



JUSTIITS- JA DIGIMINISTEERIUM

Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee

Teie 24.03.2026

Meie 15.04.2026

nr KLIM/26-0361/-1K, 1-
4/26/1190
nr 8-2/2271

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (kergliikurid) kooskõlastamine

Lugupeetud minister

Kliimaministeerium on saatnud Justiits- ja Digiministeeriumile kooskõlastamiseks liiklusseaduse (LS) muutmise seaduse eelnõu (*eelnõu*). Justiits- ja Digiministeerium kooskõlastab eelnõu järgmiste märkustega.

- Üldine märkus** – liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu eesmärk on seletuskirja sissejuhatuse kohaselt parandada alaealiste liiklejate liiklusohutust kergliikurite ja sarnaste elektrisõidukite kasutamisel. Eelnõu koostamise ajend 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. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni 2025. aasta 29. oktoobri nõupidamisel arutati muu hulgas kergliikuri kasutuse ohutust suurendavaid meetmeid. Justiits- ja digiminister rõhutas, et eelkõige peaks liikluskasvatases õppekava olema selline, kus on hästi ära kirjeldatud, milline antud vanuserühma teadmiste ja oskuste kogum olema peab. Laste puhul on ilmselt õnnetuste arvu mõningane kasv seotud laste poolt jalgrataste ja kergliikurite kasutamise suurenemisega. Pea iga välja pakutud meetme juures on teatud positiivset osa, kuid ka küsitavusi. Seega tasub lisaks käesolevas eelnõus pakutule edasi mõelda, kas ja milliseid meetmeid rakendada.
- Eelnõu § 1 p 3** – kavandatavate sätetega soovitakse tagada kergliikuri rendilevõtja vastavus seadusest tulenevatele nõuetele. Kuigi seadus seab kergliikuri kasutajale lisaks vanusenõudele ka kvalifikatsiooninõude, piirdatakse rendisuhtes vaid vanuse kontrolliga. Seda peab rendile andmisega tegelev ettevõtte tegema eelnõu kohaselt nii esmakordsel renditeenuse osutamisel (konto loomisel) kui ka edaspidi kergliikuri rentimisel. Väljapakutud kujul ei pruugi seletuskirjas selgitatud mõtte olla sätte enda tekstist üheselt arusaadav. Väljend „enne renditeenuse osutamist“ ei pruugi üheselt viidata esmakordsele teenuse osutamisele, seda võib mõista ka kui igakordset kergliikuri rentimist. Eelnevast tulenevalt palume eelnõu sõnastust muuta sellisel, et see annaks edasi mõtte, mida seletuskirjas on selgitatud.
- Eelnõu § 1 p 5** – kavandatava sättega antakse kohalikule omavalitsusele õigus kohaldada kergliikurite rentimisega tegelevate isikute järelevalves erimeetmena kontrolltehingu tegemist. Justiits- ja Digiministeerium ei toeta kontrolltehingu tegemise õiguse andmist kohalikule omavalitsusele. Kuna kontrolltehingu tegemisel ei järgita haldusmenetlusele omast avalikkuse põhimõtet, peaks tegemist olema erandliku erimeetmega, mida kohaldatakse vaid olukorras, kus muud järelevalvehendid puuduvad. Kergliikurite renditeenuse osutamisel tuleb vanuse kontrolliks luua tehniline lahendus, mis on ajas püsiv ja seega on selle olemasolu või toimimist

võimalik kontrollida ka tavapärasemate järelevalvemeetmetega kui kontrolltehing. Seega tuleb kontrolltehingut ettenägev säte Justiits- ja Digiministeeriumi hinnangul eelnõust välja jätta.

4. **Eelnõu § 1 p 6** – eelnõuga soovitakse kehtestada uus väärtovastutuse säte, millega nähakse ette karistus jalgratta juhtimisõigusega või juhi lubatud vanuse alammäärast noorema isiku jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamise eest jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi omaniku või valdaja poolt.

Justiits- ja Digiministeerium ei toeta muudatust selles osas, mis näeb ette vastutuse eraisikust omanikule või valdajale jalgratta juhtimisõigusega või juhi lubatud alammäärast noorema isiku jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamise eest.

Eestis on märkimisväärselt palju sõiduteid, sh asulasiseseid tänavaid (faktilisi andmeid ei õnnestunud Justiits- ja Digiministeeriumil kindlaks teha), kus puuduvad kõnniteed. Samas võivad just väiksemates linnades ja maapiirkondades, kus puudub ühistransport, kuid distantsid lastele jalgsi liikumiseks ebamõistlikult pikad, olla jalgratas ja kergliikur ainsad liiklusvahendid, mida lapsed kasutavad kooli ja huviringidesse jõudmiseks.

Muudatuse tulemusena suunatakse osad vanemad oma lapsi autoga sõidutama, mis pole kooskõlas laste huvidega võimaldamaks neile kehalist aktiivsust ja iseseisvat hakkamasaamist. Iseseisvalt oma lapse liiklusesse lubamise ettevalmistus on muu hulgas ka vanema vastutus, mida kinnitab ka praegune LS § 149 lõige 2, mis annab vanemale õiguse jalgratturit ja pisimopeedijuhti koolitada. Seega oleks selle karistusnormi näol tegemist süüalise teoga, mille puhul esineb momendil massiline rikkumine ehk liikluses osalevad iseseisvalt nooremad kui 10-aastased, kuid sellele reageerimine täiendava karistusnormi loomisega pole Justiits- ja Digiministeeriumi hinnangul proportsionaalne ega aita lahendada probleemi laste liikuvuse tagamisel.

Seletuskirjas (lk 3) märgitakse muu hulgas, et õnnetuste riski suurendab ka järelevalve puudulikkus – politsei ressurss on piiratud, mistõttu massiline igapäevane järelevalve kergliiklejate üle ei ole võimalik.

Kui nüüd luuakse uus vastutuse säte, nõuab selle rakendamine politsei ressursi. Seletuskirjas (lk 8) öeldakse, et uue koosseisu alusel väärtegade kohtuväline menetleja on Politsei- ja Piirivalveamet (PPA). Väärtekoosseisu kehtestamisega ei ole ette näha PPA menetluskoormuse olulist kasvu, mille tõttu tuleks palgata lisatööjõudu, samuti puudub vajadus teha muudatusi töökorralduses.

Justiits- ja Digiministeeriumi arvates on tegemist vastuoluliste selgitustega – ühelt poolt öeldakse, et õnnetuste riski suurendab see, et politsei ressursi ei jätku järelevalveks, teisalt aga, et PPA menetluskoormus oluliselt ei kasva. Kui lisandub uus väärtekoosseis, siis see suurendab järelevalve vajadust, kuna normi tuleb rakendada. Kui eesmärk on öelda, et sel juhul ei ole tegemist järelevalve osaga ning tegelikult sätet praktikas väga aktiivselt rakendama ei hakata, siis tuleb seletuskirja selgitusi täpsustada.

Seletuskirjas märgitakse (lk 7), et tihti soetavad lapsevanemad lapsele kergliikuri või pisimopeedi, kontrollimata, kas laps vastab selle juhtimiseks kehtestatud nõuetele. Sageli ei teadvustata, et elektrimootori jõul liikuv sõiduk kujutab oluliselt suuremat ohtu kui tavaline jalgratas – kergliikuri kiirendus ja saavutatav kiirus on märgatavalt suuremad ning kokkupõrke tagajärjed raskemad. Veelgi tõsisem on olukord, kus lapsevanem aitab eemaldada sõidukilt kiiruspiirajad või on nende eemaldamisest teadlik, kuid ei sekku. Piirajate eemaldamisega muutub kergliikur sisuliselt mootorsõiduki võimsusega sõidukiks, mis on võimeline arendama kiirust, mille juures kokkupõrge on inimesele eluohtlik.

Seletuskirjas puuduvad selgitused selle kohta, kuidas on politsei praegu käitunud. Kui tõsiselt on politsei suhelnud nende lastevanematega, kelle laps on tabatud sellist kergliikurit või mopeedi juhtimas? Kuidas on politsei kindlaks teinud selle, et just lapsevanem, mitte keegi teine on aidanud eemaldada sõidukilt kiirusepiirajad? Mida on ette võetud politsei poolt kätte saadud kergliikurite või pisimopeedidega, millelt on kiirusepiiraja eemaldatud? Palume seletuskirja selles osas täiendada.

Justiits- ja Digiministerium nõustub juriidilise isiku vastutusega, kuid on arvamisel, et juriidilise isiku karistumäär on normis kavandatud liiga madal. Näiteks on liiklusseaduses sunniraha, mille eesmärk on korrektsele käitumisele suunamine, mitte karistamine, juba palju suurem (6400 eurot). Seega rahatrahv võiks juriidilisel isikul olla vähemalt sama suur.

Kui läbivalt räägitakse, et probleem on eraisikute käes olevad tõukerattad, siis nende puhul juriidilise isiku vastutus ei rakendu. Seega on tähelepanu all pigem tõukerattaid rentivad ettevõtted ehk need, kes saavad majanduslikku kasu. Kui neile ette näha kavandatud madal rahatrahv, siis ei motiveeri see neid seadust täitma.

Eelnevast tulenevalt palume eelnõust välja jätta vastutusnorm osas, mis näeb ette vastutuse eraisikust omanikule või valdajale jalgratta juhtimisõigusega või juhi lubatud alammäärast noorema isiku jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamise eest ning tõsta juriidilisele isikule ette nähtud karistumäära.

5. **LS 11. ptk** - lisaks eelnõus kavandatud muudatustele juhime tähelepanu, et muutmist vajavad ka liiklusseaduse 11. peatüki sätted, et viia need kooskõlas avaliku teabe ja andmekaitse nõuetega¹. Muu hulgas tuleb kavandada muudatused liiklusregistri seonduvates järgmistes sätetes:
 - a. LS § 173 lõikes 1 tuleb tekstiosas „Vabariigi Valitsuse poolt asutatud“ asendada tekstiosaga „riigi infosüsteemi kuuluv“;
 - b. LS § 173 lg 2 tuleb põhimääruse volitusnormi täiendada volituse selgete raamidega;
 - c. Seaduse tasandil tuleb ette näha töödeldavate isikuandmete kategooriad ja nende säilitamise maksimaalne tähtaeg;
 - d. LS § 184 regulatsiooni tuleb korrigeerida lähtudes põhimõttest, et avaliku teabe seaduses ette nähtud juurdepääsupiiranguid eriseaduses ei korrata ning olukorras, kus on vajadus juurdepääsu piiramiseks näha ette täiendavaid aluseid, tuleb need ette näha eriseaduses, tuues välja, millisele teabele juurdepääsu piiratakse ja milliste huvide kaitseks.
6. **Seletuskirja 1.1. osa** – seletuskirja sisukokkuvõttes toodud järeldus halduskoormuse tasakaalustamise reegli vaatest on ekslik. HÕNTE § 1 lg 4² erandid on mõeldud rakendamiseks kas avalik-õigusliku rahalise kohustuse või välislepingu rakendamise korral või ajutise nõude kehtestamisel, samuti kui halduskoormus lisandub riigikaitse või julgeoleku oluliste vajaduste tõttu. Liiklusohutusalane tegevus nende erandite alla ei kvalifitseeru, mistõttu tuleb koostajatel leida eelnõuga ka halduskoormust vähendavad asjakohased meetmed ning lähtuvalt sellest korrigeerida sisukokkuvõttes toodud järeldusi. Sellise eelnõu, milles on halduskoormuse tasakaalustamise reegel põhjendamatult rakendamata, jätab Justiits- ja Digiministerium eelnõu lõplikul ülevaatamisel kooskõlastamata.
7. **Seletuskirja 1.3. osa** – eelnõu seletuskirja koostajad on väljatöötamiskavatsuse (VTK) koostamata jätmise selgitustes viidanud HÕNTE § 1 lg 2 p 5 erandile, mis aga on mõeldud juhtudeks, kus mõju haldusväliste isikutele kas ei avaldu või on vähetajutav ehk muudatused, mis piirduvad ennekõike tehniliste täienduste, paranduste või haldusesiseste muudatustega või ka omavad haldusvälistele isikutele üksnes soodsat mõju. Käesolev eelnõu neile viidatud tingimustele aga ei vasta, mistõttu ei ole hea õigusloome põhimõtteid järgitud. Sellest tulenevalt palume seletuskirja täiendada, sh kuidas eelnõuga kavandatud lahendusteni jõuti – kas selles osas konsulteeriti erinevate sihtrühmadega, võeti eeskujuga teistest riikidest või kas laual oli lahendusvariante, mida eelnevalt kaaluti. VTK koostamata jätmise tõttu soovime lisada eelnõusse järeelhindamise kohustus, kuna muudatustega piiratakse nii ettevõtjate kui ka füüsiliste isikute vabadusi, mistõttu on oluline hinnata ka püstitatud eesmärkide saavutamist ehk kas vabaduste piiramine tõi ka kavandatud kasu.
8. **Seletuskirja 7. osa** – seletuskirjas on märgitud, et Transpordiametile tuleneb eelnõust vajadus töötada välja X-tee teenus jalgratta juhtimisõiguse päringu tarbeks. Kuna sarnased X-tee teenused on Transpordiametil juba olemas, ei kaasne lisateenuse väljatöötamise tõttu märkimisväärset kulu. Juhime tähelepanu, et isegi kui märkimisväärset kulu ei kaasne, siis tuleb HÕNTE kohaselt olukorras, kui eelnõuga tuuakse riigile või kohalikule omavalitsusele kaasa lisakulutusi või vähendab seniseid tulusid, eelnõu seletuskirjas esitada täpsed rahalised arvestused, prognoosid

¹ Vt selle kohta juhust isikuandmete ja avaliku teabe töötlemise ning andmekogude reguleerimise kohta eelnõudes: <https://www.justdigi.ee/sites/default/files/documents/2025-10/Juhis%20eeln%C3%B5ude%20koostamiseks.pdf>

ja konkreetsed kateallikad. Seletuskirjas tuleb asutuste kaupa lahti kirjutada nii ühekordsed kui ka iga-aastased otsesed ja kaudsed kulud, hinnata mõju eelarvetele ning märkida ära ka võimalikud tulud või Euroopa Liidu toetuste osakaal. Seega palume seletuskirja täiendada ja tuua välja, kui suured kulud kaasnevad, mida märkimisväärseks ei peeta, ja millistest kateallikatest need kulud kaetakse.

9. Palume arvestada käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud normitehniliste märkustega ning märkustega eelnõukohaste muudatuste mõju kohta.
10. Vastavalt Vabariigi Valitsuse reglemendi § 6 lõikele 5 palume eelnõu esitada Justiits- ja Digiministeeriumile täiendavaks kooskõlastamiseks pärast praegusel kooskõlastamisel saadud arvamuste läbivaatamist ja vajaduse korral eelnõu parandamist, et enne eelnõu Vabariigi Valitsusele esitamist kontrollida selle vastavust hea õigusloome ja normitehnika eeskirjale.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Liisa-Ly Pakosta
justiits- ja digiminister

Lisad:

1. Eelnõu fail Justiits- ja Digiministeeriumi märkustega
2. Seletuskirja fail Justiits- ja Digiministeeriumi märkustega

Helen Uustalu, 53345676, Helen.Uustalu@justdigi.ee
Cyrsten Rohumaa
Mari Käbi
Einar Hillep
Krister Tüllinen
Joel Kook