

# Vabariigi Valitsuse määruse „Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. aasta määruse nr 78 „Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõu eesmärk on paindlikustada liiklusjärelvalvet, võimaldades abipolitseinikul paremini kasutada oma seadusjärgseid õigusi, sealhulgas:

- **mõõta sõidukiirust** ja
- **sõiduk peatada**, kui varjatud liiklusjärelvalves on tuvastatud lubatud sõidukiiruse ületamine.

Eelnõu aitab **paremini rakendada abipolitseiniku potentsiaali ja tõhustada patrullitööd**, võimaldades liiklusjärelvalve ülesandeid ja töökoormust jagada patrulltoimkonnas politsei-ametniku ja abipolitseiniku vahel. Seega on eelnõul **positiivne mõju** nii Politsei- ja Piirivalve-ametile (edaspidi *PPA*), abipolitseinikele kui ka siseturvalisusele tervikuna.

### 1.2. Eelnõu ettevalmistajad

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Siseministeeriumi:

- õigusnõunik Kristi Kasper ([kristi.kasper@siseministeerium.ee](mailto:kristi.kasper@siseministeerium.ee)) ja
- nõunik Indrek Link ([indrek.link@siseministeerium.ee](mailto:indrek.link@siseministeerium.ee)).

Eelnõu ja seletuskirja juriidilist kvaliteeti on kontrollinud Siseministeeriumi õiguskonkordantsuse osakonna õigusnõunik Kertu Nurmsalu (tel 612 5084, [kertu.nurmsalu@siseministeerium.ee](mailto:kertu.nurmsalu@siseministeerium.ee)).

Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Siseministeeriumi õiguskonkordantsuse osakonna keeletoimetaja Heike Olmre (tel 612 5241, [heike.olmre@siseministeerium.ee](mailto:heike.olmre@siseministeerium.ee)).

### 1.3. Märkused

Eelnõuga muudetakse Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. aasta määrust nr 78 „Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele“ (edaspidi *määrus nr 78*) avaldamismärkega RT I, 02.07.2019, 13.

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõu, Euroopa Liidu õiguse rakendamise ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

## 2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest punktist.

**Punkti 1** kohaselt asendatakse määruse nr 78 § 3 lõikes 1 sõna „ametnik“ sõnadega „politsei-ametnik või abipolitseinik“, et võimaldada sõidukiirust mõõta ka abipolitseinikul.

Muudatus on ajendatud PPA ettepanekust<sup>1</sup> kõrvaldada määrusest nr 78 liiklusseaduse (edaspidi LS) kitsendus, mille kohaselt saab kiirusmõõturiga sõidukiirust mõõta **üksnes ametnik**.

Tavapäraselt teostavad liiklusjärelvalvet, sealhulgas mõõdavad sõidukiirust, territoriaalsete politseijaoskondade patrulltoimkonnad, mille üks põhiülesanne on reageerida väljakutsetele. Patrulltoimkonnas võivad olla koos ka politseiametnik ja abipolitseinik. LS-i § 193 kohaselt teostavad nad mõlemad nendele seadusega antud pädevuse piires liiklusjärelvalvet.

LS-i §-s 196<sup>2</sup> on reguleeritud liiklusjärelvalve erisusi, sealhulgas lõikes 1 politseiametniku ja abipolitseiniku õigusi. Selle punkti 10 kohaselt on nii politseiametnikul kui ka abipolitseinikul õigus teha mõõtmisi kooskõlas mõtteseadusega.

Määruse nr 78 § 3 lõike 1 kehtiv sõnastus aga piirab selle õiguse kasutamist, sest abipolitseinik ei ole ametnik. Abipolitseiniku seaduse § 2 lõike 1 kohaselt on abipolitseinik isik, kes osaleb vabatahtlikult oma vabast ajast politsei tegevuses seaduses sätestatud alustel ja korras. Lõike 3 järgi on abipolitseinik politsei tegevuses osalemise ajal riigivõimu esindaja, kelle seaduslikud korraldused on täitmiseks kohustuslikud. Kuigi abipolitseinik on riigivõimu esindaja, ei ole ta politsei- ega muu ametnik avaliku teenistuse seaduse § 7 tähenduses.

Piirangu tõttu saab praegu abipolitseinik patrulltoimkonnas täita sõidukiiruse kontrollimisel väga vähe ülesandeid ja põhikoormus on politseiametnikul. Politseiametnikul tuleb mõõta sõidukiirust, koostada vajadusel mõõteprotokoll ja viia läbi väärteomenetlus. Kui liiklusjärelvalvesse kaasatud abipolitseinik saaks samuti sõidukiirust mõõta, saaks patrulltoimkonna liikmete koormust paindlikumalt ja mõistlikumalt jagada. Politseiametnikule jääksid sellisel juhul eelkõige süüteomenetlustoimingud, mida abipolitseinikul ei ole lubatud teha. Samuti oleks võimalik liikuvast sõidukist sõidukiiruse mõõtmise korral varieerida, kes juhib sõidukit ja kes mõõdab sõidukiirust.

PPA eesmärk on värvata politseiametnikud, kes lähevad pensionile või lahkuvad muul põhjusel, näiteks teise asutusse või erasektoris, jätkama PPA tegevuses abipolitseinikena. Nende hulgas on ka liiklusjärelvalve kogemusega endiseid politseiametnikke, kellel on vajalik kooolitus läbitud ning teadmised ja oskused olemas. Selliseid endisi politseiametnikke on abipolitseinike hulgas juba praegu.

Abipolitseiniku seaduse uuendamisel on samuti kavas mitmekesistada abipolitseiniku võimalusi PPA-d abistada, sealhulgas luua spetsialiseerumisvõimalused. Eelnõus peetakse silmas sama tulevikuvaadet: lähtutakse eesmärgist anda sõidukiiruse mõõtmise õigus rangelt välistööl spetsialiseeruvale abipolitseinikule ja parandada PPA võimalusi abipolitseinikke prioriteetsetesse ülesannetesse kaasata.

**Punktiga 2** muudetakse määruse nr 78 § 9 lõiget 6, et:

- anda lubatud sõidukiirust ületanud sõiduki peatamise õigus ka abipolitseinikule ja
- viia lõige kooskõlla väärteomenetluse seadustikuga, jättes välja kohustuse alustada lubatud sõidukiiruse ületamise korral alati väärteomenetlust.

Abipolitseinikul on LS-i § 196<sup>1</sup> lõike 1 kohaselt õigus kohaldada liiklusjärelvalves korra-kaitseseaduse §-s 45 sätestatud riikliku järelvalve erimeedet, st peatada sõidukeid. LS-i § 199 lõike 1 punkti 3 kohaselt võib teostada varjatud liiklusjärelvalvet ainult politseiametnik, kuid sõidukit ei peatata varjatult. Seega on põhjendatud täiendada määruse nr 78 § 9 lõiget 6 selliselt, et sõidukit võib peatada ka abipolitseinik.

---

<sup>1</sup> PPA 8. veebruari 2024. aasta kiri nr [1.2-3/18-1](#).

Samuti jäetakse välja kohustus alustada lubatud sõidukiiruse ületamise korral alati väärteomenetlust. Esiteks, pärast lõike täiendamist selliselt, et sõiduki võib peatada ka abipolitseinik, ei saaks väärteomenetluse alustamist reguleerida samas lauses, kuna abipolitseinikul ei ole süüteo menetluse läbiviimise õigust. Teiseks, väärteomenetluse alustamist on reguleeritud väärteomenetluse seadustikus ja puudub vajadus seda topelt reguleerida. Väärteomenetluse seadustiku §-s 3<sup>1</sup> on seejuures nähtud ette võimalus jätta väärteomenetlus alustamata, kui menetleja hinnangul piisab väärteo toimepanija hoiatamisest.

### 3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õigusega.

### 4. Määruse mõjud

#### 4.1. Mõju siseturvalisusele

- 1) Sihtrühm: kaudselt kõik Eesti elanikud. 2024. aasta alguse seisuga elas Eestis 1 366 491 inimest.<sup>2</sup> Sihtrühm on seega **suur**.

Mõju ulatus ja esinemise sagedus: muudatustel on positiivne mõju liiklurvalisusele, kuna tekib juurde sõidukiiruse mõõtjaid, kellel on õigus tuvastada lubatud sõidukiiruse rikkumisi. Mõju ulatuse võib hinnata **väikeseks**, kuna sihtrühmale ei teki uusi kohustusi ja ei eeldata, et nad oma käitumist muudaksid. Mõju avaldumise sagedus on samuti **väike**, kuna sihtrühm ei puutu muudatustega kokku regulaarselt, vaid kokkupuude sõltub enda liikluskäitumisest.

2022. aastal oli 50 ja 2023. aastal 59 hukkunuga liiklusõnnetust. Mõlemal aastal oli 11 õnnetuse põhjus lubatud sõidukiiruse ületamine.<sup>3</sup> Seega on vähemalt viiendik hukkunuga liiklusõnnetustest põhjustatud lubamatust sõidukiirusest. On leitud, et kui sõidukiirus kasvab alates 90 km/h 1 km/h võrra, suureneb hukkunuga liiklusõnnetuste arv 5,3% ja hukkunuta, kuid kannatanuga liiklusõnnetuste arv 2,5%.<sup>4</sup>

Ebasoovitava mõju kaasnemise risk on **väike**, kuna muudatused võimaldavad liiklusjärelevalvet tõhustada ja seega liiklusohutust suurendada.

**Järeldus mõju olulisuse kohta**: mõju on **ebaoluline, kuid positiivne**. Mõju on kaudne, kuid võib eeldada, et muudatused suurendavad inimeste turvatunnet. Kuigi tänu muudatustele võib liikluses hukkunute ja vigastatute arv väheneda, on mõju suremust tervikuna arvestades ebaoluline.

- 2) Sihtrühm: sõidukijuhid. Eestis on 1. aprilli 2024. aasta seisuga registreeritud 748 935 sõidukit.<sup>5</sup> Mootorsõiduki juhilubade omanikke on vähemalt 15-aastaste seas 69%, s.o 785 100 ± 32 800 inimest. Viimase 12 kuu jooksul ei ole neist aga 4% ehk 20 000 – 42 000 inimest mootorsõidukit juhtinud.<sup>6</sup> 2023. aastal tuvastas PPA lubatud sõidukiiruse ületamise 291 978 korral, ületajaid oli umbes 200 000. Sihtrühm on seega **keskmine**.

---

<sup>2</sup> Statistikaamet 2024. [Rahvaarv](#).

<sup>3</sup> Transpordiamet 2024. [Riskide statistika](#).

<sup>4</sup> Nilsson, Göran 2004. [Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety](#). Lund Institute of Technology and Society, Traffic Engineering. Doktoritöö.

<sup>5</sup> Transpordiamet 2024. [Sõidukite statistika](#).

<sup>6</sup> Transpordiamet 2024. [Sõiduki juhtimine \(sõidukiirus, joobes ja väsimus seisundis juhtimine\)](#).

Muudatused ei puuduta kõiki sõidukijuhte, vaid üksnes neid, kes ületavad lubatud sõidukiirust ning kelle rikkumise abipolitseinik kiirusmõõturiga tuvastab ja kelle sõiduki ta peatab.

Mõju ulatus ja esinemise sagedus: mõju ulatuse võib hinnata **väikeseks**, kuna sihtrühmale ei teki uusi kohustusi ja ei eeldata, et nad oma käitumist muudaksid. Abipolitseinikud osalevad PPA tegevuses, sealhulgas liiklusjärelvalves, märkimisväärses mahus juba praegu ja sõidukijuhid on nendega harjunud. Mõju avaldumise sagedus on samuti **väike**, kuna suurem osa lubatud sõidukiiruse rikkumistest tuvastatakse automaatses liiklusjärelvalves ja politseiametnikud tuvastavad ainult 10%.<sup>7</sup>

Ebasoovitava mõju kaasnemise risk on **väike**. Abipolitseinik ei hakka sõidukiirust mõõtma üksinda, vaid koos politseiametnikuga, sest rikkumise korral on vaja otsustada väärtemenetluse alustamise üle ja seda saab teha ainult politseiametnik. Menetleja kohustus on hinnata ka tõendite korrektsust, st politseiametnik peab enne karistuse määramist veenduma, et abipolitseinik tuvastas lubatud sõidukiiruse ületamise nõuetekohaselt.

**Järeldus mõju olulisuse kohta**: mõju on **ebaoluline, kuid positiivne**.

- 3) Sihtrühm: abipolitseinikud. 2023. aasta seisuga oli PPA nimekirjas 1185 abipolitseinikku, kellest aktiivseid<sup>8</sup> abipolitseinikke oli 520. Abipolitseinikud moodustavad elanikkonnast 0,08%. Seega on sihtrühm **väike**.

Mõju ulatus ja esinemise sagedus: mõju ulatus on **keskmine**, kuna sihtrühma käitumine võib muutuda, kuid ei kaasne eeldatavalt kohanemiskursi. Abipolitseinikud osalevad erinevates PPA tegevustes, sealhulgas liiklusjärelvalves, ka praegu ning hoiavad ja suurendavad oma pädevust koolituste kaudu, näiteks tulirelva kandmise, elektrišokirelva kasutamise ja alarmsõiduki juhtimise koolitus. Seega ei teki neil uute oskuste omandamise kohanemiskursi. Sõidukiiruse mõõtmiseks peavad nad läbima eraldi koolituse. Mõju avaldumise sagedus on samuti **väike**, kuna abipolitseinikud, kes hakkavad sõidukiirust mõõtma, ei tee seda iga päev. Abipolitseiniku kaasamine sõltub tema võimalustest ja PPA vajadustest ning sõidukiiruse mõõtmise võimalus oleneb ka muudest tööülesannetest (väljakutsete arv jms).

Ebasoovitava mõju kaasnemise risk on **väike**. Sõidukiiruse mõõtmise õigus on abipolitseiniku üks võimalus mitmekesisemalt PPA tegevuses osaleda.

**Järeldus mõju olulisuse kohta**: mõju on **ebaoluline, kuid positiivne ja soovitud**.

## 4.2. Mõju riigiasutuste korraldusele

Sihtrühm: PPA, kelle ülesanne on teostada liiklusjärelvalvet, sealhulgas tuvastada lubatud sõidukiiruse rikkumisi. 2024. aasta andmetel töötas PPA-s 4591 inimest<sup>9</sup>, kellest 3730 olid politseiametnikud (81%) ja 861 muud teenistujad (19%). Sõidukiirust mõõdavad eelkõige patrullpolitseinikud. Patrullpolitseinikke on 679. Seega on sihtrühm **keskmine**.

<sup>7</sup> 2023. aastal määrati lubatud sõidukiiruse ületamise eest karistus 291 806 korral, sealhulgas 260 814 automaatses ja 30 992 tavapärase liiklusjärelvalves.

<sup>8</sup> Aktiivseks abipolitseinikuks loetakse seda, kes on ühes kalendriaastas osalenud PPA tegevuses 60 tundi või enam.

<sup>9</sup> Teenistujate arv taandatud täistööajale.

Mõju ulatus on **väike**, kuna PPA töökorraldus suuresti ei muutu ja puudub tarvidus kohaneda. PPA koolitab sõidukiiruse mõõtmises järjepidevalt uusi ametnikke ning abipolitseinike koolitamise ja kaasamisega lisäülesandeid ei teki. Abipolitseinikud saavad juba praegu erinevaid koolitusi. PPA kavandab esialgu koolitada sõidukiiruse mõõtmises kuni 200 aktiivset abipolitseinikku. Abipolitseinikud osalesid 2023. aastal PPA tegevuses kokku 122 635 tundi. 2023. aasta lõpus oli PPA nimekirjas 1185 abipolitseinikku, kellest PPA tegevuses osales 948 ja kellest aktiivseid abipolitseinikke oli 520.

Mõju avaldumise sagedus on **keskmine**, kuna PPA puutub muudatustega kokku regulaarselt. Arvestades PPA andmeid, et abipolitseinikud panustasid 2023. aastal liiklusjärelvalvesse 8662 tundi<sup>10</sup>, osaleb keskmiselt liiklusjärelvalves ööpäevas kaks abipolitseinikku ehk **0,5 patrulltoimkonda**. PPA patrulltoimkondade keskmine arv 2023. aastal oli 68. Kuna PPA plaanib esialgu koolitada kuni 200 abipolitseinikku, on sõidukiiruse mõõtmise aeg eelduslikult väiksem kui liiklusjärelvalvesse panustatud aeg.

Ebasoovitava mõju kaasnemise risk on **väike**. Abipolitseinikud ei hakka sõidukiirust mõõtma üksinda, vaid koos politseiametnikuga, sest rikkumise korral on vaja otsustada väärtemenetluse alustamise üle ja seda saab teha ainult politseiametnik.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** mõju on **oluline, soovitud ja positiivne**. Eelnõu võimaldab PPA-l abipolitseinikke tõhusamalt rakendada ja toob eelduslikult kaasa liiklusjärelvalvesse panustamise mõningase kasvu.

## **5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud**

Sõidukiiruse mõõtmise pädevuse saamiseks tuleb abipolitseinikul läbida koolitus. PPA on töötanud selleks välja kahepäevase koolitusprogrammi, mis läbitakse üldjuhul sisekoolitusena. Arvestades abipolitseiniku koolitamise eripära – koolitusi saab tavaliselt korraldada väljaspool tööaega – kaasnevad **politseiametnikest koolitajate ületunnitöö tasustamise kulud**. Arvestuslikult võib ühe abipolitseiniku koolitamise kuluks sõltuvalt osalejate arvust kujuneda 125–185 eurot ehk 200 abipolitseiniku kohta kuni **37 000 eurot**.

PPA peab vajalikuks koolitada – ja anda seeläbi sõidukiiruse mõõtmise pädevus – valikuliselt, arvestades piirkondlikku vajadust. Eelkõige plaanitakse koolitada neid abipolitseinikke, kes osalevad PPA tegevuses aktiivselt ja kellel on huvi panustada liiklusjärelvalvesse. PPA hinnangul oleks otstarbekas järgmise kahe aasta jooksul koolitada umbes 200 abipolitseinikku. Koolituskulud kaetakse **PPA olemasolevast eelarvest**. Koolituste korraldamine sõltub peamiselt eelarvevõimalustest ning koolitajate ja abipolitseinike osalemise võimalustest.<sup>11</sup>

Rahalist tulu ei kaasne.

## **6. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub üldises korras, kuna muudatused ei eelda lisategevusi, mida oleks vaja pikemaalt planeerida. Abipolitseinikke kaasatakse liiklusjärelvalvesse siis, kui vajalik koolitus on läbitud, ja PPA korraldab koolitusi võimaluse järgi.

---

<sup>10</sup> PPA 8. veebruari 2024. aasta kiri nr [1.2-3/18-1](#).

<sup>11</sup> Sealsamas.

## **7. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu koostöölastamiseks Justiitsministeeriumile, Kliimaministeeriumile ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks PPA-le.