

# Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu 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. Seejuures on probleemiks riskirühma kuuluvate liiklejate ligipääs sõidukitele, sealhulgas rendi- ja üürisõidukite teenuse kättesaadavus ning liiklejate teadmiste ja oskuste puudulikkus.

Kuigi rendi- ja üüriteenuse osutajatel on kasutustingimustes kehtestatud vanusepiirang (üldjuhul 18 eluaastat), puudub tõhus kontroll selle järgimise üle. See võimaldab alaealistel kasutada teenust teiste isikute kontode kaudu, samuti ei pruugi teenusepakkuja tuvastada sõiduki rentija vanust. Ka naaberriikide (nt Läti) kogemus on näidanud, et kontrollimatu ligipääs rendi- ja üürisõidukitele (nt pisimopeedid) on oluliseks riskiks traagiliste tagajärgedeni viimisel.

Eelnõukohase seadusega pannakse rendi- ja üüriteenuse osutajatele kohustus kontrollida teenuse osutamisel kasutaja isikusamasust ja vanust ning juhtimisõiguse olemasolu, et välistada alaealiste ligipääs sõidukitele, mida neil ei ole lubatud juhtida. Samuti nähakse ette vastutus kergliikuri ja pisimopeedi juriidilisest isikust omanikule või valdajale, kes lubab sõidukit juhtima isiku, kellel puudub juhtimisõigus või kes ei vasta kehtestatud vanuse alammäärale.

Teise lahendusettepanekuna laiendatakse 10–15-aastastele kergliikurijuhtidele juhtimisõiguse omamise kohustust kõigil teedel sõitmisele. Seni kehtis kergliikurijuhile jalgratta juhtimisõiguse nõue ainult sõiduteel sõitmiseks, edaspidi kehtib see nõue ka kergliiklusteel ja kõnniteel sõitmise korral. Pisimopeedidega sõitjatele on juba kehtivas seaduses kehtestatud vanuse alammääraks 14 aastat ning 14- ja 15-aastasele pisimopeedijuhile on kehtestatud jalgratta juhtimisõiguse nõue.

Uuendusena sätestatakse, et kui isikul ei ole jalgratta juhtimisõigust, aga tal on olemas AM-kategooria ehk mopeedi juhtimisõigus, siis lubatakse kergliikurit ja pisimopeedi juhtida ka mopeedi juhtimisõigusega. Kehtivas seaduses seda sätestatud ei ole, samas on võimalik mopeedi juhtimisõigust anda 14-aastasele isikule.

Täiendava meetmena antakse politseile õigus konfiskeerida liikluses kasutatud kergliikur, mis ei vasta sellele kehtestatud valmistajakiiruse ja mootori võimsuse nõuetele ning mida ei ole seetõttu lubatud liikluses kasutada. Konfiskeerimine on ette nähtud politsei kaalutusõigusena, mida kohaldatakse iga juhtumi asjaolusid arvestades.

Lisaks sisuliste muudatuste tegemisele korrastatakse eelnõuga liiklusseaduse 7. peatüki ülesehitus: jalgratturi, kergliikurijuhi ja pisimopeedijuhi vanuse alammäära ja juhtimisõiguse nõuded, kvalifikatsiooninõuded ning ettevalmistuse korraldus jagatakse eraldi paragrahvidesse (§-d 148 ja 148<sup>1</sup>). Samuti antakse valdkonna eest vastutavale ministrile volitus kehtestada sõidukipõhiseid ettevalmistamise nõudeid, sealhulgas kergliikuriõppe mooduli sisu ja maht.

Eelnõu rakendamiseks kaasneb halduskoormuse ja kulude kasv rendi- või üüriteenust pakkuvatele ettevõtjatele (nt võimalikud IT-arendused isikutuvastuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimiseks). Vabariigi Valitsuse § 1 lõige 4<sup>1</sup> sätestab kohustuse, mille kohaselt kui seaduseelnõuga kavandatakse nõuete tõttu kasvab ettevõtjate, inimeste või vabaühenduste halduskoormus, nähakse ette muudatused ka halduskoormuse vähendamiseks. Nimetatud nõude täitmiseks ja

halduskoormuse lisandumise tasakaalustamiseks kaotatakse jagatava veose eriveol sõiduki GPS-seadmega varustamise nõue, mis võimaldas Transpordiametil määrata autorongi asukohta veo ajal.<sup>1</sup> Hinnanguliselt mõjutab see 350–400 ettevõtjat aastas – mõju seisneb nii rahalise kulu (GPS-seadme hind) kui ka ajakulu (GPS-seadme paigaldamine) vähenemises.

## 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Seaduseelnõu ja seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi teede- ja raudteosakonna nõunik Hindrek Allvee (tel: 639 7670, e-post: [hindre.allvee@kliimaministeerium.ee](mailto:hindre.allvee@kliimaministeerium.ee)), sama osakonna peaspetsialist Mait Klein (tel: 625 6379, e-post: [mait.klein@kliimaministeerium.ee](mailto:mait.klein@kliimaministeerium.ee)) ja veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld (tel: 625 6490, e-post: [margus.tahepold@kliimaministeerium.ee](mailto:margus.tahepold@kliimaministeerium.ee)).

Eelnõu ja seletuskirja õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Mari-Liis Kupri (tel: 6260 717, e-post: [mari-liis.kupri@kliimaministeerium.ee](mailto:mari-liis.kupri@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu ja seletuskirja on keeleliselt toimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (e-post: [aili.sandre@justdigi.ee](mailto:aili.sandre@justdigi.ee)).

## 1.3. Märkused

Eelnõukohase seadusega muudetakse liiklusseaduse (LS) redaktsiooni avaldamismärkega RT I, 29.04.2026, 9.

Seaduse vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

Eelnõu on seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi punktiga „Liiklusohutusprogrammi 2026–2035 kehtestamine“, et aidata kaasa programmiga seotud liiklusohutuse eesmärkide ja eelkõige liiklusohutusprogrammi punktis 4.4 sätestatud eesmärgi „Ohutu liikleja“ saavutamisele.<sup>2</sup>

Eelnõu ei ole seotud teiste menetluses olevate eelnõudega.

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega. Eelnõu kuulub teavitamisele Euroopa Komisjonile teenuste direktiivi 2006/123/EÜ artikli 39 lõike 5 alusel.

## 2. Seaduse eesmärk

Seaduseelnõuga kavandatud muudatuste eesmärk on ennetada liiklusõnnetusi ja sihipäraselt vähendada kergliikurite ning sarnaste elektrisõidukitega seotud riske, pöörates peatähelepanu kõige haavatavamale sihtrühmale ehk alaealistele, kelle osakaal kannatanute seas on praegu märkimisväärselt suur. Peamine eesmärk on vähendada kergliikurite ja sarnaste elektrisõidukitega toimuvaid liiklusõnnetusi ja neis vigastada saavate laste ja noorte arvu ning tagada, et avalikus liikluses osaleksid mootori jõul liikuvate sõidukitega vaid isikud, kellel on selleks piisav vaimne ja füüsiline küpsus ning vajalikud oskused ja teadmised (juhtimisõigus).

Transpordiameti liiklusõnnetuste statistika näitab, et alaealiste (0–17 a) osalus kergliikuriga toimunud õnnetustes on püsinud stabiilselt kõrge, moodustades kõigist juhtumitest 20–30%.

---

<sup>1</sup> Taristuministri määruse „Majandus- ja taristuministri 4. septembri 2015. a määruse nr 114 „Eriveo tingimused ning eriveo teostamise ja erilubade väljaandmise kord ning tee omanikule tekitatud kulutuste hüvitamise, eriloa menetlustasu ja eritasu määrad“ § 4 lõike 2 punktid 2 ja 6 tunnistatakse kehtetuks.

<sup>2</sup> <https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2026-01/Liiklusohutusprogramm%202026–2035.pdf>.

Tabel 1. Kergliikuriõnnetuste statistika ja alaealiste osalus (2021–2025)

Aasta	Õnnetuste koguarv	Neist alaealise osalusel	Alaealiste osakaal	Vigastatuid kokku	Neist alaealisi	Hukkunuid	Neist alaealisi
2021	222	49	22%	229	51	0	0
2022	348	74	21%	356	80	1	1
2023	327	57	17%	336	61	0	0
2024	413	102	25%	421	110	2	0
2025	314	96	30%	320	102	1	0

Kui 2021. aastal oli vigastatud alaealisi 51, siis 2024. aastal 110 ja 2025. aastal, vaatamata õnnetuste üldarvu langusele, moodustasid alaealised kannatanutest juba ligi 32% (102 vigastatud). Seejuures on eriti tõusnud õnnetuste osakaal 10–15-aastastega.<sup>3</sup> See viitab, et lapsed ja noorukid on oluline riskirühm, kelle ohutustaju kujundamiseks on vaja senisest tõhusamaid meetmeid.

Tabel 2. Liiklusõnnetustes osalenud 10–15-aastased kergliikurijuhid (2021–2025), allikas: PPA

2021	2022	2023	2024	2025
15	43	35	62	80

Samasugune suundumus ilmneb ka jalgrattaõnnetuste puhul, kus alaealiste osakaal on samuti märkimisväärne.

Tabel 3. Jalgrattaõnnetuste statistika ja alaealiste osalus (2021–2025)

Aasta	Õnnetuste koguarv	Neist alaealise osalusel	Alaealiste osakaal	Vigastatuid kokku	Neist alaealisi	Hukkunuid	Neist alaealisi
2021	300	71	24%	298	71	7	0
2022	312	72	23%	316	74	3	0
2023	313	75	24%	315	76	5	0
2024	374	115	31%	378	117	3	1
2025	331	91	27%	339	98	2	0

Jalgrattastatistika viitab küll sellele, et probleem ei seisne pelgalt sõidukiliigis (kas tegemist on kergliikuriga või mitte), vaid tõenäoliselt ka noorte juhtide puudulikus sõiduoskuses ja väheses liikluskogemuses. Elektrimootoriga sõidukite puhul võimenduvad riskid oluliselt. Kergliikuri, pisimopeedi ja elektrijalgratta kiirendus ning saavutatav liikumiskiirus on märgatavalt suurem kui tavajalgrattal, mis koos vähesese juhtimisoskusega suurendab nii õnnetusse sattumise tõenäosust kui ka tagajärgede raskust.

Lisaks suurendab õnnetuste toimumise riski ka rendi- ja üüriteenuse kättesaadavuse suhteline kontrollimatus. Kuigi teenuseosutajate kasutustingimused nõuavad üldjuhul kasutajalt vanust vähemalt 18 eluaastat, on senine kontrollisüsteem (valdavalt lihtne nupulevajutus mobiilirakenduses vanuse kinnitamiseks) osutunud ebatõhusaks ja sisuliselt näiliseks. Esinenud on olukordi, kus alaealised kasutavad vanemate kontosid või loovad valekontosid, et pääseda ligi sõidukitele, mida nad ei tohi juhtida. See loob otsese ohu nii alaealisele endale kui ka teistele liiklejatele.

<sup>3</sup> <https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2026-02/Liiklusaasta%202025.pdf>;  
<https://www.delfi.ee/artikkel/120437069/moodunud-aastal-hukkus-liikluses-rekordvahe-inimesi-noorte-kergliiklejate-vigastatute-arv-aga-kahekordistus>.

Riski suurendab ka järelevalve puudulikkus – politsei ressursid on piiratud, mistõttu massiline igapäevane järelevalve kergliiklejate üle ei ole võimalik. Samas puudub kohaliku omavalitsuse üksustel (KOV) praegu õiguslik alus teha järelevalvet rendiettevõtjate tegevuses vanusekontrolli nõude täitmise üle, mis pärsib kohaliku tasandi võimalusi liiklusohutust tagada.

Võimalike lahendustena kavandatakse eelnõuga meetmeid, mis on suunatud nii ennetusele kui ka järelevalve tõhustamisele.

Teenuseosutajatele nähakse ette kohustus tuvastada kasutaja isikusamasus ja vanus ning kontrollida juhtimisõiguse olemasolu. Eesmärk on liikuda lahenduste suunas, mis oluliselt vähendaks pettusi (nt dokumendi pildistamine koos näotuvastusega või autentimisvahendid, nagu Smart-ID/Mobiil-ID). Arvestades ka turistide osakaalu rendi- või üüriteenuse kasutajate seas (ca 10–15%), peavad lahendused võimaldama ka välismaalasi (kellel puudub Eesti isikukood) turvaliselt tuvastada, näiteks isikut tõendava dokumendi ja kasutaja foto digitaalse analüüsi teel.

Eelnõukohase seadusega luuakse ka uus väärtekoosseis, millega kehtestatakse vastutus juriidilisele isikule, kes kergliikuri või pisimopeedi omaniku või valdajana lubab sõidukit juhtima isiku, kellel puudub nõutav juhtimisõigus või kes ei vasta kehtestatud vanuse alammääradele.

Kohaliku omavalitsuse üksustele antakse õigus kontrollida renditeenuse osutajate tegevust, et tagada vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimise nõuete tegelik täitmine. See võib tähendada ka kontrolltehingute tegemise õigust.

Muudatused ei sea eesmärgiks kompenseerida või asendada taristu puudujääke regulatiivsete piirangutega. Tähelepanukese on liiklejate käitumise ja teenuseosutajate vastutuse korrastamisel praeguses liikluskeskkonnas. Kuigi taristu arendamine on pikaajaline protsess, on see üks turvalise liikluse nurgakividest ja selle arendamine peab süsteemselt ja järjepidevalt jätkuma ning seda ei suuda asendada regulatiivsed lahendused.

Eelnõu väljatöötamiseks ei koostatud Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) § 1 lõike 2 punktist 5 lähtudes väljatöötamiskavatsust, sest kavandatud muudatuste rakendamise eesmärgiga ei kaasne olulist õiguslikku muudatust ega muud olulist mõju, mida tuleks põhjalikumalt hinnata. Eelnõu normide väljatöötamisel arutati ja kaaluti erinevaid reguleerimisvariante ning laiemalt kergliikurite ohutusega seonduvaid meetmeid, uuriti teiste riikide praktikaid, kohtuti peamiste sihtrühmadega ja teemat käsitleti Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis.

### **3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

#### **Eelnõu §-ga 1 muudetakse liiklusseadust.**

**Üldine põhjendus §-de 148 ja 148<sup>1</sup> ümberkorralduse kohta.** Kehtiva LS 7. peatüki ülesehituses esinevad mitmed süsteemsed normitehnilised ja ka sisulised puudused, mis raskendavad sätete tõlgendamist ja kohaldamist ning ka käesoleva eelnõu eesmärgile kohaste muudatuste tegemist, mistõttu vajab peatükk tervikuna laiemat korrastamist.

Üheks normitehniliseks probleemiks on kehtiva § 148 ülekoormatus erinevate teemadega: paragrahv sisaldab vanuse nõudeid, kvalifikatsiooninõudeid, juhtimisõiguse tõendamise korda ja lisaks veel dokumendi kaasaskandmise kohustust – need on kõik normatiivselt erinevad küsimused, mis peaksid olema reguleeritud temaatilistes paragrahvides. Näiteks lõige 1 üksi sisaldab viit iseseisvat reeglit: vanusenõue iseseisvaks sõitmiseks; kvalifikatsiooninõue; juhtimisõiguse nõue

10–15-aastastele; juhtimisõiguse tõendamise viisid; vahetu järelevalve erand 8-aastastele ning õueala erand.

Teiseks piirdub kehtiv § 148<sup>1</sup> pelga viitenormiga, mis ei sisalda iseseisvat regulatsiooni, vaid kohaldab kergliikurijuhile § 148 jalgratturi nõudeid. Selline viitenorm on normitehniliselt mitte eelistatum, sest ei ole normi adressaadile iseseisvalt lihtsasti mõistetav ja võib tekitada tõlgendusraskusi, eelkõige küsimuses, et milliseid § 148 sätteid siis ikkagi kergliikurijuhile kohaldatakse. Ebakõla tekitab ka näiteks peatüki pealkiri, mis nimetab kolme subjekti (jalgrattur, kergliikurijuht, pisimopeedijuht), kuid peatüki paragrahvid on üles ehitatud kahe subjekti põhiselt (jalgrattur ja pisimopeedijuht) ja kergliikurijuht on lisatud üksnes § 148<sup>1</sup> viitega.

Ka § 151 vajaks korrastamist, sest segab materiaaõigust menetlusreeglitega: juhtimisõiguse ulatus (lõike 1 teine lause, mis annab jalgratta juhtimisõigusega 14- ja 15-aastasele õiguse pisimopeedi juhtimiseks) on samas paragrahvis koos taotlemist puudutavate normidega ja näiteks koos blankettide trükkimise korraldusega. Materiaaõigusliku reegli paigutamine menetlusreeglite paragrahvi muudab selle raskemini leitavaks.

Eelnõuga tehakse süsteemsed muudatused, mis jagavad kehtiva § 148 sisu kahte paragrahvi nende sisulise funktsiooni alusel: § 148 reguleerib edaspidi vanuse alammäära ja juhtimisõiguse nõudeid, § 148<sup>1</sup> kvalifikatsiooninõudeid ja ettevalmistust. Ehk esmalt sätestatakse, kes tohib sõidukit juhtida ja millistel tingimustel ja seejärel reguleeritakse kuidas juhtimisõigus omandatakse. Mõlemad paragrahvid hõlmavad ühtmoodi jalgratturit, kergliikurijuhti ja pisimopeedijuhti, kõrvaldades sellega viitepõhise regulatsiooni ja subjektide ebaühtlase käsitluse. Kehtiva § 151 lõike 1 teine lause (pisimopeedi juhtimise materiaaõiguslik reegel) paigutatakse § 148-sse ehk juhi nõuete paragrahvi, kus on selle loogiline asukoht.

## **LS-i § 148 muutmine**

**LS-i § 148 lõige 1** sätestab jalgratturi vanuse alammäära ja juhtimisõiguse nõude. Sisuliselt vastab säte kehtiva § 148 lõike 1 sisule muutmata kujul: jalgratast tohib iseseisvalt sõiduteel juhtida vähemalt kümneaastane isik ning 10–15-aastaselt jalgratturil peab sõiduteel sõitmiseks olema jalgratta juhtimisõigus. Säilib kehtiv tee liigist sõltuv lähenemine – jalgratturi puhul kehtib juhtimisõiguse nõue üksnes sõiduteel.

**LS-i § 148 lõige 2** sätestab kergliikurijuhi vanuse alammäära ja jalgratta juhtimisõiguse nõude.

Kehtiva § 148<sup>1</sup> kohaselt, koosmõjus § 148 lõikega 1, võib kergliikurit iseseisvalt sõiduteel juhtida vähemalt 10-aastane isik ning 10–15-aastaselt kergliikurijuhil peab seejuures olema ka jalgratta juhtimisõigus, kui ta juhib kergliikurit sõiduteel. Mujal kui sõiduteel juhtimisele piiranguid seatud ei ole.

Eelnõus sätestatakse kergliikuri juhtimiseks vanuse selge alammäär – kergliikurit võib juhtida vähemalt kümneaastane isik. Kehtiva seaduse sõnastus jätab alla kümneaastaste isikute kergliikuriga liiklemise reguleerimata, kuna juhtimisõiguse nõue on seotud üksnes sõiduteel liiklemisega. Eelnõu kohaselt saab vanuse alammääraks 10-aastat ja sõltumata teest, kus sõidetakse.

Lisaks laiendatakse 10–15-aastaste kergliikurijuhtide jalgratta juhtimisõiguse omamise kohustust kõigile teedele – mitte ainult sõiduteele, vaid ka kõnniteele, jalgteele, jalgratta- ja jalgteele ning jalgrattateele. Praegu kehtib juhtimisõiguse nõue vaid sõiduteel kergliikuri juhtimiseks, kuid õnnetused kergliikuritega juhtuvad enamasti just muudel teedel. Just see vanuserühm on kõige haavatavam: lapse kognitiivne areng, riskitaju ja reaktsioonivõime on alles kujunemisejärgus, samas

võimaldab kergliikuri elektrimootor saavutada kiirusi, mis eeldavad liiklusolukordade adekvaatset hindamist. Juhtimisõiguse nõude laiendamine aitab tagada, et laps on läbinud liikluskoolituse, tunneb liiklusmärke, oskab arvestada teiste liiklejatega ning valida ohutut kiirust sõltumata tee liigist. See aitab vähendada alaealiste osalust õnnetustes.

Sarnaselt § 148 lõike 2 muudatusega lisatakse ka kergliikuri juhtimiseks alternatiivne alus: 14- ja 15-aastane isik, kellel puudub jalgratta juhtimisõigus, võib kergliikurit juhtida AM-kategooria juhtimisõiguse alusel.

**LS-i § 148 lõige 3** sätestab vahetu järelevalve all sõitmise reegli ja vanuse alammäära: seadusliku esindaja või tema nõusolekul muu täiskasvanud isiku vahetu järelevalve all võib kergliikurit ja sõiduteel jalgratast juhtida vähemalt kaheksa-aastane isik.

Jalgratturi puhul on tegemist kehtiva § 148 lõike 1 neljanda lause ületoomisega muutmata kujul. Kergliikurijuhi puhul on tegemist sisulise uuendusega: kehtivas LS-s vahetu järelevalve all kergliikuriga sõitmise erandit ei ole. Erand on põhjendatud praktilise vajadusega võimaldada lapsel omandada sõidukogemus enne juhtimisõiguse taotlemist, eriti arvestades, et juhtimisõiguse nõue laieneb eelnõuga kõigile teedele. Ilma erandita oleks alla kümneaastasel lapsel mis tahes kergliikuri juhtimise kogemus välistatud, mis võib muuta juhtimisõiguse taotlemiseks vajaliku praktilise ettevalmistuse keeruliseks. Vahetu järelevalve nõue tagab, et noor sõidukijuht ei satu iseseisvalt keerukatesse liiklusolukordadesse, ning säte seab vastutuse täiskasvanule, kes peab hindama lapse võimet sõidukit juhtida.

**LS-i § 148 lõige 4** sätestab, et lõigete 1 ja 2 vanuse- ja juhtimisõiguse nõuded ei laiene õuealal liiklevale jalgratturile ja kergliikurijuhile. Jalgratturi osas vastab säte kehtiva § 148 lõike 1 viimasele lausele. Kergliikurijuhi osas tuleneb erandi lisamine eelnõuga kavandatud regulatsiooni laiendamisest: kuna lõikes 2 sätestatud vanuse- ja juhtimisõiguse nõue kohaldub edaspidi kõigile teedele, on vaja sõnaselgelt säilitada õuealal kehtinud mitteformaalne kasutusrežiim ehk analoogselt jalgrattaga liiklemisele sätestatakse õuealal liiklemise erand ka kergliikurijuhile.

**LS-i § 148 lõige 5** sätestab pisimopeedijuhi vanuse alammäära ja juhtimisõiguse nõude. Pisimopeedi juhi vanuse alammääraks jääb endiselt 14 eluaastat. Lõike sisu vastab kehtiva § 148 lõikele 2 ja kehtivale § 151 lõike 1 teisele lausele. Kehtiva § 151 lõike 1 teine lause („Jalgratta juhtimisõigus annab 14- ja 15-aastasele isikule õiguse pisimopeedi juhtimiseks“) asub menetlusreeglite paragrahvis, kuid on sisult materiaalsoiguslik norm – see seab nõude pisimopeedijuhile, mitte ei reguleeri juhtimisõiguse andmist. Eelnõuga paigutatakse reegli sisu § 148 lõikesse 5, kus see on koos teiste juhi nõuetega ja normi adressaadile loogiliselt leitav. Kehtiva § 151 lõike 1 teine lause jäetakse uuest § 151 sõnastusest välja (vt eelnõu § 1 punkti 6 selgitust).

**LS-i § 148 lõige 6** sätestab alternatiivse juhtimisõiguse aluse: jalgratta juhtimisõiguse puudumise korral võib 14- ja 15-aastane isik juhtida jalgratast, kergliikurit ja pisimopeedi, kui tal on AM-kategooria juhtimisõigus. Muudatus on vajalik, et vältida olukorda, kus rangemate nõuetega juhtimisõigust omav noor ei tohi formaalse tõlgenduse tõttu juhtida sõidukit, mille juhtimiseks kehtivad madalamad nõuded. AM-kategooria juhtimisõigus eeldab liiklusteooriaeksami ja sõidueksami sooritamist ning mootorsõiduki juhtimise koolituse läbimist, mistõttu AM-kategooria juhtimisõigusega isik on liiklusalaste teadmiste ja oskuste osas vähemalt sama hästi ette valmistatud kui jalgratta juhtimisõiguse omanik. Seetõttu loetakse AM-kategooria juhtimisõigusega isiku puhul § 148<sup>1</sup> lõigetes 1 ja 2 sätestatud kvalifikatsiooninõuded ja ettevalmistuse nõuded täidetuks ning eraldi jalgratta juhtimisõigust ei nõuta. Säte vähendab ühtlasi nende 14- ja 15-aastaste isikute halduskoormust, kes on juba läbinud AM-kategooria koolituse.

## **LS-i § 148<sup>1</sup> muutmine**

**LS-i § 148<sup>1</sup> lõige 1** sätestab kvalifikatsiooninõude ja seob selle otseselt jalgratta juhtimisõiguse omandamisega. Sätte kohaselt peavad jalgratturil, kergliikurijuhil ja pisimopeedijuhil jalgratta juhtimisõiguse omandamiseks olema asjaomase sõiduki juhtimiseks vajalikud liiklusalased teadmised ja oskused, mis võimaldavad sõidukit valitseda, liiklust jälgida, ohte ette näha ning sellele vastavalt tegutseda.

Kehtivas LS-s on kvalifikatsiooninõue sätestatud kaudselt § 148 lõike 1 ja lõike 3 ning § 148<sup>1</sup> kaudu ning § 148 lõike 4 volitusnormiga, mille alusel kehtestab minister jalgratturi kvalifikatsiooninõuded. Kvalifikatsiooni sisuline tähendus on jäänud seaduse tasandil aga määratlemata.

Eelnõu § 148<sup>1</sup> lõikes 1 sõnastatud kvalifikatsiooninõudega täpsustatakse, et kvalifikatsiooninõue ja sellele järgnev ettevalmistuskohustus (lõige 2) kehtivad isikutele, kel peab peatükis reguleeritud sõidukite juhtimiseks olema jalgratta juhtimisõigus ehk § 148 kohaselt 10–15-aastastele juhtidele. Sätte ei kehtesta üldist kvalifikatsiooni- ega ettevalmistusnõuet kõigile jalgratturitele, kergliikurijuhtidele ja pisimopeedijuhtidele olenemata nende vanusest.

**LS-i § 148<sup>1</sup> lõige 2** sätestab jalgratta juhtimisõiguse omandamiseks vajaliku ettevalmistuse sisu: ettevalmistus koosneb liiklusteooriaõppest ja sõidupraktikast. Sätte vastab kehtivale praktikale, kus jalgratta juhtimisõiguse taotleja peab läbima nii teoreetilise kui praktilise õppe, kuid tõstab koolituse üldise sisu ja struktuuri seaduse tasandile. Senini on liiklusteooriaõppe ja sõidupraktika nõue tulnud üksnes ministri määrusest.

**LS-i § 148<sup>1</sup> lõiked 3 ja 4** sisaldavad kahte volitusnormi: lõige 3 kvalifikatsiooninõuete kehtestamiseks ja lõige 4 ettevalmistuse õppekava (sealhulgas õppe mahu ja sisu) ja õppe korralduse nõuete kehtestamiseks. Mõlemad volitusnormid on seotud üldsätetega lõigetes 1 ja 2.

Kui lõige 1 on kvalifikatsiooninõuete üldsäte, st üldine seaduse taseme norm, mis sätestab millele isik peab vastama, siis lõige 3 sätestab volitusnormi konkreetsete kvalifikatsiooninõuete kehtestamiseks. Kvalifikatsiooninõuded on olemuselt väljundipõhised – need kirjeldavad, mida isik peab teadma ja oskama. Näiteks: tunneb liiklusmärke, oskab hinnata pikivahet, valdab käemärguandeid jmt. See on mõõdupuu, mille vastu eksamil hinnatakse.

Kui lõige 2 on ettevalmistuse üldsäte, st üldine seaduse taseme norm, mis sätestab millise ettevalmistuse isik peab läbima, siis lõige 3 sätestab volitusnormi ettevalmistuse täpsema sisu ehk õppekava ja korralduse kehtestamiseks. Õppekava on olemuselt sisendipõhine – see kirjeldab, kuidas kvalifikatsioonini jõutakse. Näiteks: teooria 10 tundi, sõidupraktika 4 tundi, teemade loetelu, õppemeetodid.

Kui kehtiva seaduse kohaselt on jalgratturi kvalifikatsiooni nõuded kehtestatud § 148 lõike 4 alusel, siis muudatuse kohaselt kehtestatakse nõuded § 148<sup>1</sup> lõike 3 alusel. Samuti lisatakse õppekava volitusnorm, mis kehtivas seaduses puudub.

Volitusnormide laiendamine kõigile kolmele juhile (seni olid kvalifikatsiooninõuded kehtestatud ainult jalgratturile) loob eelduse, et ettevalmistuse ja õppekava määрусesse saab vajadusel lisada vastavad sõidukiliigi põhised nõ moodulid, sealhulgas kergliikurijuhi mooduli, mis arvestab näiteks elektrilise tõukerattaga seotud spetsiifilisi riske (kõrgem kiirendus, raskem stabiilsuse hoidmine, eraldi sõidutehnika). Seejuures on võimalik arvestada ka erinevate muude kergliikurite spetsiifikaate ja erisustega. Pisimopeedi koolitus on jalgrattale sarnasem ning eraldi mooduli vajadust eelduslikult ei teki, kuid selle saab otsustada ja võimalikud nõuded sisustada määruse koostamise faasis.

**LS-i § 149 pealkirja, lõigete 1–3 ning § 150 pealkirja ja lõike 1 ning lõike 3 muutmine.** Muudatused on pigem normitehnilised. Kehtivad §-d 149 ja 150 käsitlevad jalgratturi ja pisimopeedijuhi koolitajatele esitatavaid nõudeid ja eksamineerimist, kuid ei nimeta kergliikurijuhti. Kuigi kergliikurijuhi kvalifikatsioon omandatakse sisuliselt jalgratturi kvalifikatsiooni omandamise raames, on kergliikurijuhi puudumine §-dest 149 ja 150 üks eespool kirjeldatud süsteemse ebaühtsuse ilminguid: peatüki pealkiri nimetab kolme subjekti, kuid koolituse ja eksamineerimise regulatsioon käsitleb vaid kahte.

Eelnõuga lisatakse kergliikurijuht mõlema paragrahvi loeteludesse, st lisaks jalgratturile ja pisimopeedijuhile nimetatakse edaspidi alati ka kergliikurijuhti. See tagab, et § 148<sup>1</sup> lõike 4 alusel kehtestatav ettevalmistuse õppekava – sealhulgas kergliikurispetsiifilised nõuded – on koolitamise ja eksamineerimisega seotud sätetes ühetaoliselt käsitletud. Jalgratta juhtimisõigus jääb jätkuvalt juhtimisõiguseks, mis hõlmab kõiki kolme sõiduki liiki, kuid koolituse käigus omandab taotleja näiteks kergliikuri mooduli raames kergliikuri juhtimiseks vajalikud teadmised ja oskused.

**LS § 151 pealkirja muutmine.** Kehtiva § 151 pealkiri nimetab pisimopeedi juhtimisõigust, kuigi pisimopeedi puhul eraldiseisva nimetusega juhtimisõigust ei eksisteeri – pisimopeedijuhil peab olema jalgratta juhtimisõigus. Uus pealkiri „Jalgratta juhtimisõiguse taotlemine, andmine ja tõendamine“ peegeldab paremini paragrahvi tegelikku sisu.

**LS § 151 lõike 1 muutmine.** Lõikesse 1 lisatakse jalgrattajuhiloa andmete liiklusregistrisse edastamise kohustus. Kehtivas õiguses on andmete liiklusregistrisse edastamise kohustus sätestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.06.2011. a määruses nr 43 „Jalgratturi ja pisimopeedijuhi eksamineerimise, jalgratta juhtimisõiguse andmise ning juhiloa väljastamise kord, jalgratturi juhiloa vorm ning nõuded jalgratturi kvalifikatsioonile“. Olemuslikult peaks see kohustus asuma aga seaduses. Kohustus on eelduseks lisatavas lõikes 1<sup>2</sup> sätestatud tõendamisviisile (juhtimisõiguse tõendamine liiklusregistri andmete alusel). Täpne andmekoosseis on sätestatud liiklusregistri põhimääruses; seaduse tasandil sätestatakse edastamise kohustus. Andmete edastamise täpsem kord sätestatakse § 151 lõike 5 alusel kehtestatavas määruses.

Kehtiva § 151 lõike 1 teine lause („Jalgratta juhtimisõigus annab 14- ja 15-aastasele isikule õiguse pisimopeedi juhtimiseks“) jäetakse uuest sõnastusest välja, kuna selle sisu on viidud uude § 148 lõikesse 5 (vt eespool).

**LS-i § 151 lisatav lõige 1<sup>1</sup>** sätestab, et jalgrattajuhiloa andmeid säilitatakse liiklusregistris kaks aastat pärast jalgrattajuhiloa omaja 16-aastaseks saamist, pärast mida andmed kustutatakse. LS-i § 148 kohaselt kehtib jalgratta juhtimisõiguse nõue üksnes 10–15-aastastele juhtidele. Alates 16-aastaseks saamisest ei ole juhtimisõigus enam jalgratta, kergliikuri ega pisimopeedi juhtimiseks vajalik, mistõttu andmete edasine säilitamine kaotab algse eesmärgi. Kahe aasta pikkune tähtaeg on valitud põhjusel, et võib olla teoreetiline vajadus töödelda andmeid seondult võimalike pooleliolevate vääртеomenetluste lõpetamiseks, arvestades, et vääртеoasja menetlemise tähtaeg on kaks aastat. Pikem säilitamistähtaeg ei oleks antud juhul enam eesmärgipärane töötlemise viis ja seega vajalik.

**LS-i § 151 lisatav lõige 1<sup>2</sup>** sätestab, et jalgratta juhtimisõigust tõendatakse jalgrattajuhiloa või liiklusregistri andmete alusel. Kehtivas seaduses on sama põhimõtte sätestatud LS § 148 lõike 1 kolmandas lauses ja lisaks ka lõikes 2<sup>1</sup>, mis sätestas, et juhul ei ole jalgrattajuhiloa kaasaskandmine kohustuslik, kui andmed on kantud liiklusregistrisse. Kuna andmed on ka seni olnud kantud liiklusregistrisse ja see ei muutu, siis ei ole nimetatud säte sellises sõnastuses enam vajalik.

Eelnõuga viiakse senine § 148 lõike 1 kolmandas lauses sisaldunud säte § 151 lõikeks 1<sup>2</sup> ning § 148 lõige 2<sup>1</sup> jäetakse seadusest välja, sest lisatav § 151 lõige 1<sup>2</sup> on piisav.

**LS-i § 151 lõike 3 muutmise** on normitehniline: kehtiv viide § 148 lõikele 4 asendatakse viitega § 148<sup>1</sup> lõikele 3, kuna kvalifikatsiooninõuete kehtestamise volitusnorm liigub eelnõu kohaselt lõikest 4 lõikesse 3. Lisaks asendatakse väljend „vastab kvalifikatsiooni nõuetele“ väljendiga „on omandanud kvalifikatsiooninõuetele vastava kvalifikatsiooni“, mis muudab sõnastuse üldisemaks ja ei nimeta ainult jalgratturi kvalifikatsioon, sest kvalifikatsiooninõuetes võib olla ka sõidukispetsiifilisi erinõudeid.

**LS-i § 190<sup>14</sup> täiendatakse lõigete 5–7.** Lisatavates lõigetes sätestatakse rendi- ja üüriteenuse osutajatele kohustus kontrollida teenuse osutamisel kasutaja isikusamasust, tema vanuse vastavust juhi vanuse alammäärale ning juhtimisõiguse olemasolu.

Kohustuse kehtestatakse seetõttu, et rendi- ja üüriteenuse osutajate olemasolevad kontrollimehhanismid on osutunud ebatõhusaks. Kuigi teenuseosutajate kasutustingimused nõuavad üldjuhul kasutajalt vanust vähemalt 18 eluaastat, on senine kontrollisüsteem (valdavalt lihtne nupulevajutus mobiilirakenduses vanuse kinnitamiseks) sisuliselt näiline. Alaealised on kasutanud sõidukeid teiste isikute (sh ka oma vanemate) kontode kaudu või loonud valekontosid või kasutanud teenust olukorras, kus teenusepakkuja vanust ei tuvasta.

Kontrollimise kohustuse kehtestamisega luuakse õiguslik alus, et nõuda teenuseosutajatelt tõhusate isikutuvastuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimise mehhanismide rakendamist, näiteks dokumentide ja kasutaja foto digitaalse kontrolli kaudu.

Lõige 5 kohustab ettevõtjat enne esmakordset teenuse osutamise alustamist tuvastama kasutaja isikusamasuse ning kontrollima juhi vanuse vastavust vanuse alammäärale ja juhtimisõiguse olemasolu. Tegemist on esmase tugeva kontrolliga, mis tehakse enne teenuse kasutamise võimaldamist. Rendi- ja üüriteenuste puhul, mida osutatakse IT-teenuse vahendusel (nt mobiilirakendused), võib see tähendada kasutajakonto loomise etappi. Isikusamasuse tuvastamine eeldab, et ettevõtja veendub, et kasutaja on see isik, kes ta väidab end olevat. Selleks sobivad näiteks isikut tõendava dokumendi digitaalne kontroll koos kasutaja foto võrdlusega, autentimisvahendid, nagu Smart-ID või Mobiil-ID, või muud piisavalt usaldusväärsed isikutuvastuse lahendused. Arvestades turistide osakaalu renditeenuse kasutajate seas, on oluline, et lahendused võimaldaksid tuvastada ka välismaalasi, näiteks isikut tõendava dokumendi pildistamise ja kasutaja foto digitaalse võrdluse teel. Vanuse kontrollimise ja juhtimisõiguse olemasolu tuvastamise kohustus tagab, et ettevõtja ei võimalda teenust isikutele, kes ei vasta sõiduki juhtimiseks kehtestatud nõuetele.

Lõige 6 kohustab ettevõtjat teenuse osutamisel rakendama asjakohaseid ja tõhusaid meetmeid, et sõidukit ei saaks juhtida isik, kes ei vasta juhi vanuse alammäärale ja kellel puudub . Lõige on suunatud peamise praktilise probleemi lahendamisele – olukorrale, kus alaealine kasutab sõiduki aktiveerimiseks teise isiku (nt vanema) kontot. Säte on sõnastatud tulemuspõhiselt ja tehnoloogianeutraalselt: ettevõtjale ei kirjutata ette konkreetset tehnilist lahendust, vaid seatakse kohustus tagada tulemus asjakohaste ja tõhusate meetmetega. Asjakohasuse ja tõhususe hindamisel lähtutakse proportsionaalsuse põhimõttest – meetmed peavad olema mõistlikus vahekorras teenuse iseloomu, kasutajate arvu ja riskitasemega. Pelgalt kasutustingimuste keeld jagada kontot kolmandate isikutega ei vasta asjakohaste ja tõhusate meetmete nõudele.

Asjakohaste ja tõhusate meetmete sisu sõltub ka teenuse osutamise vormist. Nõ platvormipõhise teenuse (nt mobiilirakenduse vahendusel osutatav teenus) puhul, kus sõiduki aktiveerimine ja kasutamise alustamine toimub kasutaja mobiiliseadme kaudu ning ettevõtjal säilib sõidukiga tehniline ühendus kogu kasutusaja jooksul, on tõhusateks meetmeteks eelkõige tehnilised

lahendused. Tõhusad meetmed võivad hõlmata näiteks mobiilirakenduse biomeetrilist avamist (sõrmejälj, näotuvastus), pistelisi kontrollpäringuid, kasutajakäitumise anomaaliade tuvastamist või muud lahendust, mis seob sõiduki aktiveerimise kontrollitud kasutajaga. Mitteplatvormipõhise teenuse (füüsiline esindus, kodulehe broneerimisvorm või muu sarnase mehhanismi kaudu osutatav teenus) puhul võib rikkumise risk olla sisult teistsuguse iseloomuga. Näiteks ei pruugi põhirisk seisneda kasutajakonto väärkasutuses, vaid pigem selles, et täisealine üürija- või rentija annab sõiduki edasi nõuetele mittevastavale isikule. Selliste juhtumite käsitlemiseks on eelnõuga ette nähtud uus § 202<sup>1</sup>, mille alusel vastutab üürija- või rentija kui sõiduki valdaja, kes lubab sõidukit juhtima nõuetele mittevastava isiku. Mitteplatvormipõhise teenuse puhul võivad asjakohasteks ja tõhusateks meetmeteks olla nt lepingulised ja korralduslikud meetmed, näiteks rentija- või üürija isikusamasuse kontroll dokumendi alusel sõiduki üleandmisel; üüri- või rendilepingusse lepingupõhise keelu lisamine anda sõidukit kasutada kolmandale isikule, kes ei vasta sõiduki juhtimiseks kehtestatud nõuetele; ning rendi- ja üüriandmete säilitamine, mis võimaldab hilisemat järelevalvet. Sellised meetmed ei eelda uute IT-süsteemide arendamist ega sõidukiga tehnilise ühenduse hoidmist kogu kasutaja vältel.

Lõige 7 annab valdkonna eest vastutavale ministrile volituse kehtestada määrusega lõigetes 5 ja 6 sätestatud kontrollimise ja meetmete rakendamise täpsemad tehnilised ja korralduslikud nõuded. Volitusnorm on sõnastatud valikulisena (võib kehtestada), jättes ministrile kaalutusõiguse määruse kehtestamise vajaduse ja ajastuse otsustamiseks. Volitusnormi eesmärk on võimaldada kontrollimise nõudeid vajaduse korral täpsustada, arvestades tehnoloogia arengut ja kasutuspraktika muutumist. Näiteks kui selgub, et ettevõtjate rakendatud meetmed ei ole piisavalt tõhusad, saab minister määrusega kehtestada konkreetsed tehnilised ja korralduslikud nõuded, mille täitmist on ettevõtjatel lihtsam järgida ja ka järelevalvajal lihtsam kontrollida. See loob dünaamilise regulatiivse raamistiku, kus nõuete täpsusastet saab kohandada vajaduse kohaselt. Samuti annab volitusnormi olemasolu ettevõtjatele signaali, et kui lõike 6 kohustuse täitmine osutub ebapiisavaks, on riigil võimalik kehtestada konkreetsamad tehnilised ja korralduslikud nõuded. Volitusnorm võimaldab ka diferentseerida nõudeid teenuse osutamise vormi järgi (nt platvormiteenuse vs füüsiline laenutuspunkt), kui see osutub praktikas vajalikuks erinevate ärimudelite proportsionaalseks reguleerimiseks.

**LS-i § 190<sup>15</sup> lõike 1** muudatus on redaktsiooniline ja sellega asendatakse tekstiosa „§-de 190<sup>13</sup> ja 190<sup>14</sup> alusel kehtestatud“ tekstiosaga „§-des 190<sup>13</sup> ja § 190<sup>14</sup> nimetatud“ ehk riikliku järelevalve tegemise õigus antakse ka lisatavate § 190<sup>14</sup> lõigete 5–7 nõuete üle. Kuna rendi- ja üüriteenuse üle järelevalvet juba teeb KOVi üksus, siis on otstarbekas, et ka rendi- ja üüriteenuse pakkujate isikutuvastuse, vanuse- ja juhtimisõiguse kontrollimise kohustuste üle teeks järelevalvet KOVi üksus.

Järelevalves kontrollitakse, kas rendi- ja üüriteenuse osutaja täidab § 190<sup>14</sup> lisatavas lõikes 5 sätestatud esmase kontrollimise kohustust, samuti lõikes 6 sätestatud jooksvate meetmete rakendamise kohustust. Paragrahvi 190<sup>14</sup> lõike 5 puhul kontrollib järelevalve tegija, kas ettevõtja on enne teenuse osutamise alustamist kasutaja isikusamasuse tuvastanud ning vanust ja juhtimisõigust kontrollinud. Seda saab kontrollida nii dokumentaalselt (ettevõtja protseduuride ja andmete kontroll) kui ka lisatava § 190<sup>15</sup> kohase kontrollteingu abil – näiteks proovitakse luua kasutajakonto alaealise isikuandmetega ja kontrollitakse, kas süsteem võimaldab teenust kasutama hakata isikut nõuetekohaselt tuvastamata.

Paragrahvi 190<sup>14</sup> lõike 6 puhul kontrollib järelevalve tegija, kas ettevõtja on rakendanud asjakohaseid ja tõhusaid meetmeid konto väärkasutamise vältimiseks. Seda saab hinnata kahel viisil. Esiteks, kontrollteingu abil: näiteks proovitakse aktiveerida sõidukit täisealise isiku kontoga olukorras, kus sõidukit üritab kasutada keegi teine, ja kontrollitakse, kas ettevõtja meetmed seda

tuvastavad või takistavad. Teiseks, ettevõtja meetmete sisulise hindamise kaudu: järelevalve tegija nõuab ettevõtjalt selgitusi ja tõendeid rakendatud meetmete kohta ning hindab, kas need on asjakohased ja tõhusad. Kui ettevõtja ei suuda näidata, et ta on nõudeid rakendanud, on tegemist lõike 6 rikkumisega. Oluline on, et § 190<sup>14</sup> lõike 6 tulemuspõhine sõnastus ei eelda järelevalve tegijalt konkreetse tehnilise lahenduse kontrollimist, vaid tähendab tulemuse sisulise hindamist – kas ettevõtja meetmed tegelikult vähendavad riski, et sõidukit kasutab isik, kes ei vasta nõuetele. Pelgalt vormiline meede (nt kasutustingimustes konto jagamise keeld ilma tehnilise rakendusega) ei vasta sätte nõuetele.

**LS-i 190<sup>15</sup> täiendatakse lõikega 3**, millega antakse omavalitsusüksusele täiendava järelevalvealase erimeetmena kontrollteingu tegemise õigus rendi- ja üüriteenuse osutajate nõuetele vastavuse kontrollimiseks. Kontrolltehing tehakse tarbijakaitseseaduse § 63 lõigetes 2–11 sätestatud tingimustel ja korras.

Kontrolltehing on järelevalves erandlik meede, mille kohaldamine on põhjendatud juhul, kui muu järelevalvemeetmega ei ole võimalik või on oluliselt raskem järelevalve eesmärki saavutada ning on kaaluda piisavalt olulise õigushüve kaitsmise vajadusega. Käesoleval juhul on mõlemad eeldused täidetud.

Kaitstav õigushüve on alaealiste elu ja tervis. Eelnõu eesmärk on parandada alaealiste liiklusohutust kergliikurite ja sarnaste elektrisõidukite kasutamisel ning vähendada nendega seotud õnnetustes vigastada saavate laste ja noorte arvu. Liiklusohutuse statistika kohaselt on alaealiste osakaal kergliikuriõnnetustes püsivalt kõrge, ulatudes viimastel aastatel 20–30%-ni. Tegemist on õigushüvega, mille kaitse õigustab kontrollteingu kui erandliku erimeetme kohaldamise õiguse andmist.

Muude järelevalvemeetmete piisavus võib olla küsitav järgmistel põhjustel. KorS § 49 lõike 1 punkti 7 alusel teostatav vallasasja läbivaatus ei pruugi olla piisav, kuna KorS § 49 lõige 4 kohustab järelevalvatavat esimesel võimalusel teavitama vallasasja läbivaatusest. Nõ platvormipõhiste rendi- ja üüriteenuse pakujate kontrollisüsteemid on serveripõhised ning neid on võimalik kaugseadistamise teel kiiresti kohandada. Eelnev teavitamiskohustus annab seetõttu järelevalvatavale võimaluse kontrollisüsteemi ajutiseks karmistamiseks järelevalve ajaks, mis muudab tegeliku rikkumise tuvastamise oluliselt raskendatuks või lausa võimatuks. Kontrollteingu puhul vastavat eelnevat teavitamiskohustust ei ole – TKS § 63 lõike 6 kohaselt teavitatakse järelevalvatavat alles pärast kontrollteingu tegemist ning erandjuhtudel võib teavitamise ka edasi lükata.

Dokumentaalne kontroll ei pruugi olla piisav § 190<sup>14</sup> lõike 6 sisuliseks kontrollimiseks. Lõike 6 sõnastus on tulemuspõhine ja tehnoloogianeutraalne – nõutakse „*asjakohaste ja tõhusate meetmete*” rakendamist, mitte ilmtingimata konkreetse tehnilise lahenduse kasutamist. Tulemuspõhise nõude täitmise hindamine eeldab tulemuse kontrollimist tegelikus kasutusolukorras: tuleb veenduda, et süsteem ka faktiliselt takistab nõuetele mittevastaval isikul sõiduki kasutamist. Ettevõtja protseduurikirjelduste, kasutustingimuste või isegi tarkvara dokumentatsiooni alusel ei pruugi olla võimalik tuvastada, kas süsteem tegelikus käitumises vastab nõuetele. Sõiduki tarkvara või andmetöötlussüsteemi tehniline audit võib olla ka eaproportsionaalne ja praktikas teostamatu alternatiiv. Selline meede eeldaks erialast IT-kompetentsi, mida KOV-i üksustel reeglina ei ole, ning sekkuks oluliselt ettevõtja äritegevusse. Lisaks ei pruugi tehniline audit anda kindlat tulemust, kuna kontrollisüsteemi sätteid saab serveripoolselt kiiresti muuta. Kontrolltehing võimaldab kontrollida tulemust just sellisel viisil, nagu süsteem reaalsetes kasutusolukordades käitub.

TKS § 63 kohane kontrollteingu regulatsioon on eelnõuga reguleeritavate kohustuste järelevalveks nõ platvormipõhise teenuse puhul sobivaim viis. Paragrahvi 190<sup>14</sup> nõuete kontrollimiseks on vaja asjaomane sõiduk liikluses mobiilirakenduse vahendusel aktiveerida, mis on sisuliselt internetitehing. TKS § 63 lõike 11 kohaselt loetakse selliselt tehtud tehing tühiseks, mistõttu kontrollitoimingu eest järelevalve tegija ei tasu. Kontrollteingu tegemisel võib omavalitsusüksus vajaduse korral kaasata teingu tegemisse ka avaliku korra eest mittevastutava isiku tema nõusolekul (TKS § 63 lõige 5), mis on praktikas oluline – näiteks tuleb testida, kas süsteem võimaldab kasutajakonto loomist alaealise isikuandmetega.

Sisuliselt analoogne kontrollteingu õigus on Eesti õiguses juba pikaajaliselt ette nähtud teiste valdkondade järelevalves (vt nt alkoholiseaduse § 51<sup>1</sup> ja tubakaseaduse § 33<sup>2</sup>), kus probleemiks on nõuetele mittevastavate isikute juurdepääs piiratud teenustele või toodetele. Käesoleva eelnõuga lisatavate nõuete reguleerimisala – rendi- ja üüriteenuse osutajate kohustus takistada nõuetele mittevastavate isikute, eelkõige alaealiste juurdepääsu sõidukitele – on neile valdkondadele sisuliselt analoogne.

Kontrollteingu tegemise õiguse andmise eesmärk on võimaldada omavalitsusüksuse ametiisikul sõiduki kasutamise kaudu kontrollida LS-i § 190<sup>14</sup> alusel kehtestatud piirangute ja §-s 190<sup>14</sup> sätestatud kohustuste täitmist. Kontrollteingu tegemise eeldus on see, et muu riikliku järelevalve meetmega (dokumentide nõudmine, selgituste küsimine, vallasasja läbivaatus) ei ole võimalik või on oluliselt raskem nõuete täitmise üle järelevalvet teha. Kontrolltehing võimaldab omavalitsusüksusel liikluses adekvaatselt hinnata, kas LS-i § 190<sup>14</sup> alusel kehtestatud piirangud ja §-s 190<sup>14</sup> sätestatud nõuded ka tegelikult toimivad – ilma sõidukit rentimata või üürimata võib kehtestatud piirangute kontrollimine olla oluliselt raskendatud või võimatu.

Lisaks võimaldab selle meetme kasutamine omavalitsusüksusel kontrollitavat isikut kontrollida, ilma et ta peaks ennast kontrollitavale isikule enne tutvustama ja andma isiku soovitusel selgitusi meetme õigusliku aluse, sisu ja rakendamise viisi kohta (vt KorS § 11 lõige 1 ja TKS § 63 lõige 3). Alles pärast kontrollteingu tegemist teavitab ametnik isikut tema suhtes rakendatud kontrollteingust, erandjuhtudel võib isiku teavitamise ka edasi lükata (TKS § 63 lõige 6).

Kontrolltehing on järelevalveõiguslikult siiski viimane abinõu, mida kohaldatakse üksnes siis, kui muude meetmetega ei ole rikkumise tuvastamine võimalik või on oluliselt raskem. Eelnõu § 190<sup>15</sup> lõike 3 sõnastus seab kontrollteingu kohaldamise tingimuseks just selle, et lõikes 2 sätestatud erimeetmetega (sh KorS § 49 alusel teostatav vallasasja läbivaatus) ei ole võimalik või on oluliselt raskem järelevalvet teostada. See tagab kontrollteingu kasutamise proportsionaalsuse ja erandlikkuse.

Kontrollteingu erandlikkusest tulenevalt on Kliimaministeeriumil kavas teavitada KOV üksusi ning selgitada kontrollteingu kasutamise eeldusi ja tingimusi ning rõhutada seda, et kontrolltehing on järelevalveõiguslikult siiski viimane abinõu, mida kohaldatakse üksnes siis, kui muude meetmetega ei ole rikkumise tuvastamine võimalik või on oluliselt raskem.

**LS-i täiendatakse §-ga § 202<sup>1</sup>**, lisades seadusesse uue vääriteokoosseisu, millega kehtestatakse vastutus kergliikuri või pisimopeedi juriidilisest isikust omanikule või valdajale, kes lubab sõidukit juhtima isiku, kellel puudub nõutav juhtimisõigus või kes ei vasta kehtestatud vanuse alammäärale.

Kehtivas õiguses puudub selge vastutus juriidilisest isikust omanikul või valdajale, kes annab kergliikuri või pisimopeedi kasutada isikule, kes ei vasta selle juhtimiseks kehtestatud nõuetele. Kehtiv kord võimaldab karistada üksnes juhti ennast, jättes sõiduki kasutamist võimaldanud isiku

vastutusega. See võib olla problemaatiline eelkõige rendi- ja üüriteenuse puhul, kus nõuetele mittevastavatele isikutele võimaldatakse sõidukite kasutamist.

Mootorsõidukite puhul on juhtima lubamise vastutus kehtivas liikluseaduses juba sätestatud (LS-i § 202), kuid kergliikuri või pisimopeedi puhul analoogset koosseisu seni kehtestatud ei ole. Arvestades nende sõidukite kasvavat levikut ja alaealiste õnnetuste märkimisväärset hulka, on vastutuse laiendamine põhjendatud.

Koosseis piirdub kergliikuri ja pisimopeediga ega laiene jalgrattale. Piiritlus tugineb sõidukiliikide erinevale riskiprofiilile. Kergliikuril ja pisimopeedil on elektrimootor, mille juhtimisomadused ja kiirendus ning saavutatav kiirus on suuremad kui jalgrattal, mistõttu nõuetele mittevastava isiku juhtima lubamine kujutab nende sõidukite puhul oluliselt suuremat ohtu nii juhile endale kui ka teistele liiklejatele. Omaniku või valdaja karistusõiguslik vastutus on üksnes mootori jõul liikuvate sõidukite juhtimisomadustest tuleneva kõrgendatud riski tõttu proportsionaalne meede. Jalgratta puhul, mille ohutase on madalam ning mille kasutamine on laste igapäevase iseseisva liikumise tavapärase osa, on poliitiliselt valitud tee, et karistusõigusliku vastutuse laiendamine omanikule või valdajale ei ole mõistlik.

Käesolevat koosseisu tuleb eristada juhtimisõiguse ja kvalifikatsiooni nõuetest. Eelnõuga laiendatavad juhtimisõiguse ja ettevalmistuse nõuded (§-d 148 ja 148<sup>1</sup>) hõlmavad jätkuvalt ka jalgratturit, kuna noore juhi sõiduoskus ja liikluskogemus on liiklusohutuse seisukohalt olulised sõltumata sõidukiliigist. Omaniku või valdaja karistusõiguslik vastutus on aga ulatuslikum ja isiku õigusi enam piirav sekkumine, mistõttu on põhjendatud selle sidumine üksnes kõrgema riskiga mootori jõul liikuvate sõidukitega.

Lisatav säte on suunatud rendi- ja üüriteenuse osutajate tegevuse reguleerimisele ning väärtetevastutus on piiratud juriidilisest isikust omaniku või valdajaga. Selline piiritlus on proportsionaalne: majandustegevuse raames teenust osutaval ettevõtjal lasub kõrgendatud hoolsuskohustus tagada, et tema sõidukeid ei saaks kasutada nõuetele mittevastav isik, ning tal on selleks tegelikud kontrollivahendid. Rendi- ja üüriteenuse puhul on esinenud juhtumeid, kus teenuse osutajad on võimaldanud sõidukit kasutada isikutel, kes ei vasta seaduses sätestatud nõuetele, olgu siis puuduliku kontrollisüsteemi tõttu või teadliku otsuse tulemusena.

Lisatava väärtetevastavate objektiiivsed elemendid on järgmised. Teo subjekt on sõiduki juriidilisest isikust omanik või valdaja (erisubjekt) – vastutab ettevõtja, kellel on faktiline võim sõiduki üle ja kes saab otsustada, kes seda kasutab. Teo objekt on isik, kes ei vasta juhtimiseks kehtestatud nõuetele (puudub juhtimisõigus või on noorem vanuse alammäärast). Tegu on juhtima lubamine, mis sisaldab igasugust tegevust või tegevusetust, millega omanik või valdaja võimaldab nõuetele mittevastaval isikul sõidukit juhtida. See katab nii aktiivse sõiduki üleandmise (nt kasutajakonto aktiveerimine nõutavat kontrolli tegemata) kui ka kasutamise passiivse võimaldamise (nt teadlik mittesekkumine olukorras, kus kontrollisüsteemi puudused võimaldavad nõuetele mittevastaval isikul sõidukit kasutada).

Koosseis on KarS-i § 15 lõike 3 alusel täidetav nii tahtliku kui ettevaatamatusest toime pandud teoga; juriidilise isiku vastutus tuvastatakse KarS § 14 alusel tema organi, juhtivtöötaja või pädeva esindaja teo kaudu. Otsese tahtluse puhul on teo toimepanija teadlik (nt kontrollisüsteem on mittevastavuse juba tuvastanud) asjaolust, et isik ei vasta nõuetele ja lubab teda siiski sõidukit juhtima. Kaudse tahtlusega on tegemist olukorras, kus teenuse osutaja peab võimalikuks, et tema kontrollisüsteemist on alaealisel võimalik mööda pääseda, ja möönab seda, kuid jätab puuduste kõrvaldamiseks meetmed võtmata.

Ettevaatamatuses toime pandud teo puhul ei ole teo toimepanija teadlik isiku mittevastavusest, kuid oleks pidanud seda mõistliku hoolsusega teadma. Kergemeelsusega on tegemist näiteks olukorras, kus teenuse osutaja kahtlustab oma kontrollisüsteemi puudulikkust, kuid loodab põhjendamatult, et alaealised süsteemist mööda ei pääse, ega võta meetmeid. Hooletusega on tegemist näiteks siis, kui renditeenuse osutaja ei ole kunagi kontrollinud ja testinud, kas tema vanuse- ja juhtimisõiguse kontrolli süsteem tegelikult toimib.

Sättega kehtestatakse juriidilise isiku rahatrahviga kuni 6400 eurot. Koosseisu kohaldamisala piirneb juriidilisest isikust omaniku või valdajaga ning füüsilisest isikust omanikule või valdajale väärteovastutust ette ei nähta. Säte on suunatud eelkõige rendi- ja üüriteenuse osutajatele, kes peavad tagama, et nende sõidukeid ei antaks kasutada isikutele, kes ei vasta juhtimiseks kehtestatud nõuetele. Trahvimäär kuni 6400 eurot on põhjendatud ettevõtja kõrgendatud hoolsuskohustuse ja majandusliku suutlikkusega. Säte toimib koostoimes §-ga 190<sup>14</sup>, mille lõiked 5 ja 6 kehtestavad ettevõtjale isikusamasuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimise kohustuse – kui ettevõtja jätab need nõuded täitmata ja selle tulemusel pääseb nõuetele mittevastav isik sõidukit kasutama, on § 202<sup>1</sup> alusel võimalik ettevõtjat karistada.

Uue koosseisu alusel väärtegude kohtuväline menetleja on PPA. Väärteokoosseisu kehtestamisega ei ole ette näha PPA menetluskoormuse olulist kasvu, mille tõttu tuleks palgata lisatööjõudu, samuti puudub vajadus teha muudatusi töökorralduses.

**LS-i § 263 täiendatakse lõikega 6**, millega antakse kohtuvälisele menetlejale ehk käesoleval juhul politseile õigus konfiskeerida §-des 201, 202, 203 ja 204 sätestatud väärteo<sup>4</sup> toimepanemise vahendiks olnud sõiduk, kui tegu on ühe inimese vedamiseks ettenähtud istekohata elektri jõul liikuva sõidukiga, mis ei vasta § 87 lõikes 1<sup>2</sup> sätestatud nõuetele.

Säte on mõeldud käsitlema olukorda, kus isik kasutab liikluses kergliikurisarnast sõidukit, mis aga ei vasta kergliikurile esitatavatele nõuetele (näiteks on võimsam või sõidab kiiremini või mõlemat) ja millest tulenevalt sellise sõiduki liikluses kasutamine ei ole lubatud. Konfiskeerimisobjekti määratlemiseks kirjeldab säte sõidukit kergliikuri tunnuste kaudu. LS § 2 punkti 21<sup>1</sup> kohaselt on kergliikur § 87 lõike 1<sup>2</sup> nõuetele vastav ühe inimese vedamiseks ettenähtud istekohata elektri jõul liikuv sõiduk. Paragrahvi 87 lõige 1<sup>2</sup> sätestab, et kergliikuri valmistajakiirus ei tohi olla suurem kui 25 kilomeetrit tunnis ja mootori suurim võimsus ei tohi ületada ühte kilovatti. Lisatav säte hõlmab seega sõidukit, mis vastab kergliikuri kirjeldusele kõiges peale § 87 lõike 1<sup>2</sup> nõuete – näiteks elektritõukeratast, mille valmistajakiirus või mootori võimsus ületab nimetatud piirmäära. Selline sõiduk ei ole õiguslikult kergliikur, vaid mootorsõiduk (LS § 2 punkt 40), mida tüübikinnituse puudumise tõttu ei ole võimalik liiklusregistris registreerida ja mida ei tohi seetõttu liikluses kasutada. Riigikohus on 30. mai 2023. a otsuses asjas nr 4-22-4021 (p 12) selgitanud, et mootorsõidukina LS-i tähenduses tuleb käsitada mis tahes mootori jõul liikuvat seadet, mille valmistajakiirus ületab kuut kilomeetrit tunnis ja mis ei vasta ühelegi LS § 2 punktis 40 loetletud erandile, sealhulgas kergliikuri erandile (LS § 2 punkt 21<sup>1</sup>). Sõiduki juhtimine ja juhtima lubamine on seega kvalifitseeritav LS §-de 201, 202, 203 ja 204 järgi.

Sätte eesmärk on võimaldada liiklusest eemaldada sõiduk, mille liikluses kasutamine on välistatud ja mida ei ole võimalik ka õiguspärasesse seisundisse viia. Erinevalt registreerimata, kuid registreeritavast mootorsõidukist ei saa § 87 lõike 1<sup>2</sup> nõudeid eiravat sõidukit registreerida ega liikluses õiguspäraselt kasutada. Rikkumise saab seega kõrvaldada üksnes sõiduki liiklusest

---

<sup>4</sup> LS § 201 - karistus mootorsõiduki ilma juhtimisõiguseta juhtimise eest;  
LS § 202 - karistus mootorsõiduki juhtimisõiguseta juhtima lubamise eest;  
LS § 203 - karistus registreerimata mootorsõidukiga juhtimise eest;  
LS § 204 – karistus registreerimata mootorsõiduki juhtima lubamise eest).

eemaldamisega; pelgalt rahatrahvi kohaldamise järel sõiduki tagastamine võib tähendada eeldatavalt rikkumise jätkumist.

Sõiduk on kõigi nelja koosseisu (§-des 201, 202, 203 ja 204) puhul käsitatav väärteto toimepanemise vahendina KarS § 83 lõike 1 tähenduses. Riigikohus on mootorsõiduki liikluses kasutamise korral lugenud sõiduki teo toimepanemise vahendiks ka juhul, kui sõiduk ei ole koosseisus eraldi nimetatud (RKÜK 3-1-1-37-07 p 16; RKKK 3-1-1-88-15 p 10). Juhtimiskoosseisude (§-d 201 ja 203) puhul kasutab toimepanija sõidukit vahetult liikluses osalemiseks. Juhtima lubamise koosseisude (§-d 202 ja 204) puhul on lubaja teoks lubamine, mille toimepanemist sõiduk vahendina võimaldab; sõiduk ei ole sellise teo vahetuks objektiks KarS § 83 lõike 2 tähenduses, vaid vahend, mille kaudu lubatud juhtimine toimub. Vahendi konfiskeerimine ei eelda KarS-i eriosa või eriseaduse eraldi materiaalõiguslikku alust (RKÜK 3-1-1-37-07 p 17); seetõttu ei sätestata LS § 263 lõikes 6 konfiskeerimise materiaalõiguslikku alust, vaid antakse kohtuvälisele menetlejale konfiskeerimise pädevus vastavalt KarS § 86 lõikele 6.

KarS § 83 lõike 6 kohaselt võib väärteto toimepanemise vahendi konfiskeerida seaduses ettenähtud kohtuvälise menetleja; kohtuvälise menetleja pädevus väärteto vahendi konfiskeerimiseks peab tulenema seadusest (RKÜK 3-1-1-88-07 p 50). Ilma lisatava sätteta puudub kohtuvälisel menetlejal pädevus nõuetele mittevastavat kergliikurit konfiskeerida. Kohtuvälise menetleja teeb konfiskeerimisotsustuse koos rahatrahvi määramise otsusega (VTMS 57 lõike 1 punkt 11<sup>1</sup> või § 74 lõike 1 punkt 12).

Lisatava sätte hõlmamisalas on neli LS koosseisu (§-d 201, 202, 203 ja 204), sealhulgas ka juhtima lubamise koosseisud. Lubamiskoosseisude hõlmamine on sätte toime seisukohalt keskse tähtsusega. Nõuetele mittevastavat sõidukit võib kasutada ka alla 14-aastane laps, kes ei ole süüvõimeline ja kelle suhtes väärtetomenetlust läbi ei viida. Konfiskeerimiseni jõuab sellisel juhul üksnes lubamiskoosseisu kaudu, kus toimepanija on sõiduki omanik või valdaja, kes lubas nõuetele mittevastava isiku sõidukit juhtima. Konfiskeerimine eeldab, et sõiduk kuulub otsuse tegemise ajal toimepanijale (KarS § 83 lõige 1); lubamiskoosseisude puhul on toimepanija tüüpiliselt sõiduki omanik, mistõttu see eeldus on täidetud.

Väärteto vahendi konfiskeerimine eeldab, et tegu on toime pandud vähemalt kaudse tahtlusega, ka siis, kui isiku karistamiseks piisab ettevaatamatusest.<sup>5</sup> LS §-d 201, 202, 203 ja 204 on osaliselt täidetavad ka ettevaatamatusest, kuid konfiskeerimise kohaldamiseks peab menetleja tuvastama vähemalt kaudse tahtluse. See piirab konfiskeerimise kohaldamise olukordadega, kus toimepanija pidas sõiduki nõuetele mittevastavust või juhi nõuetele mittevastavust võimalikuks.

Lisatav säte on diskretsiooniline („võib konfiskeerida“). KarS § 83 lõikes 1 sätestatud konfiskeerimine ei ole üldjuhul kohustuslik ning menetleja peab konfiskeerimisalust tuvastades alati eraldi hindama, kas konfiskeerimine ei riiva ebaoproportsionaalselt omandipõhiõigust (PS § 32).<sup>6</sup> Erinevalt kehtivast § 263 lõikest 5, mis näeb §-des 215 ja 228 nimetatud seadmetele ette kohustusliku konfiskeerimise, ei oleks nõuetele mittevastava kergliikuri puhul kohustuslik konfiskeerimine proportsionaalne, sest sõidukil on siiski teatud piiratud õiguspärane kasutusala ka väljaspool liiklust, selle väärtus võib olla märkimisväärne ja omanikuks võib olla menetlusväline kolmas isik.

---

<sup>5</sup> J. Sootak; P. Pikamäe. KarS § 83 kommentaarid, p 19 – Karistuseseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Juura 2021.

<sup>6</sup> J. Sootak; P. Pikamäe. KarS § 83 kommentaarid, p-d 9.1 ja 9.3 – Karistuseseadustik. Kommenteeritud väljaanne. Juura 2021.

Sõiduki kui väärteto vahendi konfiskeerimise proportsionaalsust tuleb hinnata Riigikohtu seisukohast lähtuvalt (vt RKÜK lahend 3-1-1-37-07). Mootorsõiduki kui süüteo vahendi konfiskeerimist saab pidada õigustatuks üksnes siis, kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid rikkumisi toime ka edaspidi, ja kui leebemad meetmed ei ole isikut uutest samalaadsetest tegudest hoidumisele suunanud (RKÜK 3-1-1-37-07 p 23). Kergliikuri- ja nõiutele mittevastava sõiduki puhul on see eeldus tavapärasest selgemini täidetav kahel põhjusel. Esiteks ei ole sõidukit võimalik õiguspärasesse seisundisse viia: erinevalt registreerimata, kuid registreeritavast mootorsõidukist ei saa § 87 lõike 1<sup>2</sup> nõudeid eiravat sõidukit registreerida ega liikluses õiguspäraselt kasutada, mistõttu sõiduki tagastamine järgneva õiguspärase kasutamise eeldusel ei ole valdavalt võimalik. Teiseks ei kõrvalda leebem meede – rahatrahv ja sõiduki tagastamine – rikkumise põhjust, sest sõiduk jääb isiku valdusse ja on edasiseks õigusvastaseks kasutamiseks endiselt kõlblik. Konfiskeerimine on seega põhjendatud, kuid siiski ette nähtud nõuetele abinõuna olukorraks, kus sõiduki tagastamine tähendaks rikkumise eeldatavat jätkumist; menetleja peab seda eeldust igal üksikjuhul hindama ja põhistama. Leebemate meetmetena jäävad kättesaadavaks ka LS § 92 kohane sõiduki kinnipidamine ja KorS § 52 kohane vallasasja hoiulevõtmise vahetu ohu tõrjumiseks.

Mis puudutab muid KarS-i üldosa tingimusi konfiskeerimisele, siis peab lisatava sätte puhul sõiduk kuuluma otsuse tegemise ajal toimepanijale (KarS § 83 lõige 1). Kohtuvälisel menetlejal puudub pädevus kohaldada KarS § 83 lõigetes 3, 3<sup>1</sup> ja 3<sup>2</sup> sätestatud konfiskeerimist – seega ei saa kohtuvälise menetleja konfiskeerida lisatava sätte alusel kolmandale isikule kuuluvat sõidukit. Kui sõiduk kuulub kolmandale isikule, kes on rikkumisele KarS § 83 lõikes 3 sätestatud viisil kaasa aidanud, saab konfiskeerimise otsustada üksnes kohas KarS § 83 lõigete 1 ja 3 alusel. Mitteomanikult konfiskeeritu riigi omandisse ei lähe (KarS § 85 lõike 2 esimene lause). KarS § 84 kohane konfiskeerimise asendamine väärteto toimepanemise vahendile ei laiene ning konfiskeeritu läheb KarS § 85 lõike 1 kohaselt riigi omandisse. Kohtuvälise menetleja lahend konfiskeerimise kohta toimib enne selle jõustumist käsutamiskeeluna (KarS § 85 lõige 3), mis takistab sõiduki võõrandamist konfiskeerimise vältimiseks.

**Eelnõu §-ga 2** sätestatakse eelnõu jõustumisaeg.

Seadus jõustub 2027. aasta 1. märtsil. Jõustumistähtaeg on valitud selliselt, et anda rendi- ja üüriteenuse osutajatele piisavalt aega vajalike IT-arenduste tegemiseks ja kontrollimehhanismide rakendamiseks.

Samuti on üleminekuaeg vajalik 10–15-aastastele kergliikurijuhtidele jalgratta juhtimisõiguse nõude laiendamise tõttu kõigile teedele. Kuna kehtiva õiguse alusel ei ole kõnniteel, jalgteel ega jalgratta- ja jalgteel kergliikurit juhtival 10–15-aastaselt isikul jalgratta juhtimisõigust vaja olnud, tuleb anda piisav aeg, et need isikud saaksid läbida koolituse ja omandada jalgratta juhtimisõiguse.

Üleminekuaeg on vajalik ka eelnõuga kavandatud uute volitusnormide (§ 148<sup>1</sup> lõiked 3 ja 4) alusel kehtestatavas määruses jalgratturi, kergliikuri- ja pisimopeedijuhi kvalifikatsiooninõuete ja ettevalmistamise õppekava väljatöötamiseks ja kooskõlastamiseks.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõus ei kasutata uusi termineid.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega. Eelnõu kuulub teavitamisele Euroopa Komisjonile teenuste direktiivi 2006/123/EÜ artikli 39 lõike 5 alusel.

## 6. Seaduse mõjud

### 6.1. Muudatus 1: kergliikurijuhi vanuse alammäära ning juhtimisõiguse nõuete täpsustamine ja laiendamine

Edaspidi on kergliikuri juhtimise vanuse alammäär kümme aastat sõltumata tee liigist, 10–15-aastastel kergliikurijuhtidel peab olema jalgratta juhtimisõigus kõigil teedel liikumiseks. Alternatiivina on lubatud juhtida nii kergliikurit kui pisimopeedi, kui on olemas AM-kategooria juhtimisõigus.

Muudatusega seonduvad sätted: LS-i § 148 lõige 2 ja § 148<sup>1</sup>.

#### I. Mõju valdkond:

sotsiaalsed mõjud → mõju tervisele

*Sihtrühm 1:* 10–15-aastased kergliikuri- ja pisimopeedijuhid.

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Kuigi kergliikurite hulka kuulub lisaks elektritõukerattale ka muid elektrilisi sõidukeid (nt elektrirula, tasakaaluliikur), on elektritõukeratas kõige levinum kergliikuritüüp ning sihtrühma suuruse hindamisel tuginetakse eelkõige elektritõukerattaga liiklejate andmetele. Transpordiameti tellitud Kantar Emori 2025. aasta uuringu „Jalgratta ning elektritõukerattaga liiklemine, ohutus jalakäijana“<sup>7</sup> kohaselt vastutab 4–15-aastaste eest 21% Eesti elanikest (edaspidi *lapsevanemad*). Sama uuringu järgi sõidab elektritõukerattaga 19% 4–15-aastastest lastest. Kergliikurit ja pisimopeedi kasutavate alaealiste täpne koguarv ei ole teada, kuid eeltoodud andmetele tuginedes kasutab neid sõidukeid hinnanguliselt tuhandeid alaealisi. Kogu Eesti alaealiste arvuga (ca 260 000 alaealist) võrreldes on tegemist pigem väikese, kuid liiklusohutuse seisukohast olulise sihtrühmaga.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 1:* juhtimisõiguse nõude laiendamine kõigile teedele tagab, et iga 10–15-aastane kergliikurijuht on läbinud liikluskoolituse ja omandanud põhiteadmised liiklusreeglitest, ohutu sõidu põhimõtetest ning teiste liiklejatega arvestamisest. Kehtiva õiguse kohaselt kehtib juhtimisõiguse nõue vaid sõiduteel, kuid õnnetused toimuvad sageli just kõnniteedel ning jalgratta- ja jalgteedel. Eeldatavasti aitab juhtimisõiguse nõude laiendamine ja sellega kaasneva koolituse läbimine kaasa liiklusteadmiste ja -oskuste paranemisele, mis omakorda võib aidata vähendada õnnetuste arvu või õnnetuste raskust.

*Mõju olulisus sihtrühmale 1:*

*Mõju ulatus:* keskmine. Kergliikurit kõnniteel või kergliiklusteel kasutavad alaealised, kellel seni ei olnud juhtimisõiguse nõuet, peavad nüüd läbima jalgratta juhtimisõiguse saamiseks koolituse. See eeldab mõningast kohanemist (aja- ja rahakulu koolitusele), kuid ei kujuta ulatuslikku muudatust igapäevases tegevuses, kuna koolitus on lühiajaline ja ühekordne.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Juhtimisõiguse omandamine on ühekordne toiming, mille positiivne mõju (paremad liiklusteadmised) avaldub edaspidi pidevalt, kuid kohanemine ise toimub üks kord.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk sihtrühmale 1:* väike. Negatiivse mõjuna võib kaasneda lühiajaline kergliikuri kasutamise vähenemine nende alaealiste seas, kes ei ole veel juhtimisõigust omandanud. See on aga ajutine ja kooskõlas muudatuse eesmärgiga – liikluses osalevad vaid

---

<sup>7</sup>[https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-12/Jalgrattaga%20ja%20elektritõukerattaga%20liiklemine%20\\_Aruanne.pdf](https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-12/Jalgrattaga%20ja%20elektritõukerattaga%20liiklemine%20_Aruanne.pdf).

piisavate oskustega isikud. Seda riski maandab asjaolu, et jalgratta juhtimisõiguse omandamine on suhteliselt lihtne ja taskukohane.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 1:* kuna juhtimisõiguse nõude laiendamine puudutab otseselt ühte peamist riskitegurit – puudulikke liiklusteadmisi – ja on suunatud teadmiste omandamisele, vähendab see eeldatavasti alaealistega juhtivate õnnetuste arvu, seega mõju laste tervisele on positiivne, samas kvalifitseerub muudatuste mõju mõjude hindamise metoodika kohaselt väheoluliseks.

*Sihtrühm 2:* teised liiklejad (jalakäijad, jalgratturid, autojuhid).

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Võimalik kaudne positiivne mõju avaldub kõigile liiklejatele, kes jagavad teeruumi alaealiste kergliikurijuhtidega. Kuigi sihtrühmaks on kõik teised liiklejad, ei tähenda see automaatselt seda, et nad kõik igal ajahetkel alaealiste kergliikurijuhtidega kokku puutuksid. Samuti on kergliikurite kasutamine perioodiline, st sügisel ja talvel väheneb nendega liiklemine oluliselt. Ka on tegemist valdavalt suuremate linnaliste ehk tiheasustusaladega (nt Tallinn, Tartu, Pärnu), kus rendile või üüril andmisega tegelevad ettevõtjad sellise teenuse pakkumist piisavalt rentaabliks peavad. Seetõttu on mõjutatud sihtrühma suurus hinnatud väikeseks.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 2:* koolitatud alaealiste kergliikurijuhtide parem liikluskäitumine vähendab eelduslikult kokkupõrke ohtu teiste liiklejatega, eelkõige jalakäijatega kõnniteedel ja jalgratta- ja jalgteedel. Põhjus-tagajärg seos: juhtimisõiguse nõue → teadlikkuse kasv, sh parem kiiruse valik ja ettevaatlikkus → vähem ohtlikke olukordi teistele liiklejatele.

*Mõju olulisus sihtrühmale 2:*

*Mõju ulatus:* väike. Teiste liiklejate igapäevased harjumused oluliselt ei muutu.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Liiklejad võivad alaealiste kergliikurijuhtidega kokku puutuda küll regulaarselt, eriti linnakeskkonnas, mis samas ei tähenda, et see toimuks iga päev. Samuti on kergliikurite kasutamine perioodiline, st sügisel ja talvel väheneb nendega liiklemine oluliselt.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk* on väike ja negatiivseid mõjusid teistele liiklejatele ei ole ette näha.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 2:* mõju teistele liiklejatele on eeldatavalt positiivne, samas kvalifitseerub mõju mõjude hindamise metoodika kohaselt väheoluliseks. Tegemist on kaudse mõjuga, mis avaldub pikema aja jooksul üldise liiklusohutuse paranemise kaudu.

## **II. Mõju valdkond:**

haridus, kultuur ja sport → mõju haridusele

*Sihtrühm:* jalgratta juhtimisõiguse koolituse pakkujad (koolid, liiklusõppe pakkujad).

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Jalgratta juhtimisõiguse koolitust korraldavad üldhariduskoolid ning mõned erakoolitajad (kokku umbes 250 koolitajat, neist ca 80% on üldhariduskoolid). Tegemist on piiratud sihtrühmaga.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale:* juhtimisõiguse nõude laiendamine kõigile teedele toob kaasa koolituse nõudluse mõningase kasvu. Seni oli juhtimisõiguse osa 10–15-aastaseid kergliikurijuhte, kes sõitsid vaid jalgratta- ja jalgteedel ning kõnniteedel. Nemad peavad nüüd omandama jalgratta juhtimisõiguse. Koolituse maht sõltub sellest, kui palju alaealisi praegu kasutab kergliikurite juhtimisõigusega – täpsed andmed puuduvad, kuid arvestades kergliikurite levikut, on nõudluse kasv mõõdukas.

Lisaks tuleb arvestada, et eelnõu § 148<sup>1</sup> lõike 4 alusel kehtestatava ettevalmistuse õppekavaga lisanduvad kergliikuri mooduli nõuded, mis eeldavad koolitajatelt kergliikuriga seotud riskide (eelkõige elektrilise tõukeratta kiirenduse, stabiilsuse ja sõidutehnika) valdamist. See ei muuda põhimõtteliselt koolitussüsteemi struktuuri – jalgratta juhtimisõigus jääb üheks juhtimisõiguseks ja koolituse raames lisandub moodul –, kuid toob kaasa vajaduse, et koolitajad end asjaomaste sõidukitega ja nende sõiduvõtetega kurssi viiksid. Arvestades, et kergliikurid on teedel juba aastaid ja arvestades ka senist Transpordiameti koostööd koolitajatega, on koolitajate teadmiste ja oskuste uuendamine juba regulaarselt toimunud. Nimelt on Transpordiamet pakkunud ja pakub ka edaspidi tasuta täienduskoolitusi õpetajatele, kes koolitavad ja eksamineerivad 10–15-aastaseid jalgrattureid, koolitades igal aastal 30–35 õpetajat. Transpordiamet jätkab õpetajatele suunatud täienduskoolituse ja õppematerjalide võimaldamisega ning olemasolev koolituste tugivõrgustik maandab kergliikuri mooduli juurutamisest tekkivat lisakoormust koolitajatele.

#### *Mõju olulisus*

*Mõju ulatus:* väike. Koolituse pakkumise süsteem on juba olemas ja toimiv; tegemist on mahu mõõduka kasvuga, mitte uue süsteemi loomisega.

*Mõju avaldumise sagedus:* keskmine. Koolituse nõudluse kasv on püsiv, kuna igal aastal lisandub uusi kergliikuri kasutajaid.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Marginaalne risk, et koolituse pakkumise maht ei vasta lühiajaliselt nõudlusele. Samas võib koolituse nõudluse kasv avalduda ka piirkonniti erinevalt. Maapiirkondades, kus koolitusgruppide täituvus on olnud madalam, on lisanduvad koolitatavad pigem positiivne areng, mis aitab koolitusgruppe paremini täita. Linnades, eriti suuremates, võib tekkida suurem nõudlus ja vajadus uute koolitusgruppide järele. Koolituse sisu poolest ei lisandu teooriaõppes märkimisväärset ajakulu, kuna teemasid läbitakse ühiselt. Sõiduõppes võib suurema õppegrupi puhul koolitaja ajakulu olla suurem ning sellega võib kaasneda vajadus lisatöötundide tasustamiseks ja täiendavate õppevahendite soetamiseks. Nimetatud riske maandavad mitmed asjaolud. Esiteks annab jõustumistähtaeg (1. märts 2027. a) piisava üleminekuaja koolituste kavandamiseks. Teiseks on Transpordiamet alates 2015. aastast toetanud<sup>8</sup> üldhariduskoolide jalgratturi koolituste läbiviimist, sealhulgas katnud osaliselt koolituskulusid ning pakkunud tasuta täienduskoolitust õpetajatele – nende tegevustega jätkatakse.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale:* mõju haridussüsteemile on väheoluline. Tegemist on olemasoleva koolitussüsteemi mõõduka lisakoormusega.

### **III. Mõju valdkond:**

majanduslikud mõjud → mõju elanike ja leibkondade majanduslikule olukorrale

*Sihtrühm:* alaealiste kergliikurijuhtide pered.

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Mõjutatud on need pered, kelle 10–15-aastased lapsed kasutavad kergliikurit ja kellel ei ole veel jalgratta juhtimisõigust. Eesti elanikke, kes vastutavad 4 kuni 15-aastase lapse või laste eest, on 21%.<sup>9</sup> Sama uuringu järgi sõidab elektritõukerattaga 19% 4–15-aastastest lastest. Kogu Eesti leibkondade arvuga (ca 600 000) võrreldes on tegemist väikese sihtrühmaga.

---

<sup>8</sup> Toetus on olnud 12,5 eurot lapse kohta ja selleks on kulunud aastas ca 62–66 tuhat eurot. On ka koole, kes ei ole projektiga liitunud ja koolitavad õpilasi ikkagi tasuta. Koolituskulude osalist hüvitamist saavad taotleda vaid need koolid, kus koolitus ja eksamid on lastele tasuta.

<sup>9</sup> Transpordiameti tellitud Kantar Emori 2025. aasta uuringu „Jalgratta ning elektritõukerattaga liiklemine, ohutus ja lakäijana“, <https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-12/Jalgrattaga%20ja%20elektritõukerattaga%20liiklemine%20Aruanne.pdf>.

*Mõju kirjeldus:* kergliikuriga liiklemisel jalgratta juhtimisõiguse nõude laiendamine kõigil teedel liiklemiseks tähendab nendele peredele, kelle laps seni kasutas kergliikurit juhtimisõigusega (nt kõnniteel või jalgratta- ja jalgteel), vajadust suunata laps omandama jalgratta juhtimisõigust. Üldhariduskoolis toimivas liiklusõppes on juhtimisõiguse omandamine üldjuhul tasuta. Samuti võib lapsevanem last ise koolitada ning eksami sooritamiseks pöörduda kooli, autokooli või Transpordiameti poole. Kui aga koolitus on väljaspool kooli (nt autokoolis, huvikoolis või eraõppe korras), võib sellega kaasneda mõningane kulu (hinnanguliselt 30–70 eurot koolitus, sõltuvalt koolitusasutusest ja piirkonnast). Kursuse minimaalne maht on 20 akadeemilist tundi, millest vähemalt 7 akadeemilist tundi on praktilist sõiduõpet, ning kursus lõpeb teooria- ja sõidueksamiga. Maapiirkondades võivad lisanduda transpordikulud koolitusele pääsemiseks, kui koolis kohapeal koolitust ei korraldata. AM-kategooria alternatiivi lisamine vähendab halduskoormust neil noortel, kellel on juba AM kategooria juhtimisõigus – neil ei ole jalgratta juhtimisõigust eraldi vaja omandada.

*Mõju olulisus*

*Mõju ulatus:* väike. Koolituse läbimise vajadus (ja kaasnev kulu) on ühekordne tegevus. Üldhariduskoolis on koolitus üldjuhul tasuta. Tasulise koolituse puhul on kulu 30–70 eurot koolituse kohta.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Juhtimisõiguse omandamine on ühekordne toiming.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Marginaalne risk, et koolituse kättesaadavus on maapiirkondades piiratud, kuid see on maandatav olemasoleva koolisüsteemi raames.

*Järeldus mõju olulisuse kohta:* kuivõrd üldhariduskoolides on juhtimisõiguse omandamine üldjuhul tasuta, siis kaasneb võimalik majanduslik negatiivne mõju (lisakulu) peredele peamiselt juhul, kui koolitus läbitakse nt autokoolis või huvikoolis. Transpordiameti hinnangul väljastavad ligikaudu 80% jalgrattajuhilubadest üldhariduskoolid ja umbes 20% aga autokoolid ja huvikoolid. Samuti on võimalik kulu ühekordne. Kokkuvõtvalt saab järeldada, et mõju on väheoluline. Siiski tuleb arvestada, et iga lisanduv kulurida peredele võib kumulatiivselt mõju kasvatada.

## **6.2. Muudatus 2: rendi- ja üüriteenuse osutajate isikutuvastuse, vanuse- ja juhtimisõiguse kontrollimise kohustus**

Rendi- ja üüriteenuse osutajatele kehtestatakse kohustus tuvastada kasutaja isikusamasus, kontrollida vanust ja juhtimisõiguse olemasolu. Ettevõtjal tuleb rakendada ka pidevaid meetmeid konto väärkasutamise takistamiseks.

*Muudatusega seonduvad sätted:* LS-i § 190<sup>14</sup> lõiked 5–7 ja § 190<sup>15</sup> lõike 1 täiendamine.

### **I. Mõju valdkond:**

majanduslikud mõjud → mõju ettevõtlusele

majanduslikud mõjud → halduskoormus

*Sihtrühm:* kergliikurite ja pisimopeedide rendi- ja üüriteenuse osutajad.

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Eesti turul tegutseb hinnanguliselt 4–6 kergliikurite, pisimopeedide või jalgrataste rendi- või üüriteenuse osutajat (nt Bolt, Ride, Hoog, Vort), kes osutavad teenust infoühiskonna teenuse vahendusel (näiteks mobiilirakenduse kaudu).

Muul viisil kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendi- ja üüriteenuse osutajate täpset arvu on raske tuua, kuivõrd kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste rendi- või üüritegevust kajastatakse tihti ka EMTAK koodi 77211 „Vabaaja- ja sporditarvete väljaüürimine ja kasutusrent“ (ca 100–200) asemel ka koodiga 77111 „Sõiduautode ja väikebusside rentimine ja kasutusrent“ (ca 800–1200) või muude mootorsõidukite rendiga seotud koodidega. Lisaks võivad need tegevusalad olla

märgitud nii põhitegevusala kui ka lisategevusalana. Kogu Eesti ettevõtete arvuga (ca 160 000 majanduslikult aktiivset ettevõtet) võrreldes on tegemist siiski väikese sihtrühmaga. Samas on tegemist olulise turuosaga n-ö mikromobiilsusteenuste valdkonnas.

*Mõju kirjeldus:* mõju iseloom ja ulatus sõltub teenuse osutamise vormist.

Mitteplatvormipõhise teenuse osutajatele on kohustuse täitmine oluliselt vähem kulukas. Nende ettevõtjate puhul piisab kohustuse täitmiseks dokumentaalsetest ja lepingulistest meetmetest – üürija või rentija isikusamasuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontroll dokumendi alusel sõiduki üleandmisel, vastavasisuliste tingimuste lisamine rendilepingusse ning rendi- ja üüriandmete säilitamine. Sellised meetmed on suures osas ka kehtiva õiguse ja äripraktika kohaselt juba rakendatud (nt VÕS-ist tulenevate lepinguliste kohustuste täitmiseks) ega eelda olulisi täiendavaid investeeringuid. Seetõttu on muudatusega kaasnev halduskoormuse kasv mitteplatvormipõhiselt tegutsevate ettevõtjate, sealhulgas väikese ja keskmise suurusega ettevõtjate puhul piiratud.

Platvormipõhise teenuse osutajatele (nt Bolt, Ride, Hoog, Vort) toob muudatus kaasa otsesed kulud IT-süsteemide arendamiseks. Need ettevõtjad peavad rakendama isikutuvastuse lahendusi (nt isikut tõendava dokumendi digitaalne kontroll koos kasutaja foto võrdlusega, Smart-ID/Mobiil-ID tugi vmt) ning looma süsteemid vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimiseks. Lisaks tuleb rakendada meetmeid konto väärkasutamise takistamiseks (nt biomeetriline sõiduki aktiveerimine, pistelised kontrollpäringud, kasutajakäitumise anomaaliate tuvastamine). Tõhusate meetmete juurutamiseks ja kohaldamiseks peavad ettevõtjad isikutuvastuse ja vanuse- ning juhtimisõiguse kontrollimise protsessid dokumenteerima ning olema suutelised esitama tõendeid rakendatud meetmete kohta ka järelevalve tegijale.

IT-arenduste ühekordsed kulud sõltuvad ettevõtte tehnilisest valmisolekust. Suurematel teenuseosutajatel (nt Bolt), kellel on rahvusvahelise tegutsemise raames juba olemas isikutuvastuse lahendused, on kohanemiskulu väiksem. Väiksematel ettevõtjatel võivad ühekordsed arenduskulud olla hinnanguliselt kümnetes tuhandetes eurodes. Lisanduvad pidevad kulud: autentimisteenuste kasutustasud (nt Smart-ID päringutasud, identiteedi verifitseerimise päringutasud), andmete säilitamise kulud ning süsteemide hoolduskulud.

Samuti tuleb arvestada turistide osakaaluga renditeenuse kasutajate seas (hinnanguliselt 10–15%), mis nõuab ka lahendusi välismaalaste tuvastamiseks. See võib suurendada arenduskulusid.

Muudatusega võib kaasneda lühiajaline klientuuri vähenemine, kuna alaealised kasutajad, kellel teenuseosutaja seni lubas teenust kasutada või kes pääsesid puuduliku kontrolli tõttu teenusele ligi, jäävad teenuse kasutajate hulgast välja. Edaspidi tasakaalustab võimalikku klientuuri vähenemist asjaolu, et kui teenuseosutaja lubab teenust kasutada alaealistel, siis ilmselt läbivad enamik neist vastava koolituse ning klientuuri vähenemine peatub.

Mitteplatvormipõhise teenuse osutajatele on kohustuse täitmine oluliselt vähem kulukas. Nende ettevõtjate puhul piisab kohustuse täitmiseks dokumentaalsetest ja lepingulistest meetmetest – üürija või rentija isikusamasuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontroll dokumendi alusel sõiduki üleandmisel, vastavasisuliste tingimuste lisamine rendilepingusse ning rendi- ja üüriandmete säilitamine. Sellised meetmed on suures osas ka kehtiva õiguse ja ärilise praktika kohaselt juba rakendatud (nt VÕS-ist tulenevate lepinguliste kohustuste täitmiseks) ega eelda olulisi täiendavaid investeeringuid. Seetõttu on muudatusega kaasnev halduskoormuse kasv mitteplatvormipõhiselt tegutsevate ettevõtjate, sealhulgas väikese ja keskmise suurusega ettevõtjate puhul piiratud.

*Mõju olulisus*

*Mõju ulatus:* väike. Mõju ulatus sõltub teenuse osutamise vormist. Mitteplatvormipõhiselt tegutsevate ettevõtjate jaoks on muudatuse ulatus väike, kuna kohustuse täitmiseks vajalikud meetmed (isikusamasuse ja vanuse kontroll dokumendi alusel, lepingutingimuste täiendamine) kattuvad suures osas juba kehtiva äripraktikaga ega eelda olulisi protsessimuudatusi. Platvormipõhiste teenuseosutajate jaoks on ulatus väike kuni keskmine –senine lihtne

nupulevajutusega vanuse kinnitus tuleb asendada usaldusväärsete isikutuvastuse ja vanuse- ja juhtimisõiguse kontrolli lahendusega. See eeldab mõningaid IT-investeeringuid ja äriprotsesside ümberkorraldamist. Ettevõtjatel on vaja oma protsesse kohandada, kuid tegemist ei ole ärimudeli põhimõttelise muutmisega. Samas on sellised lahendused tänapäeval juba laialt levinud ja kasutuses erinevates sektorites (nt mootorsõidukite üürimine- ja rentimine, finants- ja pangandus, tervishoid) ning seetõttu ei ole tõenäoliselt nende juurutamine ülemäära keeruline. Mõju ulatus sõltub ka sellest, kas ettevõtjal on oma teenustes juba juurutatud isikutuvastuse ja autentimislahendused või mitte.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Mitteplatvormipõhise teenuse puhul on sagedus väike – kontroll toimub sõiduki üleandmisel, mis on niigi äriprotsessi loomulik osa. Platvormipõhise teenuse puhul on sagedus keskmine – kontrollimiskohustus rakendub iga uue kasutaja registreerimisel (esmane kontroll) ja edaspidi teenuse kasutamisel pideva meetmena, seega on tegemist potentsiaalselt n-ö igapäevase, pideva mõjuga. Samas tuleb arvestada, et pärast kontrollimehhanismide juurutamist ei eelda süsteemi toimimine ettevõtjalt igapäevast lisatööd – lahendus toimib suuresti automatiseeritult. Küll aga kaasnevad jooksvad haldus- ja hoolduskulud (sh nt autentimisteenuste kasutustasud, tarkvara uuendamine vmt).

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Mitteplatvormipõhise teenuse osutajate puhul on ebasoovitavate mõjude risk väike, kuna kohustuse täitmine ei eelda olulisi lisainvesteeringuid.

Platvormipõhiste teenuseosutajate puhul on risk väike – ebasoovitavate mõjude risk seisneb eelkõige selles, et väiksematel ettevõtjatel võivad IT-arenduste kulud osutada ettevõtte suurust arvestades koormavamaks, mis võib mõjutada konkurentsi turul. Samuti võib tõhusam isikutuvastus pikendada teenuse kasutamise alustamise protsessi, mis halvendab kasutajakogemust ja võib vähendada kasutajate huvi teenuse vastu. Riskide maandamiseks on eelnõusse lisatud üleminekuaeg (jõustumine 1. märts 2027. a) ning ministrile volitus täpsustada nõudeid vastavalt tehnoloogia arengule ja praktikale. Riske maandab ka see, et Eesti turul on vajalikud isikutuvastuse lahendused (Smart-ID, Mobiil-ID, dokumendi digitaalne kontroll) laialdaselt kättesaadavad ka valmislahendusena, mis vähendab arenduse keerukust ja kulusid – ettevõtja ei pea lahendust ehitama nullist, vaid saab kasutada turul pakutavaid API ehk rakendusliidese teenuseid. Samuti maandab riske see, et osa teenuseosutajaid tegutseb mitmes riigis ja ka muudes valdkondades, kus isikutuvastus ja juhtimisõiguse kontrolli nõuded on juba juurutatud – see vähendab kulusid ja süsteemi arendamise vajadust.

*Järeldus mõju olulisuse kohta:* mõju rendi- ja üüriteenuse osutajatele on negatiivne (kulude kasv), kuid kokkuvõttes pigem väheoluline. Mõju ulatus, sagedus on hinnatud väikseks ja ebasoovitavate mõjude risk on hinnatud väikseks, kusjuures mõju avaldumise intensiivsus sõltub teenuse osutamise vormist. Mitteplatvormipõhiselt tegutsevate ettevõtjate puhul on muudatuse mõju selgelt väheoluline, kuna kohustuse täitmiseks vajalikud meetmed kattuvad suures osas juba olemasoleva äripraktikaga. Platvormipõhiste teenuseosutajate puhul on mõju mõnevõrra suurem, kuid selle olulisust vähendavad mitmed asjaolud. Esiteks on sihtrühm väga väike (4–6 ettevõtjat) ning suuremad operaatorid (eelkõige Bolt) on isikutuvastuse ja juhtimisõiguse kontrollimise süsteemid juba juurutanud kas mootorsõidukite renditeenuse raames või teistes riikides tegutsemise tõttu (nt Ride) – nende jaoks on tegemist pigem olemasolevate lahenduste kohandamisega Eesti nõuetele, mitte uue süsteemi nullist ülesehitamisega. Teiseks on kaasnevad kulud (ühekordsed arenduskulud kümnetes tuhandetes eurodes, jooksvad halduskulud mõni tuhat eurot aastas) hinnatavad ja prognoositavad, mitte ebamäärased või raskesti ennustatavad. Kolmandaks on isikutuvastuse ja vanusekontrolli tehnoloogiad (Smart-ID, Mobiil-ID, dokumendi verifitseerimine) tänapäeval turul laialdaselt kättesaadavad valmislahendusena, mis vähendab arenduse keerukust ja kulusid. Eeltoodu põhjal ei eelda mõju põhjalikumat analüüsi – kulude struktuur ja maandamise meetmed (üleminekuaeg, ministri volitusnorm) on piisavalt selged, et tagada muudatuse proportsionaalsus kaitstava õigushüvega (alaealiste elu ja tervis).

## **II. Mõju valdkond:**

riigivalitsemine → mõju keskvalitsuse korraldusele

*Sihtrühm:* Transpordiamet.

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Muudatus puudutab üht riigiasutust – Transpordiametit liiklusregistri vastutava töötlejana.

*Mõju kirjeldus:* Transpordiametile kaasneb uus ülesanne – jalgratta juhtimisõiguse andmete pärimise X-tee teenuse loomine ja haldamine. Teenus peab võimaldama renditeenuse osutajatel pärida liiklusregistrist<sup>10</sup>, kas konkreetsel isikul on kehtiv jalgratta juhtimisõigus (või AM-kategooria juhtimisõigus). Päring tuleb disainida eesmärgipõhist kasutust silmas pidades – väljastada üksnes jah/ei vastus, mitte juurdepääs muudele liiklusregistri andmetele. Kuna teenust kasutavad eraõiguslikud isikud, tuleb teha isikuandmete töötlemise mõjuhinnang.

Kuna liiklusregister on juba X-teega liidestatud ja pakub mitmeid olemasolevaid teenuseid (sh sõidukite ja juhtimisõiguse andmed riigisektori kasutajatele), on uue teenuse tehniline baas olemas. Arendus hõlmab uue teenuse loomist olemasolevale taristule, turva- ja koormustestimist, teenuse registreerimist RIHA-s ning liidestumise juhendi koostamist ettevõtjatele. Pärast teenuse käivitamist kaasneb hoolduskoormus (API versioonide haldamine, tõrkehaldus, turvaparandused). Kuna potentsiaalsete kasutajate arv on väike (4–6 ettevõtjat), on nii arendus- kui haldustöö maht väike.

*Mõju olulisus*

*Mõju ulatus:* väike. Tegemist on olemasoleva X-tee teenuste täiendamisega, mitte põhimõttelise ümberkorraldusega. Transpordiametil on liiklusregistri X-tee teenuste arendamise ja haldamise kogemus ning olemasolev taristu.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Ühekordsele arendustegevusele järgneb pidev, kuid rutiinne hooldus- ja haldustegevus.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Arendus on tehniliselt standardse X-tee teenuse loomine, mille puhul riskid on hästi juhitavad. Risk, et arendustähtaeg ei kattu seaduse jõustumise tähtajaga (1. märts 2027. a), on marginaalne, kuid piisav üleminekuage peaks maandama seda riski.

*Järeldus mõju olulisuse kohta:* mõju Transpordiameti korraldusele on väheoluline. Tegemist on olemasoleva funktsiooni loogilise laiendamisega, mis ei eelda olulist töökoormust.

### **6.3. Kavandatud muudatus 3: KOV-i üksuse järelevalvepädevuse laiendamine ja kontrollteingu õigus**

Muudatusega laiendatakse KOV-i üksuse järelevalvepädevust § 190<sup>14</sup> lõigetes 5–7 sätestatud nõuete üle ning KOV-ile antakse kontrollteingu tegemise õigus rendi- ja üüriteenuse osutajate nõuetele vastavuse kontrollimiseks.

*Muudatusega seonduvad sätted:* LS-i § 190<sup>15</sup> lõike 1 täiendamine, uus § 190<sup>15</sup> lõige 3.

## **I. Mõju valdkond:**

riigivalitsemine → mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele ja finantseerimisele

*Sihtrühm:* kohaliku omavalitsuse üksused (eelkõige suuremad linnad).

---

<sup>10</sup> Majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.06.2011. a määruse nr 43 „Jalgratturi ja pisimopeedijuhi eksamineerimise, jalgratta juhtimisõiguse andmise ning juhiloa väljastamise kord, jalgratturi juhiloa vorm ning nõuded jalgratturi kvalifikatsioonile“ § 16 lõigete 3 ja 4 alusel peetakse jalgrattajuhilubade üle arvestust liiklusregistris.

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Kergliikurite üüri- ja renditeenust pakutakse eelkõige suuremates linnades (Tallinn, Tartu, Pärnu), mistõttu on järelevalvekoormuse kasv oluline eelkõige nendele KOV-idele. 79 KOV-i hulgast on otseselt mõjutatud hinnanguliselt 3–5 omavalitsust.

*Mõju kirjeldus:* KOV-idele lisandub täiendav järelevalvekoormus rendiettevõtjate isikutuvastuse ja vanuse ning juhtimisõiguse kontrollisüsteemide kontrollimisest (nii dokumentaalset kui vajaduse korral ka kontrolltehingute kaudu). Kontrolltehingute tegemisega kaasnevad ka mõningased kulud (nt renditeenuse kasutamise tasu, mis TKS-i § 63 lõike 1<sup>1</sup> kohaselt loetakse tühiseks). Suuremates linnades (eelkõige Tallinn) on juba olemas struktuuriüksused, mis tegelevad kergliikurite üüri- ja renditeenuse järelevalvega. Seega on tegemist pigem olemasoleva pädevuse laiendamisega, mitte uue ülesandega.

*Mõju olulisus sihtrühmale*

*Mõju ulatus:* väike. KOV-ide senine järelevalvetegevus laieneb uuele valdkonnale (isikutuvastuse ja vanuse ning juhtimisõiguse kontrollisüsteemide kontroll), mis eeldab teatud määral uute kompetentside arendamist, kuid ei too kaasa põhimõttelist ümberkorraldust.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Järelevalve on omavalitsusüksuse enda korraldada, sh ka selle intensiivsus ja regulaarsus. Eeldatavalt on tegu regulaarse, kuid mitte igapäevase tegevusega. Kontrolltehinguid tehakse erandlikel juhtudel.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Marginaalne risk, et omavalitsusüksustel puudub piisav kompetents või ressurss isikutuvastuse ja vanuse ning juhtimisõiguse kontrollisüsteemide toimivuse hindamiseks. Seda maandab asjaolu, et süsteemi toimivust saab hinnata ka ilma süvitsi mineva auditita: piisab, kui kontrollitakse, kas süsteem takistab juhtimisõiguseta alaealisel teenuse kasutamist. Samuti peaks KOV üksustel olema juba kogemus näiteks alkoholi- ja tubakatoodete alaealistele müümise kontrollimisel.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale:* mõju omavalitsusüksustele on väheoluline, kuna tegemist on olemasoleva järelevalvefunktsiooni loogilise laiendamisega. Samuti puudutab see piiratud arvu omavalitsusüksusi.

#### **6.4. Kavandatud muudatus 4: Uus väärteokoosseis – nõuetele mittevastava isiku juhtima lubamine (§ 202<sup>1</sup>)**

Muudatusega kehtestatakse vastutus kergliikuri või pisimopeedi juriidilisest isikust omanikule või valdajale, kes lubab sõidukit juhtima isiku, kellel puudub nõutav juhtimisõigus või kes ei vasta vanuse alammääradele.

*Muudatusega seonduv säte:* LS uus § 202<sup>1</sup>.

##### **I. Mõju valdkond:**

mõju siseturvalisusele

*Sihtrühm 1: rendi- ja üüriteenuse osutajad (juriidilised isikud).*

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Vt sihtrühma suuruse selgitust seletuskirja punktis 6.2.

*Mõju kirjeldus:* juriidilise isiku vastutus rahatraviga kuni 6400 eurot loob lisamotivatsiooni § 190<sup>14</sup> lõigetes 5 ja 6 sätestatud kontrollimiskohustuse nõuete sisuliseks täitmiseks. Väärteokoosseis toimib koostoimes kontrollimise kohustusega – ettevõtja, kes ei täida isikutuvastuse ja vanuse ja juhtimisõiguse kontrolli kohustust ning selle tulemusel pääseb nõuetele mittevastav isik sõidukit kasutama, riskib trahviga. Säte tugevdab elanike turvalisust, kuna motiveerib ettevõtjaid rakendama kontrollimehhanisme, mis takistavad nõuetele mittevastavatel isikutel sõidukeid kasutamast.

*Mõju olulisus sihtrühmale 1*

*Mõju ulatus:* väike. Ettevõtjad peavad tagama, et nende kontrollisüsteemid toimivad tegelikult, mitte üksnes vastavad nõuetele. Mõju võib avalduda siis, kui ettevõtjad ei taga oma kohustuste täitmist.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Väärteokoosseis rakendub üksnes rikkumise korral.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike.

*Järeldus mõju olulisuse kohta:* mõju ettevõtjatele on väheoluline ja toimib eelkõige preventiivse mehhanismina, mis tugevdab § 190<sup>14</sup> kontrollimiskohustuse täitmise motivatsiooni.

*Sihtrühm 2: Politsei- ja Piirivalveamet.*

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Tegemist on ühe riigiasutusega, kes on lisatava § 202<sup>1</sup> alusel toimepandud väärtegade kohtuväline menetleja.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 2:* PPA-le lisandub uue väärtekoosseisu menetlemise kohustus. Koosseisu kohaldamisala on piiratud juriidilisest isikust omaniku või valdajaga, mistõttu menetlus tekib üksnes rendi- ja üüriteenuse osutajatega seotud juhtumitest; eraisikust omaniku või valdaja juhtumid koosseisu alla ei kuulu. Lisaks on koosseisu rakendamine valdavalt tuletav – § 202<sup>1</sup> alusel alगतatav väärtemenetlus ei eelda eraldiseisvat proaktiivset järelevalvet, vaid koosseis tuvastatakse eelduslikult muu tegevuse ja menetluse käigus, eelkõige liiklusõnnetuse uurimise, juhi vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimise, kohaliku omavalitsuse järelevalve või muu liiklusväärteote menetlemise raames. Koosseisu objektiivne element „juhtima lubamine“ eeldab tõendite kogumist nii nõuetele mittevastavuse asjaolude kui ka teenuse osutaja hoolsuskohustuse rikkumise kohta, mistõttu menetlus ei ole üldjuhul kohapeal lihtmenetluse korras lõpule viidav. See suurendab konkreetse menetluse keskmist ajakulu, kuid arvestades teenuse osutajate piiratud arvu (hinnanguliselt 4–6 ettevõtjat) jääb § 202<sup>1</sup> alusel toimivate menetluste maht eeldatavalt väikeseks ega too kaasa vajadust uute töökohtade järele.

*Mõju olulisus sihtrühmale 2:*

*Mõju ulatus:* väike. Tegemist on olemasoleva pädevuse loogilise laiendamisega. PPA menetleb juba kehtiva LS § 202 alusel mootorsõiduki juhtima lubamise koosseisu, mille kohaldamisloogika on analoogne uuele § 202<sup>1</sup>-le. Menetluskorras põhimõttelist ümberkorraldust ei ole vaja teha.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Tuletava iseloomu tõttu rakendub koosseis muu menetluse käigus tuvastatud asjaolude alusel ega tekita tõenäoliselt igapäevast lisakoormust.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Esineb marginaalne risk, et menetluste maht osutub hinnatust suuremaks.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 2:* mõju PPA-le on väheoluline. Uue koosseisu kehtestamisega ei kaasne eelduslikult vajadust palgata lisatööjõudu ega muuta töökorraldust. Sätte rakendamine toimub olemasoleva menetlusvõimekuse raames, kusjuures menetluse keskmine ajakulu on konkreetse juhtumi piires mõõdukalt suurem kui kohapeal lihtmenetluses lahendatavate koosseisude puhul.

## **6.5. Kavandatud muudatus 5: nõuetele mittevastava kergliikuri konfiskeerimise võimalus (§ 263 lg 6)**

Muudatusega antakse kohtuvälisele menetlejale õigus konfiskeerida §-des 201, 202, 203 ja 204 sätestatud väärteote toimepanemise vahendiks olnud sõiduk, kui tegu on ühe inimese vedamiseks ettenähtud istekohata elektri jõul liikuva sõidukiga, mis ei vasta § 87 lõikes 1<sup>2</sup> sätestatud nõuetele.

*Muudatusega seonduv säte:* LS § 263 lisatav lõige 6.

## **I. Mõju valdkond:**

mõju siseturvalisusele

*Sihtrühm 1:* nõuetele mittevastavate kergliikurite omanikud ja valdajad.

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Nõuetele mittevastavate kergliikurite arvu Eestis ei ole võimalik täpselt kindlaks määrata, sest selliseid sõidukeid ei registreerita ning nende müüki ja importi eraldi statistikana ei kajastata. Konfiskeerimine eeldab §-des 201, 202, 203 ja 204 sätestatud väärteto toimepanemist ja vähemalt kaudset tahtlust, mistõttu on tegelikult mõjutatud isikute ringululiselt kitsam kui selliste sõidukite omanike koguhulk.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 1:* meetme toime avaldub kahel viisil. Esiteks avaldub üldpreventiivne mõju: teadmine, et nõuetele mittevastava kergliikuri liikluses kasutamine või selle nõuetele mittevastavale isikule kasutada andmine võib kaasa tuua sõiduki konfiskeerimise, vähendab eeldatavalt selliste sõidukite liikluses kasutamist tõhusamalt kui rahatrahvi üksi, sest meede puudutab vahetult sõidukisse tehtud kulutust. Teiseks eemaldab konfiskeerimine konkreetse ohuallika liiklusest – erinevalt sõidukist, mis pärast rahatrahvi tasumist omanikule tagastatakse ja jääb edasiseks õigusvastaseks kasutamiseks kõlblikuks. Riive on piiritletud sõidukitega, mida ei ole võimalik tavaliikluses kasutamiseks õiguspärasesse seisundisse viia, ja diskretsiooniline ülesehitus kohustab menetlejat enne konfiskeerimist hindama, kas isik paneb samalaadseid rikkumisi eeldatavalt toime ka edaspidi ning kas leebemast meetmest ei piisa.

*Mõju olulisus sihtrühmale 1:*

*Mõju ulatus:* väike. Meede puudutab üksnes isikuid, kes kasutavad või lasevad kasutada liikluses sõidukit, mille liikluses kasutamine on kehtiva õiguse järgi niigi keelatud. Õiguskuulekalt käituvale omanikule, kes kasutab sellist sõidukit väljaspool avalikku liiklust, mõju ei avaldu.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Konfiskeerimine eeldab väärtetomenetlust, vähemalt kaudse tahtluse tuvastamist ja proportsionaalsuse hindamist ning kohaldub eeldatavalt üksikjuhtumites, eelkõige korduvate või raskemate rikkumiste korral.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Konfiskeerimine on lubatud üksnes toimepanijale kuuluva sõiduki suhtes ning kohtuvälisel menetlejal puudub pädevus konfiskeerida kolmandale isikule kuuluvat sõidukit. See välistab olukorra, kus kohtuvälises menetluses võetaks ese isikult, kes ei ole rikkumise toimepanija; kolmanda isiku vara konfiskeerimine on võimalik üksnes kohtumenetluses KarS § 83 lõigete 1 ja 3 alusel.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 1:* mõju siseturvalisusele on eeldatavalt positiivne. Meede täidab lünka, kus nõuetele mittevastava kergliikuri kasutamise eest karistatud isikule tagastatakse sõiduk, mille liikluses kasutamine on jätkuvalt keelatud ja mille kasutamise jätkumine on eeldatavalt tõenäoline. Kaasnev omandipõhiõiguse riive on diskretsioonilise ülesehituse, kitsa ja objektiivselt tuvastatava kohaldamisala ning KarS-i üldosa kaitseklauslite tõttu proportsionaalne. Mõju kvalifitseerub mõjude hindamise metoodika kohaselt väheoluliseks.

*Sihtrühm 2:* Politsei- ja Piirivalveamet.

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Tegemist on ühe riigiasutusega, kes on §-des 201, 202, 203 ja 204 sätestatud väärtetude kohtuvälise menetleja (LS § 263 lõige 1).

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 2:* PPA-le lisandub konfiskeerimise kohaldamise võimalus juba menetletavates §-de 201, 202, 203 ja 204 väärtetoasjades; uut koosseisu ega proaktiivset järelevalveülesannet säte ei loo. Menetluskoormust mõjutavad kaks asjaolu. Esiteks eeldab konfiskeerimisotsus põhjalikumalt menetlust kui üksnes rahatrahvi kohaldamine, sealhulgas sõiduki

§ 87 lõikele 1<sup>2</sup> mittevastavuse tuvastamist, omandisuhte väljaselgitamist, vähemalt kaudse tahtluse tuvastamist ning proportsionaalsuse, sealhulgas korduvuse ja leebema meetme ebapiisavuse põhistamist; 14–18-aastase menetlusaluse isiku suhtes on kiirmenetlus VTMS § 55 lõike 3 punkti 1 kohaselt välistatud. Teiseks kaasneb konfiskeeritud sõidukite hoiustamise, realiseerimise või hävitamise korraldamise vajadus. Diskretsiooniline ülesehitus võimaldab PPA-l kohaldada meedet valikuliselt juhtumites, kus see on eesmärgipärane ja proportsionaalne, ja jätta konfiskeerimine kohaldamata, kui hoiu- ja menetluskulu oleks sõiduki väärtuse või juhtumi asjaoludega võrreldes ebaproportsionaalne.

*Mõju olulisus sihtrühmale 2:*

*Mõju ulatus:* väike. Tegemist on olemasoleva menetluspädevuse täiendamisega uue õigusliku tagajärje võimalusega. PPA kohaldab konfiskeerimist juba kehtiva LS § 263 lõike 5 alusel, mistõttu menetluskorras põhimõttelist ümberkorraldust ei ole vaja teha.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Konfiskeerimine kohaldub eeldatavalt üksikjuhtumites osana niigi toimuvast vääртеomenetlusest.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Esineb risk, et konfiskeerimisotsuseid vaidlustatakse ja kaebemenetlused suurendavad ajakulu; seda maandab diskretsiooniline kohaldamine ja sätte kitsas, objektiivselt tuvastatav kohaldamisala.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 2:* mõju PPA-le on väheoluline. Sätte rakendamine toimub olemasoleva menetlusvõimekuse raames ega eelda lisatööjõu palkamist ega töökorralduse muutmist, kusjuures konkreetse menetluse ajakulu on konfiskeerimise kohaldamise korral mõõdukalt suurem kui üksnes rahatrahvi kohaldamisel.

*Sihtrühm 3:* kohtusüsteem (maakohtud).

*Mõjutatud sihtrühma suurus:* väike. Konfiskeerimisotsus tehakse kohtuvälises menetluses ning kohtusse jõuavad üksnes need juhtumid, kus konfiskeerimisotsus vaidlustatakse, samuti KarS § 83 lõigete 1 ja 3 alusel kolmandale isikule kuuluva sõiduki konfiskeerimist eeldavad juhtumid, mis kuuluvad kohtu pädevusse.

*Mõju kirjeldus sihtrühmale 3:* koormus kohtutele võib mõnevõrra suureneda, kuna seni on selliste sõidukite konfiskeerimist rakendatud piiratud ulatuses. Konfiskeerimisjuhtumite arvu kasvuga on alust eeldada, et suureneb ka vastavate otsuste vaidlustamine kohtus, mis võib kaasa tuua täiendava menetluskoormuse kohtusüsteemile.

*Mõju olulisus sihtrühmale 3:*

*Mõju ulatus:* väike. Tegemist on olemasoleva kaebemenetluse raames lahendatavate üksikjuhtumitega; uut menetlusliiki ega kohtu pädevust sätte ei loo.

*Mõju avaldumise sagedus:* väike. Kohtusse jõuab eeldatavalt üksnes osa konfiskeerimisotsustest ning konfiskeerimise juhtumite koguarv on eeldatavalt väike.

*Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk:* väike. Risk seisneb kaebuste arvu kasvus; seda maandab konfiskeerimise diskretsiooniline kohaldamine ja sätte kitsas, objektiivselt tuvastatav kohaldamisala, mis vähendab vaieldavate otsuste osakaalu.

*Järeldus mõju olulisuse kohta sihtrühmale 3:* mõju kohtusüsteemile on väheoluline. Võimalik menetluskoormuse kasv jääb eeldatavalt piiratuks ega eelda kohtusüsteemis lisaressurssi.

## **6.6. Halduskoormuse koondkokkuvõte**

1) **Halduskoormus ettevõtetele tervikuna: suureneb.** Rendi- ja üüriteenuse osutajate halduskoormust suurendab isikutuvastuse, vanusekontrolli ja juhtimisõiguse kontrollimise kohustus, samuti IT-süsteemide juurutamine ning nõuetele vastavuse dokumenteerimine. Lisanduvad ühekordsed IT-arenduskulud ja jooksvad tegevuskulud (autentimisteenused, andmete säilitamine, süsteemide hooldus). Muudatus puudutab otseselt piiratud arvu ettevõtjaid (hinnanguliselt 4–6).

2) **Halduskoormus kodanikele tervikuna: suureneb vähesel määral.** Kodanikele kaasneb mõningane halduskoormuse kasv seoses jalgratta juhtimisõiguse nõude laiendamisega – need 10–15-aastased kergliikurijuhid, kes seni sõitsid muudel teedel juhtimisõigusega, peavad nüüd omandama jalgratta juhtimisõiguse. Renditeenuse kasutajatele kaasneb ühekordne lisakoormus isikutuvastuse ja juhtimisõiguse kontrollimisel.

3) **Töökoormus avalikule sektorile tervikuna: suureneb vähesel määral.** Omavalitsusüksustele (eelkõige suurematele linnadele) lisandub järelevalvekoormus rendi- ja üüriteenuse osutajate isikutuvastuse, vanuse ning juhtimisõiguse kontrollimise nõuete täitmise kontrollimiseks. Kuna renditeenuse osutajaid on turul piiratud arv ja järelevalve on juba korraldatud, on lisakoormus juhitav. Transpordiametile lisab töökoormust jalgratta juhtimisõiguse kontrollimiseks liiklusregistri X-tee teenuse väljatöötamine. PPA-le lisandub § 202<sup>1</sup> alusel toimuvate väärtegade menetlemisel lisakoormus, mis ei eelda PPA-l lisatööjõu palkamist ega töökorralduse muutmist.

PPA-le lisandub § 263 lõike 6 alusel konfiskeerimise kohaldamisest ja konfiskeeritud sõidukite hoiustamise korraldamisest tulenev lisakoormus, mis ei eelda lisatööjõu palkamist ega töökorralduse muutmist.

## **7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Eelnõu rakendamisega võib KOV-i üksustele kaasneda lisatööd jalgrataste, kergliikurite ja pisimopeedide rendile- või üürileandmisele majandustegevuse nõuete üle järelevalve tegemisest.

Transpordiametile tuleneb eelnõust vajadus töötada välja X-tee teenus jalgratta juhtimisõiguse päringu tarbeks. Uue X-tee teenuse loomise hinnanguline maksumus ligikaudu 8000 eurot + km. Kulu kaetakse Transpordiameti eelarvest.

PPA-le tuleneb eelnõust kohustus menetleda lisatava § 202<sup>1</sup> alusel toimepandud väärtegusid. Hinnanguliselt jääb § 202<sup>1</sup> alusel toimuvate menetluste maht eeldatavalt väikeseks, piirdudes rendi- ja üüriteenuse osutajatega seotud juhtumitega. Sellele tuginevalt ei kaasne PPA-le vajadust lisatööjõu palkamiseks ega töökorralduse muutmiseks ning eelnõust tulenevaid täiendavaid eelarvekulusid ette ei nähta.

PPA-le kaasneb § 263 lõike 6 alusel konfiskeeritud sõidukite hoiustamise, realiseerimise või hävitamise korraldamise kulu. Konfiskeerimiste eeldatav maht on väike ja konfiskeeritu läheb KarS § 85 lõike 1 kohaselt riigi omandisse, mistõttu kulu kaetakse PPA eelarvest ning eelnõust tulenevaid täiendavaid eelarvekulusid ette ei nähta.

## **8. Rakendusaktid**

Kehtiv LS 7. peatükk sisaldab kolme järgmist volitusnormi:

1) paragrahv 148 lõige 4: „(4) Jalgratturi kvalifikatsiooni nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.“;

2) paragrahv 150 lõige 3: „(3) Jalgratturi ja pisimopeedijuhi eksamineerimise korra kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.“;

3) paragrahv 151 lõige 5: „(5) Jalgratta juhtimisõiguse andmise ja jalgrattajuhiloa väljaandmise korra ning jalgrattajuhiloa vormi kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.“

Nende volitusnormide alusel on kehtestatud üks ministri määrus: majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.06.2011. a määrus nr 43 „Jalgratturi ja pisimopeedijahi eksamineerimise, jalgratta juhtimisõiguse andmise ning juhiloa väljastamise kord, jalgratturi juhiloa vorm ning nõuded jalgratturi kvalifikatsioonile“.

Eelnõukohase seadusega muutub senise § 148 lõike 4 sõnastus ja ka asukoht (uus asukoht § 148<sup>1</sup> lõige 3), mistõttu tuleb muuta ka ministri määrust nr 43. Samuti muutub redaktsiooniliselt § 150 lõike 3 volitusnormi sõnastus, mis iseseisvalt aga ei too kaasa määruse muutmise vajadust. Lisaks lisandub eelnõuga uus volitusnorm § 148<sup>1</sup> lõikes 4, mis eeldab kas uue määruse kehtestamist või lisanduva volitusnormi alusel täiendavate normide lisamist kehtivasse määrusesse nr 43.

Seega kaasneb eelnõukohase seadusega vajadus muuta ühte kehtivat rakendusakti ja kehtestada üks uus rakendusakt või alternatiivina kehtiv rakendusakt kehtetuks tunnistada ning kehtestada kõigi volitusnormide alusel uus koondmäärus – seletuskirja lisas 1 on valitud viimane, alternatiivne tee.

## **9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub 2027. aasta 1. märtsil. Seaduse jõustumisaja valikut on põhjendatud seletuskirja 3. osas § 2 kohta antud selgitustes.

## **10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitati eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu [26-0361](#) kooskõlastamiseks Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Tallinna linnale, Tartu linnale, ning arvamuse avaldamiseks Eesti Autokoolide Liidule ja Liikluskoolitajate Liidule, Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioonile (ELEA), Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liidule, MTÜ-le Elav Tänav ning ettevõtetele Bolt, Ride ja Hoog, Vort, VoK Bikes. Eelnõule esitatud märkuste ja kommentaaride kohta koostatud kooskõlastustabeli leiab seletuskirja lisast 2.

---

Algatab Vabariigi Valitsus 14. septembril 2026. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik