



## JUSTIITS- JA DIGIMINISTEERIUM

Kliimaministeerium  
info@kliimaministeerium.ee

Teie 27.05.2026 nr 1-4/26/1190-8,  
KLIM/26-0361/-2K

Meie 04.06.2026 nr 8-2/2271

### **Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (kergliikurid) kooskõlastuskiri**

Austatud minister

Kliimaministeerium on saatnud Justiits- ja Digiministeeriumile kooskõlastamiseks liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu. Justiits- ja Digiministeerium jätab eelnõu kooskõlastamata ja esitab järgmised märkused.

**Eelnõu § 1 p 6** – kohaselt edastab juhiloa väljastaja juhiloa andmed liiklusregistrisse, kus neid säilitatakse eelnõu § 1 p 7 kohaselt kaks aastat. Kuna juhiloa andmed hõlmavad ka isikuandmeid, siis peab nende töötlemine liiklusregistris olema reguleeritud seaduse tasandi. Sellest tulenevalt tegi Justiits- ja Digiministeerium esimesel kooskõlastusringil märkuse, et liiklusregistri regulatsioon liiklusseaduses tuleb viia kooskõlla kehtivate nõuetega, et sellest nähtuks isikutele nende andmete töötlemisega kaasnevad põhiõiguste riive raamid. Palume liiklusregistri andmed viia vastavusse Justiits- ja Digiministeeriumi koostatud juhise<sup>1</sup>. Ka eelnõu § 1 punktis 7 ette nähtud isikuandmete säilitamise tähtaeg tuleks ette näha liiklusregistri regulatsioonis. Eelnõu § 1 punktiga 7 seoses märgime ka, et andmete säilitamise tähtaeg tähendabki seda, et andmed tuleb tähtaja saabudes kustutada või anonüümida, seega puudub vajadus sellekohase täpsustuse järele seaduses.

**Eelnõu § 1 p 11** – nagu me märkisime esimesel kooskõlastusringil, siis Justiits- ja Digiministeerium ei toeta kontrollteingu tegemise volituse andmist. Tehniliste süsteemide toimimist ning nende läbi nõuetele vastavuse kontrollimist saab teha muid järelevalve meetmeid kasutades. Juhime ka tähelepanu, et haldusmenetluse seaduse § 35 kohaselt võib menetlus alata ka esimese menetlustoiminguga. Seega ei ole alati vajalik järelevalvemenetlusest pikalt ette teatada. Kindlasti ei toeta Justiits- ja Digiministeerium alaealiste kaasamist riikliku järelevalve teostamisse.

**Eelnõu § 1 p 12** – 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. Justiits- ja Digiministeerium tegi eelnõu esimesel kooskõlastusringil märkuse, mille kohaselt me ei toeta muudatust selles osas, mis näeb ette vastutuse eraisikust omanikule või valdajale jalgratta juhtimisõiguse või juhi lubatud alammäärast noorema isiku jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamise eest.

Kooskõlastustabelis esitatud selgitused ei ole piisavad ning jääme jätkuvalt mittetoetavale seisukohale eraisikust omanikule või valdajale vastutuse kohaldamise osas jalgratta juhtimisõiguse või juhi lubatud alammäärast noorema isiku jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamise eest.

---

<sup>1</sup> [Juhis eelnõude koostamiseks.pdf](#)

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

Eelnõu koostaja märgib seletuskirjas õigesti, et elektrimootoriga kergliikurid on suurema ohu allikad liiklejale endale ja kaasliiklejatele. Kuna probleem, mida eelnõu koostajad on asunud lahendama, on alguse saanud elektritõukerataste kasutamisest, siis Justiits- ja Digiministeeriumi hinnangul võiks kompromisslahenduseks olla, et eelnõuga reguleeritakse üksnes elektritõukerataid puudutatavat regulatsiooni. Jalgratturite osas peaks jätma kindlasti vastutuse regulatsiooni muutmata, sest nende puhul ei ole tuvastatud mingit juurde tekkinud ja kiirkorras eelnõuga lahendamist vajavat probleemi. Kui jalgratturite juhtimisõigust soovitakse parandada, siis selles osas võib tungival vajadusel täiendusi teha, kuid mitte mingil juhul ette näha väärteovastutust.

Kavandatav vastutuse norm võiks kompromissina olla sõnastatud nt nii:

**„§ 202<sup>1</sup>. Juhi vanuse alammäärast noorema isiku kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamine**

*(1) Juhi vanuse alammäärast noorema isiku kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamise eest kergliikuri või pisimopeedi omaniku või valdaja poolt – karistatakse rahatrahviga kuni 20 trahviühikut.*

*(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, – karistatakse rahatrahviga kuni 6400 eurot.“;*

Vastutuse sätte selgituse juures tuleb välja tuua konkreetselt, mis tegevusi tehakse paralleelselt selleks, et vältida kergliikuri või pisimopeedi omaniku või valdaja karistamist, kuidas on tagatud juhi vanuse alammäärast nooremate isikute koolitus, kuidas seda rahastatakse, kui head on koolitusvõimalused, kuidas neid on pakutud, kuidas neile pakkumistele on reageeritud jne.

Vaatamata kooskõlastustabelis esitatud selgitusele ja seletuskirja täiendamisele on jätkuvalt tegemist vastuoluliste selgitustega politsei töökoormuse – ühelt poolt öeldakse, et õnnetuste riski suurendab see, et politsei ressursi ei jätku järelevalveks, teisalt aga, et PPA menetluskooormus oluliselt ei kasva. Kui lisandub uus väärteokoosseis, 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 (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. Justiits- ja Digiministeerium juhib tähelepanu, et uue vastutuse sätte kehtestamine toob alati kaasa töökoormuse kasvu, kuid seletuskirjas (lk 14) selgitatakse, et uue koosseisu alusel väärtegude kohtuväline menetleja on küll politsei, kuid väärteokoosseisu kehtestamisega ei ole ette näha politsei menetluskooormuse olulist kasvu, mille tõttu tuleks palgata lisatööjõudu, samuti puudub vajadus teha muudatusi töökorralduses. Sellekohase selgitusega ei saa nõustuda.

Kooskõlastustabelis on esimesel kooskõlastusringil esitatud Justiits- ja Digiministeeriumi märkuse kohta, mis sisaldas palvet selgitada, kuidas praktikas politsei tegeleb probleemiga, märgitud, et seletuskirja ülesanne on põhjendada eelnõuga kavandatavat regulatsiooni, mitte anda väljavõtteid politsei operatiivtegevusest üksikute järelevalvejuhtumite tasandil. Justiits- ja Digiministeerium rõhutab, et seletuskiri peab kirjeldama praktilisi aspekte, kuna see on üks osa mõjudest, mida eelnõu seadusena vastuvõtmine kaasa toob. Lisaks varasemalt esitatud märkustele soovime seletuskirjas selle kajastamist, kuidas toimub praktikas juhtimisõigusest alaealistega käitumine, enne kui lapsevanem saab väärteokaristuse.

Seletuskiri (lk-del 23 ja 24) toob muu hulgas välja, et eelnõu § 202<sup>1</sup> alusel algatatav väärteomenetlus ei eelda eraldiseisvat proaktiivset järelevalvet, vaid koosseis tuvastatakse eelduslikult muu tegevuse ja menetluse käigus, eelkõige liiklusõnnetuse uurimise, juhi vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimise või muu liiklusväärteo menetlemise raames. Nimetatud kolm asjaolu kokku tähendavad, et § 202<sup>1</sup> alusel toimuvate väärteomenetluste maht jääb hinnanguliselt mõnekümne juhtumini aastas. Hinnang tugineb seletuskirja punktis 2 esitatud statistikale, mille kohaselt osales 2025. aastal kergliikuriõnnetustes 96 alaealist ning 80 nendest olid 10–15-aastased kergliikurijuhid. Osas neist juhtumitest võib tekkida omaniku või valdaja vastutuse hindamiseks vajadus ning ka vajalik tõendibaas õnnetuse uurimise käigus.

Sellest selgitusest võib aru saada, et eelkõige kontrollitakse juhtimisõiguse olemasolu siis, kui juhtub liiklusõnnetus või muu väärtegu. Enamike rikkumiste korral ei ole Justiits- ja Digiministeerium arvamuse kohaselt tegemist õnnetusega. Kuidas sel juhul toimub juhi vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimine liikluses? Mootorsõidukite osas saab seda teha riikliku registreerimisnumbri järgi, aga kuidas tuvastatakse jalgrattaid, kergliikureid? Kas politsei teostab järelevalvet eraldi nende osas, kuidas see järelevalve on kavandatud? Nii nagu välja sai toodud, rõhutatakse seletuskirjas (lk 3), et politsei ressurss järelevalve teostamiseks on piiratud. Seega järelevalve tegevus politsei poolt ei suurene. Justiits- ja Digiministeeriumi arvates on aga just oluline teostada järelevalvet, mitte oodata seni, kuni juhtub õnnetus ning siis tegeleda lapsevanema karistamisega. Oluline on just see, et laps omandaks juhtimisõiguse, mitte aga lapsevanema karistamine. Kui politseil puudub ressurss järelevalve teostamiseks, siis eelnõuga kavandatud eesmärgi ei saavutata.

Lisaks palume seletuskirjas selgitada, kuidas käitub politsei selle alaealisega, kes tabatakse jalgratast juhtimas ilma juhtimisõigusega. Nt üheksa-aastane laps, kes elab kohas, kus tema kodu ja nt kooli vahel on üksnes madala liiklusintensiivsusega sõidutee. Eelnõu kohaselt ei tohi laps ilma, et vanem tal kõrval sõidaks, iseseisvalt jalgrattaga kooli sõita. Kui nüüd politsei peatab sellise lapse, kas tal lubatakse kooli sõita või mitte? Kas ta viiakse politseiasutusse, kus hakatakse ootama lapsevanemat, kes siis lapse koju viiks? Laps sel päeval ilmselt kooli ei jõua.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Liisa-Ly Pakosta

justiits- ja digiminister

Lisad: Eelnõu ja seletuskirja fail Justiits- ja Digiministeeriumi märkustega

Helen Uustalu, 53345676, Helen.Uustalu@justdigi.ee

Joel Kook

Inge Mehide

Einar Hillep

Krister Tüllinen

Mari Käbi