

Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 69

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

29.10.2025

Koosolek algas: 15:00
Koosolek lõppes: 17.05

Koosolekust võtsid osa:

Komisjoni esimees Kuldar Leis.

Komisjoniliikmed – Indrek Sirk (vandeadvokaat), Liisa-Ly Pakosta (JustDigi), Priit Sauk (TRAM), Sven Kreek (TTK), Kersten Kattai (Eesti Autoettevõtete Liit), Kristjan Järvan (Tallinn), Tiit Metsvahi (TalTech), Tuuli Pärenson (LKF).

Asendusliikmed – Ago Iloste (SiM), Taavi Kirss (PPA), Kristiin Mikko (SoM).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Ain Tatter, Hindrek Allvee, Mait Klein, Margus Tähepõld, Martin-Erich Torjus, Marion Leetmaa, Erko Siitan (KLIM), Alo Kirsimäe, Maria Pashkevich, Martin Lengi, Kai Simson, Darja Lukašenko-Tšistotin (TRAM), Joosep Kaasik, Ken Kiudorf (Prokuratuur), Einar Hillep, Krister Tüllinen (JustDigi).

Koosoleku päevakord:

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 tervikteksti muudatusettepanekud ja edasised tegevused (Margus Tähepõld, KLIM);
3. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 elluviimiskava 2026–2029 eelnõu muutmissetpanekud ja edasised tegevused (Maria Pashkevich, TRAM);
3. Kergliikuri kasutuse ohutust suurendavad meetmed (Mait Klein, KLIM);
4. Kergliikuri ohutust puudutavad täiendavad meetmed (Indrek Sirk).

Koosoleku käik:

1. Liiklusohutuse olukord

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert Villu Vane andis ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast.

2025. aasta üheksa kuu jooksul juhtus 1305 liiklusõnnetust (2024. aasta üheksa kuud 1542), neis sai vigastada 1474 (1712) ja hukkus 32 (47) inimest.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel juhtus 77 (96) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 105 (111) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus 7 (8) inimest.

Kergliikurijuhi osalusel juhtus 271 (366) liiklusõnnetust, neis sai vigastada 277 (374) inimest. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 199 (253), kokkupõrkeid 52 (90) ja otsasõite jalakäijatele 12 (16). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 52% (48%), joobes 32% (34%) ning 16% (18%) õnnetustest polnud juhtide seisund teada.

2025. aasta üheksa kuuga vähenes **jalakäijatega** juhtunud õnnetuste arv 10%, õnnetusi oli 177 (196), vigastada sai 186 (197) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 11 (7) jalakäijat.

Ühesõidukiõnnetuste arv vähenes 14%, õnnetusi juhtus 610 (707), neis sai vigastada 657 (763) inimest ja hukkus 14 (16) inimest.

Kokkupõrgete arv vähenes 24%, kokkupõrkeid toimus 431 (569), neis sai vigastada 540 (675) ja hukkus 7 (23) inimest.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel toimus 2025. aasta üheksa kuuga 23 856 (25 162) kindlustusjuhtumit, vähenemine 5,2%. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 1,5%, 30.09.2025 seisuga oli kindlustatud sõidukeid 899 102 (885 418).

Liiklusalaseid rikkumisi avastati 2025. aasta üheksa kuuga 73 352 (69 773), avastamine kasvas 5%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 42 074 (37 664) korral, lühimenetluse osakaal oli 57% (54%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 31 268 (30 000). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 15 115 (13 409) ja kiiruse ületajaid 21-40 km/h oli 14 652 (14 895). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 231 069 (243 048) lubatud sõidukiiruse ületamist.

Turvavarustuse kasutamisega seotud rikkumisi avastati 3220 (3192) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 833 (868).

Joovet kontrolliti käesoleva aasta üheksa kuu jooksul 907 310 (881 848) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 4578 (5001), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 1626 (1684). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,50% (0,57%) kontrollitutest.

Liiklusjärelvalvele suunatud tööaeg oli 2025. aasta üheksa kuu jooksul kokku 329 622 (343 242) tundi.

Arutelu:

Kuldar Leis: Miks kergliikuritega juhtunud õnnetuste arv nii palju vähenes? Kas siin on mõju reeglistiku muutustel ja mingitel KOV tegemistel?

Villu Vane: Teatud mõju on kindlasti nii reeglistiku muudatustel kui ka KOV tegevusel. Ja tuleb arvestada ka sellega, et aastad on erinevad. Lisaks on puudusi nii kergliikurite kui ka jalgratturitega juhtunud õnnetuste registreerimisel, neid lihtsalt ei panda kirja ning tegelik õnnetuste arv on ilmselt kordi suurem.

Kuldar Leis: Ja nagu ma aru saan, siis laste vanuserühmas 7-14 oli kergliikuritega juhtunud õnnetuste arv kasvamas?

Villu Vane: Jah, kahjuks küll.

Kristjan Järvan: Kindlustatud sõidukite arv on kasvanud, kuid kuidas on läbisõiduga, kas selle kohta on ka andmeid? Mis aga kergliikuritega ja jalakäijate juhtunud õnnetuste vähenemist puudutab, siis Tallinnas on kindlasti oma mõju sõidukiiruste alandamisel, parkimise korraldamisel ja koostööl rendifirmadega.

Maria Pashkevich: Läbisõidu andmed saame uue aasta alguses, hetkel ei ole. Eelmise aastal aga läbisõit suurenes.

Liisa-Ly Pakosta: Kas laste puhul ei ole õnnetuste arvu mõningaselt kasvul seost laste poolt jalgrataste ja kergliikurite kasutamise suurenemisega?

Maria Pashkevich: Mingi seos võib siin olla, kuid meil ei ole kahjuks jalgratturite liiklussageduse kohta head infot. On vaatlustulemused, mille põhjal suurt muutust ei ole toimunud.

Taavi Kirss: Murekoht on see, et vanemad ostavad lastele liiga võimsaid kergliikureid, selliseid, mida ei tohiks liikluses üldse kasutada.

Villu Vane: Meil on täna veel kaks ettekannet, mis puudutavad kergliikurite liikluse ohutumaks muutmist.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade liiklusohutuse alast olukorrast teadmiseks.

2.1. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 tervikteksti muudatusettepanekud ja edasised tegevused

Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld märkis, et liiklusohutusprogrammi 2026–2035 eelnõu kooskõlastamine toimus eelnõude infosüsteemis 10. septembrist 1. oktoobrini. Märkustega kooskõlastasid eelnõu Haridus- ja Teadusministeerium, Justiits- ja Digiministeerium, Riigikantselei, Siseministeerium, Sotsiaalministeerium ning Eesti Linnade ja Valdade Liit. Vaikimisi kooskõlastasid Rahandusministeerium ning Regionaal- ja Põllumajandusministeerium.

Kooskõlastamise tagasiside. Liiklusohutusprogrammi eelnõu sõnastuse muudatusettepanekud esitasid Haridus- ja Teadusministeerium, Justiits- ja Digiministeerium ning Riigikantselei. Märkuseid elluviimiskava 2026–2029 kohta esitasid Justiits- ja Digiministeerium (tegevuse omaniku muutmise taotlus), Siseministeerium (tegevuse rahastuse muutus), Sotsiaalministeerium (tegevuse ära jätmise taotlus) ning Eesti Linnade ja Valdade Liit (sõnastuse muudatus).

Haridus- ja teadusministeeriumi ettepanekud ja tagasiside:

- Leitakse, et liikluskasvatus on juba riiklikus õppekavas hästi käsitletud. Soovitakse täpsustust, mida peetakse silmas liiklushariduse veel süsteemsema ja järjepidevama muutmise all.

LOP käsitleb pigem õppekava rakendamise tugevdamist. Eesmärk on toetada õpetajaid ja koole praktiliste juhiste, õppematerjalide ning koolituste kaudu, et liiklusteema oleks kõigis kooliastmetes käsitletud terviklikult ja järjepidevalt. Samuti on oluline õpetajate enda teadlikkuse ja valmisoleku tõstmine, et nad oskaksid liiklusohutuse teemat lõimida erinevatesse õppeainetesse.

- Kuna alushariduse pedagoogi ja klassiõpetaja eriala õppekava on täis, mis kaalutlustel tuleks liikluskasvatus õppekavva lisada?

See ei eelda õppekava mahu suurendamist, vaid pigem õppekava sisu täpsustamist ja teadlikku lõimimist olemasolevate moodulite raames. Lisaks on oluline tugevdada teemat täienduskoolituste ja metoodilise toe kaudu, et toetada ka juba tegutsevaid õpetajaid liikluskasvatuse praktilisel rakendamisel.

Justiits- ja Digiministeeriumi ettepanekud ja tagasiside:

- Miks LOP eelnõus seatud liiklussurmade vähendamise eesmärk (22) ei kattu TLAK 2021–2035 sätestatud eesmärgiga (30)?

Liiklusohutusprogrammile seati ambitsioonikam eesmärk Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni poolt LOPi lähteülesannet püstitades.

- Kriminaalses joobes juhtimiselt tabatud juhtide tervisetõendi automaatne peatamine peaks selgemalt programmis sisse jääma, kuigi Sotsiaalministeerium seda enam ei toeta.

Tervisetõendi kehtetuks tunnistamise küsimus on spetsiifiline alammeede, mida ei ole otstarbekas programmi tasemel välja tuua.

- LOP tekst ega tegevuskava ei maini alternatiivsete sekkumismeetmete (rahnemisperatus) mõju hindamist, kuid see on vältimatult vajalik, et läheneda muudatustele teadmispõhiselt.

Rahnemisperatust kui alternatiivmeedet on kasutatud veel liiga vähesel määral, et selle mahu juures oleks võimalik ja põhjendatud selle sisuline hindamine.

Riigikantselei ettepanekud ja tagasiside:

- Juhtis tähelepanu, et LOP35 eesmärk on ambitsioonikam, kui TLAK 2021-2035

Liiklusohutusprogrammile seati ambitsioonikam eesmärk Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni poolt LOPi lähteülesannet püstitades.

- Palus hoida halduskoormuse madalal, riskasutada juba kogutud andmeid, pidada silmas andmekaitse reegleid ja vältida samade andmete edastamist erinevatele küsijatele.

Programmi üks eesmärkidest on olemasolevate andmete parem riskasutus ja ajakohasem analüüsivõimekus. Programmi eesmärk ei ole dubleerida olemasolevaid tegevusi, vaid tagada, et kõik olulised liiklusohutust mõjutavad suunad on strateegiliselt koordineeritud.

- Pidas oluliselt selgelt ja konkreetset piiritletud ettepanekuid programmis ning hindas osapoolte tsitaate ebavajalikuks.

Konkreetsed tegevused kirjeldatakse elluviimiskavas, programmis üldised põhimõtted. Tsitaadid jäeti tekstist välja.

Eelnõu punkt 4.3. Ohutu kiirus. Esialgses eelnõus olnud termin *baaskiirus* tekitas palju segadust ja hirne, et toimub lauseline kiiruste alandamine. Baaskiiruse asemel kasutatakse mõistet *ohutu liiklussüsteemi soovituslik kiirus*. Ohutut ja liiklejatele mõistetavat soovitusliku kiiruse rakendamist alustatakse piirangut vajavate teelõikude ja kohtade väljaselgitamisest kõrval- ja kohalikel maanteedel.

Järgnevad tegevused: liikluskomisjoni heakskiidu järel esitatakse liiklusohutusprogramm 2026–2035 heakskiitmiseks Vabariigi Valitsusele. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 heakskiitmise järgselt kinnitab VV liikluskomisjon elluviimiskava 2026–2029 tegevused ja selleks tuleb otsustada, kas:

- teha seda järgmisel liikluskomisjoni koosolekul jaanuaris 2026 või
- tuleb kokku kutsuda erakorraline koosolek detsembris 2025.

Arutelu:

Liisa-Ly Pakosta: Liikluskasvatus on juba riiklikus õppekavas hästi käsitletud. Kui midagi muuta, siis peaks õppekava olema selline, kus on hästi ära kirjeldatud, milline antud vanuserühma teadmiste ja oskuste kogum olema peab.

Indrek Sirk: Mulle tundub, et tegevus on nii killustunud, et vastutus hajub.

Liisa-Ly Pakosta: Tegevus peab olema õppekavas nii hästi lahti kirjutatud, siis saab kontrollida.

Sven Kreek: Meie küsitleme ülikoolis I kursuse tudengeid, kas ja kui palju neile koolis liiklusest räägiti. Ja põhiline vastus on, et algklassides. Vähesed on saanud ka enne kooli lõpetamist riskivältimise koolitust.

Indrek Sirk: Mis puudutab ohutu kiiruse teemat, siis see sõnastus ei lennanud ja tekitas segadust. Soomes läheneti aastaid tagasi nõ „teiselt poolt“, ehk siis suurematest piirkiirustest.

Margus Tähepõld: See tegevus on ümber sõnastatud ja loodetavasti nüüd selgemini mõistetav.

Tiit Metsvahi: Jah, „baaskiirus“ ei olnud vist kõige õigem väljend, parem oleks olnud „sobiv kiirus“.

Maria Pashkevich: Kirjutame seletuskirjas selle tegevuse pikemalt lahti, siis saadakse permini aru. Ning rõhuasetus on „väiksematel teedel ohtlikes kohtades“.

Kuldar Leis: Kas sellest juhtub midagi, kui kinnitame LOP35 järgmisel aastal?

Maria Pashkevich: Parem oleks siiski sellel aastal, siis oleks programm rakendusplaani esimeseks aastaks kinnitatud. Kuid põhimõtteliselt võimalik.

Komisjoni otsus: Liikluskomisjon kinnitab Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 elluviimiskava 2026–2029 tegevused programmi Vabariigi Valitsuses heakskiitmisele järgneval korralisel liikluskomisjoni koosolekul.

2.2. Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 elluviimiskava 2026–2029 eelnõu muutmissetepanekud ja edasised tegevused

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna juhataja Maria Pashkevich märkis, et LOP35 tegevuskavade puhul on tegemist 4-aastase rulluva elluviimiskavaga, mille koostamine on sünkroniseeritud RES protsessidega. Iga uue kinnitusega tühistatakse eelnev elluviimiskava versioon. Sarnaselt selle aastaga, viime algava aasta vastavusse RESiga. Näide: THK vahendid, mis lähevad LOOsse on suurenenud. Elluviimiskavade eelarveline rakendamine toimub valitsusasutuste TERE programmide raames. Elluviimiskava kooskõlastatakse ministeeriumite ja ametitega ning kiidetakse heaks Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis. Elluviimiskava sisaldab olulise mõjuga tegevusi, lisarahastust või poliitilist mandaati vajavaid tegevusi. Hiljemalt aasta I kvartalis algab **järgneva 4-aastase perioodi elluviimiskava eelnõu kavandamine:**

- Tegevused, eelarve, mõjud;
- Eelnõu kavandi kinnitamine VV liikluskomisjoni juunikuisel koosolekul;
- RES protsessi lisataotluste esitamine;
- Elluviimiskava eelnõu korrigeerimine eelarve tegelike võimalustega;
- Elluviimiskava kinnitamine VV liikluskomisjoni aasta viimasel koosolekul.

Elluviimiskava 2026–2029 kinnitatakse peale LOP35 heakskiitmist. 2027–2029 tegevuste elluviimiseks on vajalik lisarahastus.

LOP35 eelnõu kooskõlastamisel elluviimiskavale laekunud muudatusettepanekud.

SiM: „Menetluste mahu suurendamiseks uue hoiatusmenetluse infosüsteemi (HIS-2) arendamine“ tulbas „Olemas“ märgitud summa 4,9 MEUR asendatakse summaga 0 ning tulpa „Lisavajadus“ märgitakse summa 4,9 MEUR. Tulpa „Sellest lisavajadus 2026“ märkida summa 2 MEUR.

SoM:

- "Liiklusseaduse ja tervishoiuteenuste korraldamise seaduse rakendusaktide muudatused tervisekontrolli süsteemi tõhustamiseks" teostamise algusaasta edasilükkamine aastasse 2027.
- Sõnastada ümber tegevus „Vigastusega lõppenud liiklusõnnetuste vigastuste raskusastmete eristamine liiklusstatistika ja analüüsimise võimaldamiseks“ järgmiselt „Analüüsida vigastusega lõppenud liiklusõnnetuste vigastuste raskusastmete eristamise võimalusi liiklusstatistikas“.

JuM: Analüüsi „Karistusseadustikus sätestatud rahatrahvi määramise aluseks oleva trahviühiku suuruse neljalt eurolt kaheksale eurole, hoiustrahvi arvutamise aluseks oleva summa tõstmise seitsmele eurole ja mõjutustrahvi maksimaalmäära tõstmise 160 eurole mõju mootorsõidukijuhtide seadusekuulekusele“ vastutaja muutmine.

Eesti Linnade ja Valdade Liit:

- TRAM tegevused tegevusvaldkondades Ohutu tee ja Ohutu kiirus.

- Ohutud ülekäigud ja ühistranspordiga seotud objektid.
- Harjumaa Omavalitsuste Liit
- Mehitatud liiklusjärelevalve mahu võrreldes planeeritavaga vähemalt kahekordistamine.
 - Raudtee ülesõidukohtadel raudtee ületamist keelava punase tule jälgimise automaatkontrolli süsteemi arendamine (sarnaselt kiiruskaamerate tööpõhimõttega).
 - Juhendmaterjali väljatöötamine ohutust tagavate ülekäiguradade rajamiseks.
- Tallinna Transpordiamet:
- Ühistranspordiga seotud objektide mõisted.
 - Fookus mikrosõidukite juhtide koolitamisele.

Järgnevad tegevused. Saadame elluviimiskava 2026–2029 vastutajatele kooskõlastamiseks, arvestada tuleb 2026. aasta tegelike eelarveliste vahenditega. Elluviimiskava kinnitatakse pärast LOP35 kinnitamist Vabariigi Valitsuses. 2026. aasta I kvartalis algatame elluviimiskava 2027–2030 eelnõu kavandamise.

Arutelu:

Joosep Kaasik: Mis puudutab uue hoiatusmenetluse infosüsteemi (HIS-2) arendamist, siis siin on vaja üles ehitada täiesti uus süsteem.

Liisa-Ly Pakosta: Riigis määratakse trahve erinevate ametkondade poolt, kaasa arvatud KOV. Kas meil ei ole siis mingit arhitektuuri, mida saaks sobivalt täiendada? HIS-2 maksumus tundub väga suur.

Joosep Kaasik: On küll, kuid ei ole valikuid. Kui me tahaksime automaatjärelevalvet hetkel laiendada, siis ei ole see tänases süsteemis võimalik, sest süsteem toimib võimekuse piiril. Lisaks on kogu tehnoloogia vahepeal edasi arenenud.

Maria Pashkevich: Sotsiaalministeeriumi poolt on ettepanek edasi lükata üks oluline tegevus ohutuse seisukohalt, liiklusseaduse ja tervishoiuteenuste korraldamise seaduse rakendusaktide muudatused tervisekontrolli süsteemi tõhustamiseks. Ning teine ettepanek puudutab sõnastuste muutmist liiklusõnnetustes vigastatute raskusastme määramisel.

Kristiin Mikko: Rakendusaktide muutus toob kaasa ideelahenduse muudatused, milleks meil tõesti rahastust järgmiseks aastaks ette nähtud ei ole, aga meil on kindel plaan alustada sellega 2027. aastal. Vigastuste raskusastmete statistika puhul on kõigepealt vaja analüüsida, kuidas seda on võimalik teha. Hetkel tundub, et selleks ei ole lihtsat ja kerget võimalust, et see kiirelt ära teha. See vajab suuremat muutust, peame tegema analüüsi ja siis selgub, kas ja kuidas selle saaksime ära teha.

Maria Pashkevich: Raskesti vigastatute vähendamine on üks LOP eesmärkidest ja nende andmete sidumine liiklusõnnetuste toimumiskohtadega on ülioluline ning tegelikult need andmed on tervishoiusüsteemis kõik ju olemas.

Komisjoni otsus: Võtta informatsioon LOP elluviimiskava 2026–2029 kohta teadmiseks.

3. Kergliikuri kasutuse ohutust suurendavad meetmed

Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna peaspetsialist Mait Klein selgitas komisjoni liikmetele millised sõidukid on kergliikur, pisimopeed ja elektriline jalgratas ning kus nendega sõita võib.

Tulenevalt kergliikuritega juhtunud õnnetuste suurest arvust ning nendega liiklemise probleemidest on välja pakutud tegevusi, mis võiksid kergliikurite liiklemise ohutumaks muuta.

Tegevuste loetelu ning nende plussid ja miinused.

Koolides infomaterjalide levitamine, lapsevanemate teavitamine:

+ teadlikkus, parem teadlikkus = ohutum liikluskäitumine.

- tulemused ei tule kiirelt; pikaajaline järjepidev töö; rahastus.

Rendiettevõtete kohustus veenduda isikusamasuses:

+ alaealine ei saa rentida, sõitma lubamise väärtekoosseis.

- saab kasutada täisealise kontot, ei puuduta isiklike kergliikuritega sõitjaid, täiendavad sammud registreerimisel vähendavad teenuse kasutusmugavust ja peletavad kliente (turistid).

Kergliikurijuhi vanuse alammäär 10 aastat sõltumata, millisel teel liigeldakse:

+ positiivne mõju liiklusohutusele, väärtekoosseis sõitma lubamisele.

-järelevalve teostamise võimalikkus ja efektiivsus, kas kergliikuri tehnilistest erinevustest põhjendatud kõigil juhtudel, võrdsuspõhiõiguse küsimus - miks mitte jalgratturile, kas nemad vähemohalikud, nõuete killustumine ja jälgimise keerukus, vastutustundlik hea sõiduuskusega noor vs hoolimatu, kogenematu täiskasvanu.

Juhtimisõiguse nõude kehtestamine 10–15-aastastele kergliikurijuhtidele kõikjal:

+ positiivne mõju liiklusohutusele, väärtekoosseis juhtima lubamisel

-vajab head ja toimivat koolitussüsteemi, järelevalve teostamise võimalikkus ja efektiivsus, rahaline kulu, võrdsuspõhiõiguse küsimus, miks ainult kergliikurijuhtidele, mitte jalgratturitele, nõuete killustumine, raske järgida, kergliikurite tehnilised erinevused, kas kõigil juhtudel põhjendatud, kuidas turistid kasutada saavad.

KOV ja PPA koostöö probleemsete piirkondade kaardistamisel, „liiklustalgud“ kergliikurijuhtide korrale kutsumiseks:

+ KOV-i ülevaade, kus probleemsed kohad, elanikelt väärtuslik info, sõnum kogukonnale, et probleemiga tegeletakse.

-järelevalve teostamise võimekus.

Arutelu:

Liisa-Ly Pakosta: Pea iga välja pakutud meetme juures on teatud positiivset osa, kuid ka küsitavusi. Kuid tasub edasi mõelda kas ja milliseid meetmeid rakendada.

Kuldar Leis: Hea, et õnnetuste arv on langenud, kuid muret teevad lapsed. Ning ei tohi unustada inimeste tagasisidet. Teemadering on lai ja sellega tuleb tegeleda.

Taavi Kirss: koolides informatsiooni jagamine ning liiklusreeglite selgitamine omab teatud mõju ja on vajalik.

Kristjan Järvan: Rendiettevõtete puhul teeb ikka muret see, et alaealised saavad rentida. Tihti teevad ka lapsevanemad lastele konto, mida siis alaealine saab kasutada.

Kuldar Leis: Ka vanuse alammäära peaks analüüsima.

Taavi Kirss: Kuidas jõuda ettevõteten, kes müüvad kergliikureid, millega ei tohi liikluses osaleda?

Komisjoni otsus: Võtta esitatud informatsioon teadmiseks.

4. Kergliikuri kasutuse ohutust suurendavad meetmed

Liikluskomisjoni liige Indrek Sirk tutvustas komisjoni liikmete lisaks täiendavaid meetmeid ja tegevusi, mida võiks kaaluda kergliikurite liikluse ohutumaks muutmiseks.

Kes on kergliikuri ja pisimopeedi kasutaja:

- Vanus, sh elukogemus;
- Haridus, sh juhikoolitus;
- Teadlikkus, sh inforuum ja suhtumine normidesse;
- Subjektiivse riski tunnetus.

Õnnetusse sattumist ja selle tagajärge mõjutavad meetmed:

- Kiirus – praegu kuni 25 km/h, mis on sõiduki konstruktsiooni ja juhitud arvestades liiga kõrge (ebatasane tee, äärekivid, järsud pöörded);

- Kiiver – praegu kohustuslik alla 16-aastaselt teel sõites (LS § 31 lg 3), kuid peavigastused ei ole välistatud ka vanematel inimestel.

Ohtlike ja tänagi mittelegaalsete sõidukite kasutamise piiramine:

- Registreerimiskohustus, sh registreerimismärk – võimaldab identifitseerida omanikku ning kohaldada omaniku vastutust;
- Kindlustuskohustus – kahju hüvitamise koormus liigub kogu ühiskonnalt nende samade sõidukite omanikele, mittelegaalseid ei saa kindlustada;
- Omaniku vastutuse kohaldamine – nõuetele mittevastava kergliikuri või pisimopeedi omanik vastutab solidaarselt juhiga või teatud juhtudel ka juhi asemel;
- Lapsevanema vastutus – kui rikkumine on toime pandud vanema teadmisel või tegemata jätmise tõttu;
- Kohaliku omavalitsuse korrakaitseüksuse pädevuse laiendamine – sõiduki peatamise õigus, menetlusõigus jalgratta, pisimopeedi, kergliikuri ja jalakäija rikkumistele. Kui sõiduk on juba mootorsõiduki kategoorias, siis antakse menetlemine edasi politseile.
- Konfiskeerimine – sõidumeeriku tööd häiriva seadme või radariavastaja konfiskeerimine on politsei pädevuses ilma kohtu sekkumiseta. Analoogselt roolijoodiku autoga on praegu võimalik mootorsõidukiks ümberehitatud kergliikuri konfiskeerimine ainult kohtuotsusega. Võrdluseks 2011. aastast mopeedide registreerimise ja kindlustamise kohustus ja selle mõjud.

Selgitustöö:

- Jalgratta juhiloa koolitusse kergliikuri elemendid;
- Õppevahendite kaasajastamine koolidele;
- Keskenduda sotsiaalmeediale ja digiteavitusele;
- Selgitustöö koolides ja lastevanematele;
- Suitsetamise ennetuse meetodite rakendamine – videod, pildid ja lood tagajärgedest nii tervisekahjustuse raskuse kui kahju hüvitamise näol.

Rendiettevõtted:

- Kasutajate tuvastamine efektiivsemaks ja usaldusväärsemaks (vanus eelkõige);
- Rendiettevõtte kohaldatav leppetrahv väärkasutuste korral – parkimine, mittelegaalsele kasutajale andmine, kahekesi sõitmine, muud rikkumised;
- Nooremale kui 16-aastasele (või 18-aastasele) rendi keelamine ja kontroll.

Veel mõtteid:

- Juhiloa, st koolituskohustus kõigile – isegi autojuhiloa omanikule, kuna normid on uued ning ohud teistsugused;
- Haiglates tegelike juhtumite arvu tuvastamine;
- Müüjate ja piirajate mahavõtjate vastutusele võtmine.

Indrek Sirk tõi välja, et ainuüksi eelnevast avalikult rääkimine ja meetmete kaalumine on preventiivse iseloomuga.

Arutelu:

Tiit Metsvahi: Mina toetan esitatud mõtteid 100%. Kergliikurite park on kirju ja päris kindlasti ei peaks kõik neist tänavale jõudma.

Indrek Sirk: Võtke need mõtted kaasa ja levitage!

Komisjoni otsus: Komisjon võttis esitatud informatsiooni teadmiseks.

Järgmise liikluskomisjoni koosoleku toimumisajast teavitatakse täiendavalt.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:
Protokollis:

Kuldar Leis
Villu Vane