

Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 71

Kliimaministeerium
Suur-Ameerika 1, Tallinn
Hübriidkoosolek: Microsoft Teams + koosolek

16.06.2026

Koosolek algas: 15:00
Koosolek lõppes: 17:00

Koosolekust võtsid osa:

Komisjoni esimees Kuldar Leis.

Komisjoniliikmed – Igor Taro (SIM), Indrek Sirk (vandeadvokaat), Joel Jesse (Tallinn), Kersten Kattai (Eesti Autoettevõtete Liit), Priit Sauk (TRAM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech), Tuuli Pärenson (LKF).

Asendusliikmed – Einar Hillep (JustDigi), Kalle Toomet (ELVL), Kairi Põldmaa (SOM), Liia Varend (HTM), Taavi Kirss (PPA).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Hindrek Allvee, Getter-Sandra Lipp, Mait Klein, Margus Tähepõld, Mikk Järv, Sander Salmu (KLIM), Alo Kirsimäe, Johann Peetre, Jürgo Vahtra, Maria Pashkevich, Martin Lengi, Siim Vaikmaa (TRAM), Krister Tüllinen (JustDigi), Mark Jefimov (Tallinn), Kadi Zavadskis (TTJA), Uku Tampere (PPA külaline).

Koosoleku päevakord:

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. EMS hetkeseis (Johann Peetre, Transpordiamet);
3. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2027–2030 eelnõu tutvustamine (Alo Kirsimäe, Transpordiamet);
3. Vaba mikrofoni, info:
 - liikluseaduse muudatuste panekud, hetkeseis (KLIM)
 - isejuhitavad sõidukid, hetkeseis (TRAM)
 - ettepanek automaatse kiirusekontrolli puhul nn sekkumise künnise suurendamiseks (PPA).

Koosoleku käik:

1. Liiklusohutuse olukord

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert Villu Vane andis ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast.

2026. aasta viie kuu jooksul juhtus 472 liiklusõnnetust (2025. aastal 529), neis sai vigastada 598 (584) ja hukkus 11 (12) inimest.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel juhtus 20 (44) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 22 (55) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus 2 (5) inimest.

Kergliikurijuhi osalusel juhtus 65 (73) liiklusõnnetust, neis sai vigastada 66 (73) inimest. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 40 (55), kokkupõrkeid 22 (16) ja otsasõite jalakäijatele 3 (2). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 27% (60%), joobes 15% (31%) ning 58% (10%) õnnetustest polnud juhtide seisund teada.

2026. aasta viie kuuga vähenes **ühesõidukiõnnetuste** arv 18%, õnnetusi juhtus 182 (222), neis sai vigastada 222 (239) inimest ja hukkus 5 (6) inimest.

Kokkupõrgete arv kasvas 2%, kokkupõrkeid toimus 187 (184), neis sai vigastada 268 (222) ja hukkus 4 (2) inimest.

Jalakäijatega juhtunud õnnetuste arv kasvas 13%, õnnetusi oli 96 (85), vigastada sai 99 (88) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 2 (4) jalakäijat.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel toimus 2026. aasta viie kuuga 14 603 (12 923) kindlustusjuhtumit, kasv 13%. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 1,3%, 31. mai 2026 seisuga oli kindlustuskohustusega hõlmatud sõidukeid¹ 902 113 (890 268).

Liiklusalaseid rikkumisi avastati 2026. aasta viie kuu jooksul 32 484 (40 611), avastamine vähenes 20%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 18 749 (24 277) korral, lühimenetluse osakaal oli 58% (60%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 11 781 (16 663). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 5618 (8442) ja kiiruse ületajaid 21–40 km/h oli 5665 (7534). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 118 371 (106 174) lubatud sõidukiiruse ületamist.

Turvavarustuse kasutamisega seotud rikkumisi avastati 1401 (1704) ning kergliiklejate rikkumisi 374 (425).

Joovet kontrolliti 480 349 (454 026) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 2288 (2283), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 846 (871). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,48% (0,50%) kõigist kontrollitutest.

Arutelu:

Indrek Sirk: Mul on küsimus joobes juhtide osakaalu kohta, kas see on „kõik puhuvad“ politseioperatsioonide põhjal arvutatud või käib kõikide kontrollitute kohta?

Taavi Kirss: See on arvutatud kõikide kontrollitud juhtide põhjal.

Joel Jesse: Avastamine on vähenenud, seda ka kiiruse ületamise osas. Kas see on seotud töötundide ja järelevalve mahu vähenemisega või on inimesed seaduskuulekamad?

Taavi Kirss: Me oleme liiklusjärelevalve taktikat muutnud ja läinud üle rohkem sekkumise, kontaktide ja suhtlemise peale. Seetõttu on ka rikkumisi vormistatud mõnevõrra vähem. Oleme teinud rahunemispeatusi. Kontaktide arv rikkujatega on kasvanud. Loodame, et see mõjub paremini kui lauskaristamine.

¹ Kindlustuskohustus tuleneb Liikluskindlustuse seaduse [§ 4](#) ja on oluliselt laiem, kui Liiklusseaduse mõiste [mootorsõiduk](#) tähendus.

Einar Hillep: Rahunemispeatuste statistika on vist ainult politseil? Seda võiks meile ka tutvustada.

Villu Vane: Järgmisel komisjoni koosolekul palun politseil avaldada nii rahunemispeatuste kui ka kontaktide statistika.

Kuldar Leis: Kas me seda ka teame, kui paljude hukkunute puhul on tegemist suitsiidiga? Ja teine küsimus või pigem kommentaar seoses kergliikuritega – see, et meil nii paljude õnnetuste puhul on kergliikuri juhi joove teadmata, teeb muret. Tundub, et see probleem on seotud eelkõige tervishoiuasutustega.

Villu Vane: Aastas läheb hukkununa kirja hinnanguliselt 2-3 suitsiidi. Mis puudutab kergliikuri juhte, siis probleemil on kaks osapoolt: politsei ja tervishoiuteenuse osutaja. Politsei käib üha vähem kergliikuri õnnetuste sündmuskohtadel ning politsei saabumise ajaks on sagedasti vigastatu juba tervishoiuteenuse osutaja juurde toimetatud. Samas kergliikuri õnnetuste korral tervishoiuteenuse osutaja vigastatu vere alkoholisisalduse kindlakstegemiseks bioloogilise vedeliku proovi ei võta.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade liiklusohutuse alasest olukorrast teadmiseks.

2. EMS hetkeseis

Transpordiameti liikuvuse kavandamise osakonna juhataja Johann Peetre märkis, et Euroopa moodulsüsteemi (EMS– European Modular System) veokid on pikemad (tavaliselt 25,25 meetrit) ja raskemad (täismass 60 tonni) kui tavalised autorongid. Nende kasutuselevõtu eesmärk on tõsta transpordi efektiivsust, vähendada keskkonnamõju ja leevendada autojuhtide puudust veondussektoris.

Juunis 2025 tegi Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon ettepaneku lubada EMS veokite kasutamine Eestis eriveola alusel ja eelnevalt kokkulepitud marsruutidel, kehtestades seejuures täiendavad liiklusohutust tõstvad nõuded.

Seoses masside ja mõõtmete suurendamisega said ka metsa- ja puisteveoga tegelevad vedajad juurde õiguse vedada pikemate ja raskemate veokitega, kuid erinevalt EMS-dest on neil nõutud paarisrattad, mis vähendavad koormust teedele.

Seisuga 11.06 on väljastatud 37 EMS eriluba ning hetkel kehtivast 400-st (metsa- ja puistevedu) loast on vedaja taotluse alusel tehtud muudatus 105-le loale (18,75 m ja 52 asemel 20,75 m ja 60 t).

Riigiteedele saab eriluba taotleda Transpordiameti erilubade taotlemise keskkonnas <https://eteenindus.mnt.ee/maantee.jsf> või Transpordiameti kodulehel.

Kohalike teede osas annab loa KOV ning KOV-il on õigus delegeerida eriloa väljastamine TRAM-ile, mida ükski KOV kasutanud veel ei ole.

Eelnevad tegevused enne liiklusseaduse muutmist

- Viidi läbi sildade seiskorra kontroll 20,75 m ja 60 t lubamise vaatest (seoses toimunud remontidega lisandus sildasid, kuhu raskeveos on lubatud).
- EMS marsruutidel on parklate ja puhkekohtade ülejoonimise nimekirjas 29 parklat/puhkekohta, kuhu tuleb vähemalt üks EMS parkimiskoht.
- Ettekanded ja vebinarid konverentsidel vedajatele ja KOVidele, avalikkuse, autokoolide jm huvi- ja sidusgruppide teavitamine.

EMS veoste teedele lubamisele eelnes mitmeid teavitustegevusi, sh tehti kaks testsõitu ja viidi läbi EMS demopäev. Osaleti ka mitmetel ELVL, vedajate ja KOV-ide korraldatud üritustel ja teabepäevadel. Samuti analüüsis Tallinna Tehnikakõrgkool Transpordiameti tellimisel EMS sõidukite liiklusohutust, teede ja sildade kandevõimet ning sobivaid marsruute. Uuring valmis 2025. aasta mai keskpaigaks.

Riskide maandamistegevused:

- LIIKLJEA - teadlikkuse tõstmine möödasõiduaja pikenemisest.

- SÕIDUK - EMS sõidukid lubati teedele eriveoloo alusel, kus miinimumnõuded on “Euroopa moodulikontseptsioonile vastava autorongi” tunnusmärk, veoki erivõimsus min 6 kW/t, min rehvi sügavus 5 mm veotelgedel, 3 mm muudel telgedel, min Euro VI heitestandard. Eriveoloo hinnastamisel soodustused lisaohutusvarustuse korral (nt AEBS ehk Advanced Emergency Braking System, tagurduskaamera, paarisrattad).
- TEE - Kaardistatud esmased teed on EMS vedudele sobilikud. Analüüsime jooksvalt teedevõrku, et vajadusel kehtestada kiiruse, kellaajalised ja möödasõidu kohtpiirangud. Transpordiamet jälgib terviklikult kogu liikluskoosseisu, sh raskeveokeid.
- MUU - Olemasolevate kutseliste juhtidele EMS täiendkoolituste võimaluste pakkumine autokoolide poolt. EMS õppemooduli lisandumine Raplamaa Rakenduslikus Kolledžis (Kehtna õppekoht autorongijuhi eriala).

Edasised tegevused:

- Mõjuhindamine – 2026 aastalõpu seisuga:
 - EMSiga seotud täiendava statistika kogumine rikkumiste ja õnnetuste (riskide realiseerumisel TRAMil võimalus rakendada täiendavaid nõudeid) kohta;
 - võimalike täiendavate tegevuste kavandamine lähtuvalt aastalõpu analüüsist.
- Protsessi ja põhimõtete väljatöötamine täiendavate EMS marsruutide hindamiseks ja lubamiseks (taotluseid laekunud tänaseks 3: Tabasalust, Kundast, Taeblast).

Arutelu:

Kersten Kattai: Milline on EMS vedude laiendamise põhimõtete väljatöötamise ajakava?

Johann Peetre: Esialgse kava kohaselt tahame sügiseks valmis saada.

Martin Lengi: Kuid me ei taha ka liigselt kiirustada, vaatame kuidas olukord EMS-dega on ja hoiame kätt pulsil.

Kersten Kattai: Esimesed juba sõidavad ja neid tuleb juurde, sh metsaveokid. EMS-id on esialgu lühemad kui 25 meetrit. Mis puudutab eriveoloo, siis seda tuleb taotleda kõigilt teeomanikelt ja väiksemad KOV-id ei tea paljudel juhtudel lubade väljastamisest suurt midagi. Pikemas vaates oleks hea, kui loa saaks taotleda ühest keskusest. Seda võiks arutada.

Siim Vaikmaa: Oleme KOV-dele tutvustuse teinud ja aitame neid vajadusel. KOV võiks lubade väljastamisel julgemalt Transpordiametit volitada.

Kuldar Leis: EMSil on nii pooldajaid, kui ka vastaseid. Aga senini olen saanud positiivset tagasisidet enam.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade EMS vedude hetkeolukorrast teadmiseks.

3. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2027-2030 eelnõu tutvustus

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe märkis sissejuhatuseks, et Vabariigi Valitsuse 18.12.2025 korraldusega nr 235 (<https://www.riigiteataja.ee/et/akt/320122025001>) kiitis Vabariigi Valitsus heaks „Liiklusohutusprogrammi 2026–2035“. Liiklusohutusprogramm 2026–2035 terviktekst, liiklusohutusprogramm seletuskiri, aastate 2026–2029 elluviimiskava ja aastate 2026–2029 elluviimiskava seletuskiri on leitavad Transpordiameti kodulehelt.

Elluviimiskava 2027–2030. Perioodi jooksul tuleb kolme aasta keskmisena ära hoida minimaalselt 21 liiklusraskeid ja ennetada raskeid vigastusi 75 inimesel.

Elluviimiskava uuendamise eesmärk:

- saada ja anda sisend järgmise eelarveaasta planeerimiseks;
- tuua välja elluviimiskavast tulenevad:
 - RESi lisavajadused;
 - tegevuste omanike tegevuskulude vajadused;

- anda sisend Vabariigi Valitsusele täiendavate tegevuste kohta, mis eeldavad riigi eelarvestrateegiast sihtotstarbelisi lisavahendeid või valitsuse tasandi otsuseid.

Uued tegevused.

- Haridus- ja Teadusministeerium:
 - liiklusohutuse kui õppekava läbiva teema osa "Tervis ja ohutus" rakendamine;
 - alushariduse riikliku õppekava ning põhikooli ja gümnaasiumi riiklike õppekavade rakendamine, seire ja muudatuste õppekava arenduseks;
 - lastehoidude ja lasteaedade uute materjalide koostamisvajaduse väljaselgitamine ja õppematerjali ajakohastamine;
 - põhikooli õppematerjalide ajakohastamine.
- Politsei- ja Piirivalveamet:
 - liiklusjärelvalvealase väljaõppe tagamine;
 - liiklusjärelvalvevahendite elukaare tagamine.
- Siseministeerium:
 - VV 16.06.2011 määruse nr 78 "Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele" muutmine;
 - korrakaitseaduse muutmine.
- Sotsiaalministeerium:
 - tervisetõendi peatamise digilahenduse loomine.
- Transpordiamet:
 - isejuhtivate sõidukite turvajuhtide nõuete väljatöötamine;
 - ohutuskultuuri rakendamine tööülesandeid täitvate juhtide kui ka kolmandate isikute liiklusurmade ja raskesti vigastada saamise vältimiseks.

Edasilükatud ja välja arvatud tegevused.

Lükatud edasi:

- Tegevus 11. Liiklusseaduse ja tervishoiuteenuste korraldamise seaduse rakendusaktide muudatused tervisekontrolli süsteemi tõhustamiseks (SOM);
- Tegevus 15. Amortiseerunud statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide uuendamine (SiM/KLIM);
- Tegevus 16. Täiendavate statsionaarsete automaatsete liiklusjärelvalve süsteemide hankimine (SiM/KLIM).

Arvati välja:

- Tegevus 12. Alkoholi tarvitamise vähendamise arengusuundade elluviimine (SOM).

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas 2027 on 33 erinevat tegevust:

- valdkonnas ohutu liikleja 19;
- valdkonnas ohutu tee 6;
- valdkonnas ohutu kiirus 3;
- valdkonnas kogukonna kaasamine liiklusohutusse 2;
- valdkondades andmepõhine juhtimine, ohutu sõiduk ja ohutu töösõit 1 tegevus.

2027. aastaks kavandatud tegevuste kogumaksumus on 22,06 miljonit eurot, millest rahastamise lisavajadus moodustab 9,6 miljonit eurot.

Nr	Tegevuse nimetus	Lisavajadus	Omanik
2.	Liiklusohutlike kohtade ümberehitamine	4,2 MEUR	TRAM
3.	Teekattemärgistuse paigaldamine kõikidele asfaltkattega riigiteedele, mille AKÖL on vähemalt 250	1,0 MEUR	TRAM
4.	Sõidukiiruse alandamine asulaid läbivate riigiteedel	0,4 MEUR	TRAM
5.	Sõidukiiruse alandamine kõrvalmaanteedel	0,4 MEUR	TRAM
7.	Jalgratturi liikluskoolituse toetamine koolides	0,077 MEUR	TRAM
9.	Töenduspõhiste ennetusprogrammide läbiviimine	0,18 MEUR	TRAM
10.	Liiklusohutuse teavituskampaaniad	0,1 MEUR	TRAM
17.	Menetluste mahu suurendamiseks uue hoiatusmenetluse ja väärtemenetluse infosüsteemide arendamine	3,02 MEUR	PPA
18.	Liikluses teostatavate joobekontrollide läbiviimine	0,2 MEUR	PPA

Edasised tegevused:

- elluviimiskava eelarveline rakendamine toimub valitsusasutuste TERE programmide raames;
- RES-is kajastamata lisavajaduse korral esitab iga tegevuseomanik sihtotstarbelise lisavajaduse taotluse;
- elluviimiskava maksumuse prognoos täpsustub riigieelarve planeerimise käigus;
- elluviimiskava tegevused, rahastus ja seletuskiri on korrigeerimiseks avatud;
- elluviimiskava kinnitab liikluskomisjon aasta viimasel/uue aasta esimesel koosolekul.

Arutelu:

Kersten Kattai: Kas ma saan õigesti aru, et lisanduvate täiendavate tegevuste rahastamine RES-is ei kajastu?

Alo Kirsimäe: Jah. Need ei eelda riigi eelarvestrateegiast sihtotstarbelisi lisavahendeid või valitsuse tasandi otsuseid.

Komisjoni otsus:

1. Võtta informatsioon liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2027–2030 eelnõu kohta teadmiseks.
2. Kliimaministeeriumil esitada liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2027–2030 peale 2027 riigieelarve vastuvõtmist liikluskomisjonile kinnitamiseks.

4. Vaba mikrofoni, info

4.1. Liiklusseaduse muudatustepepanekud

Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld andis teada, et kergliikuritega sõitmist puudutav liiklusseaduse muutmise eelnõu on Riigikantseleis ja ootab Vabariigi Valitsuse istungile saatmist. Justiitsministri ettepanekul jäetakse eelnõust välja füüsilise isiku väärtekoosseis juhtimisõigusest või vanuse alammäärast noorema isiku juhtima lubamise eest sõiduki omaniku või valdaja poolt ning lisatakse alus PPA-le nõuetele mittevastava kergliikuri (st kiirema ja võimsama) kui väärtetoimepanemise vahendi konfiskeerimiseks LS §-des 201, 202, 203 ja 204 sätestatud väärtegade puhul.

- § 201 mootorsõiduki ilma juhtimisõigusest juhtimine;
- § 202 mootorsõiduki ilma juhtimisõigusest juhtima lubamine;
- § 203 registreerimata mootorsõiduki juhtimine;
- § 204 registreerimata mootorsõiduki juhtima lubamine.

Justiitsministri ettepanekute eelnõusse sisseviimine vajab täiendavat tööd koostöös JDMga, et selle saaks istungile saata. Eelnõu Riigikogule esitamine ja vastuvõtmine jääb Riigikogu sügisistungjärku.

4.2. Isesõitvad ja kaugjuhitavad sõidukid

Transpordiameti sõidukite tehnosakonna juhataja Jürjo Vahtra märkis, et Transpordiamet on tunnustanud Hollandi liiklusameti RDW väljastatud **Tesla FSD** süsteemi tüübikinnitust. Tesla FSD on SAE teise astme juhiabisüsteem, mille tulemusena oskab auto iseseisvalt enamuse liiklusolukordadega hakkama saada, ent sõidukis olev juht vastutab täielikult igal hetkel sõiduki ohutu ja liiklusreegleid järgiva käitumise eest ning peab vajadusel juhtimise koheselt üle võtma. Enne, kui antud süsteem Hollandis heakskiidu sai, tehti Euroopa teedel poolteist aastat testsõite, mille ajal koguti sõiduandmeid üle kogu Euroopa.

12.06.2026 seisuga on Eestis 90 Tesla sõidukile peale laetud FSD (Supervised) tarkvara. Eestis on seda süsteemi kasutades läbitud hinnanguliselt 13 000 km, ühtegi intsidenti ei ole senini registreeritud.

Bolti isejuhtiv sõiduk ja **Bliqi** kaugjuhitav sõiduk on läbinud esialgsed platsikatsetused ja kooskõlastatud on järgnev kava liikluses katsetamiseks. Lisaks toimuvad turvajuhtide koolitused.

Lisaks tegelevad isesõitvate või kaugjuhitavate sõidukite arendamisega AuweTech, Tartu Ülikool, Elmo Remote ja Clevon/indiGO.

4.3. Ettepanek automaatse kiiruskontrolli puhul nn sekkumiskünnise tõstmiseks

Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna teenuse juht Taavi Kirss märkis, et Politsei- ja Piirivalveametis on arutusel automaatsete mobiilsete kiiruskaamerate sekkumiskünnise tõstmine seniselt 3 km/h 6 km/h. Künnise tõstmisega soovitakse vältida süsteemi „uputamist“ väiksemate ületamistega ning keskenduda rohkem ennetustegevusele ning liiklejatega suhtlemisele. Hetkel ei ole veel otsust langetatud, analüüsitakse olukorda ja võimalikku mõju.

Komisjoni otsus: Võtta esitatud informatsioon teadmiseks.

Järgmine liikluskomisjoni koosolek toimub esialgse kava kohaselt 28.oktoobril algusega kell 15.00 ministeeriumide ühishoones.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:
Protokollis:

Kuldar Leis
Villu Vane