Ehkki kergliikuri või pisimopeediga sõitmine ei paku jalgrattasõiduga võrreldavat füüsilist koormust, aitab nende kasutamine siiski oluliselt vähendada lühikesi autosõite, leevendada ummikuid ning hoida elukeskkonda puhtama ja vaiksemana. Nende liikumisviiside pärssimine suunaks inimesed tagasi autodesse.

Lisaks muudaks kiivrikohustus keerukaks rattaringluse ja renditõukerataste jagamismajanduse toimimise. Teenusepakujate katsed varustada rendisõidukeid kiivritega on praktikas osutunud ebaõnnestunuks. Näiteks testis Bolt 2024. aasta kevadel Vilniuses mehaanilise lukuga kiivreid, ent vähem kui kuuga kadus või lõhuti ligikaudu 90% varustusest. Sarnase tulemuseni jõudis 2023. aastal ka Oslo linn, kus kiivritest loobuti kasutajate hügieenimurede, varguste, vandalismi ja tänavatele jäetud kiivritest tekkinud jäätmeprobleemi tõttu. Avalikus ruumis vabalt ligipääsetavate kiivrite süsteem osutus praktikas teostamatuks.

Lisaks märgime, et meile teadaolevalt on vanusest sõltumatu kiivrikandmise kohustus Euroopa riikides ainult Küprosel. Eeltoodud põhjustel ei ole kiivrikandmine kohustuslik ka suure rattasõidu osakaalu poolest tuntud riikides nagu Taani ja Holland.

Tulenevalt eelnevast teeme Vabariigi Valitsusele ettepaneku eelnõu 1025 SE mitte toetada.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kuldar Leis
taristuminister

Mait Klein, 625 6379
mait.klein@kliimaministeerium.ee

⁴ A commonly used ratio by for example the British Medical Journal, Hillman M, Cycling and the promotion of health. Policy Studies vol. 14 pp 49-58, 1993.

⁵ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/359311/rccgb-2013.pdf