

Kooskõlastustabel

Ettepaneku sisu	Seisukoht
Tallinna Linnavalitsus (kiri 06.04.2026 nr 1-12/285-2)	
<p>1. Muuta LS § 30 lg 6 ja sõnastada see nii: „(6) Teel jalgrattaga sõitmisel peab alla 18-aastane sõitja kandma kinnirihmatud jalgratturikiivrit.“</p> <p>Kommentaar: Eesmärk on suurendada liiklusturvalisust.</p> <p><i>Jalgrattaga sõitmisel on kiiver kohustuslik alla 18 aastastele järgmistes riikides: Tšehhi, Iisrael ja Kanada (Alberta, Manitoba, Ontario (provintsiiti)).</i></p> <p><i>Alla 16 aastastele on kiiver kohustuslik järgmistes riikides: Horvaatia ja Eesti. Alla 15 aastastele on kohustuslik järgmistes riikides: Rootsi, Slovakkia, Sloveenia ja Island;</i></p> <p><i>Alla 13 aasta kohustuslik: Jaapan.</i></p> <p><i>Kõikidele vanusegruppidele on kohustuslik järgmistes riikides: Austraalia, Uus-Meremaa, Argentina, Tšiili, Costa Rica, Namibia, Küpros, Singapur, Araabia Ühendemiraadid (Dubai jt) ja Lõuna-Aafrika.</i></p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Tallinna Linnavalitsus teeb oma kirja ettepanekutes 1, 2, 4, 5 ja 10 järgmised ettepanekud:</p> <p>1) muuta LS § 30 lg 6 nii, et alla 18-aastasele jalgrattaga sõitjale (NB! säte reguleerib sõitjat, mitte juhti) kehtestatakse kiivrikohustus (kehtiv piir on alla 16 aastat) (TLN ettepanek nr 1);</p> <p>2) lisada LS § 30 lg 7 millega kehtestatakse kiivrikohustus kõigile kergliikuri- ja pisimopeedijuhtidele vanusest sõltumata (TLN ettepanek nr 2);</p> <p>3) muuta LS § 31 lg 3 nii, et alla 18-aastastele jalgratturile kehtestatakse kiivrikohustus (kehtiv piir on alla 16 aastat) (TLN ettepanek nr 4);</p> <p>4) lisada § 31 lg 3¹, millega kehtestatakse kiivrikohustus kõigile kergliikuri- ja pisimopeedijuhtidele vanusest sõltumata. (TLN ettepanek nr 5);</p> <p>5) muuta LS § 239¹ väärteokoosseisu selliselt, et jalgratturikiivri kandmise nõude rikkumise eest karistatakse kuni 50 trahviühiku ulatuses (TLN ettepanek nr 10).</p> <p>Ehk kokkuvõtvalt teeb Tallinn ettepaneku kiivri kandmise kohustuse laiendamiseks alla 18-aastastele jalgratturitele ja sõitjatele ning kõigile kergliikuri ja pisimopeedi juhtidele.</p> <p>Kiivri kandmine aitab kindlasti vähendada vigastusi ja kiivri kasutamise propageerimist peame vajalikuks. Samas on kiivri kandmise kohustuse laiendamise osas seisukohad erinevad. Teemat on näiteks käsitletud nii liiklusasjatundjate ümarlinal kui ka Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonis ning kiivrikohustuse laiendamise ettepanekud ei ole seni laiemat toetust leidnud.</p> <p>Tallinna Linnavalitsuse esitatud riikide loetelu on valikuline ja jätab mainimata olulise konteksti, et Euroopa juhtivad jalgrattariigid – Holland, Belgia, Taani ja Saksamaa – ei ole kehtestanud täiskasvanutele jalgrattaga liiklemisel kohustuslikku kiivrinõuet. Euroopa Liidus on näiteks Soome üks väheseid riike, kus täiskasvanutele kehtib üldine kiivrikohustus jalgrattaga sõitmisel, kuid see norm on sisult deklaratiivne ja selle jõustamine on praktikas nõrk, sh ei ole normi jõustamiseks kehtestatud ka karistust. Alates käesoleva aasta algusest on üldine kiivrikohustus kehtestatud ka Leedus, kuid seda üksnes sõiduteel sõitmisel. Tallinna Linnavalitsuse viidatud</p>

	<p>riikide hulgas on mitu EL-i välist riiki (Austraalia, Uus-Meremaa, Argentina, Tšiili jt), mille liikluskeskkond ja -poliitika ei ole Eesti kontekstis otse võrreldav.</p> <p>Mis puudutab üldist kiivrikohustuse kehtestamist kergliikurite ja pisimopeedide juhtimisel, siis on Euroopa praktika väga erinev.¹ Euroopa Transpordi Ohutusnõukogu (ETSC) kaardistatud 31-st riigist üheksas puudub kiivrikandmise kohustus, üheksas on kehtestatud üldine kiivrikandmise kohustus ja kümnes riigis on kehtestatud kiivrikandmise kohustus olenevalt vanusest (vanused varieeruvad 12–18. aastaseni, seejuures kuues riigis on kohustuslik määr alla 16 aastat ja neljas riigis alla 18 aastat). Euroopa juhtivates jalgrattariikides Hollandis, Belgias, Luksemburgis ja Saksamaal kiivrikohustus puudub, samas kui Taanis on kiivri kandmine elektriliste tõukerataste puhul kohustuslik. Ühtset Euroopa trendi, mis toetaks Tallinna Linnavalitsuse ettepanekut, ei ole seega võimalik välja tuua.</p> <p>Ka puudub Tallinna Linnavalitsuse ettepanekus analüüs kiivrikohustuse järelevalve teostatavuse kohta. Ka kehtiv alla 16-aastaste kiivrinõue (LS § 30 lg 6 ja § 31 lg 7) on praktikas raskesti jõustatav, kuna politsei ei ole suuteline massiliselt kontrollima iga jalgrattaga sõitva lapse või noore vanust ja kiivri olemasolu. Nõude laiendamine kõigile kergliikuri- ja pisimopeedijuhtidele tekitaks veelgi ulatuslikuma järelevalveprobleemi.</p>
<p>2. Lisada LS § 30 lg 7 ja sõnastada see nii: „(7) Teel kergliikuriga ja pisimopeediga sõitmisel peab juht kandma kinnirihmatud jalgratturikiivrit.“</p> <p><i>Kommentaar: Eesmärk on suurendada liiklusturvalisust. Elektrilise tõukerattaga sõitmisel on kiiver kohustuslik alla 18 aastastele järgmistes riikides: Prantsusmaa, Ameerika Ühendriigid (mõnes linnas ka täiskasvanutel) ja Kanada. Kõikidele vanusegruppidele on kiiver kohustuslik järgmistes riikides: Itaalia, Taani, Horvaatia, Singapur ja, Austraalia.</i></p>	<p>Mittearvestatud. Vt vastust punkti 1 ettepanekule.</p>
<p>3. Muuta LS § 31 lg 2 ja sõnastada see nii:</p>	<p>Mittearvestatud. Ettepaneku põhjendus viitab üldistatult ohutuse seisukohale, kuid puudub liiklusohutuse statistika, mis</p>

1

<p>„(2) Jalgrattur peab sõites hoidma juhtrauast kinni vähemalt ühe käega. Juhtrauga kergliikuri juht, pisimopeedijuht ja mopeedijuht peavad sõites juhtrauast kinni hoidma kahe käega, välja arvatud käega hoiatusmärguandmise ajal, kui juhtrauast võib kinni hoida ühe käega.“</p> <p>Kommentaar: Eesmärk on suurendada liiklusturvalisust. Ohutuse seisukohalt on oluline, et ka juhtrauga kergliikuri juht ja pisimopeedijuht hoiaksid juhtrauast üldjuhul kinni kahe käega.</p>	<p>näitaks, et kergliikuri- ja pisimopeedijuhi ühe käega sõitmine oleks oluline õnnetuste põhjustaja.</p> <p>Norm on ka praktikas raskesti jõustatav. Juhtraua kahe käega hoidmise kohustust saab tuvastada üksnes vahetu vaatluse kaudu ning tõendamine eeldab tavalise sõiduolukorra eristamist hoiatusmärguande andmisest.</p> <p>Kehtiv norm ei kohusta ühe käega sõitma – iga juhi vastutus on sõita ohutult, sh kohandades oma sõitu vastavalt sõidukile ja valida sobiv sõidukiirus ning seda kehtiv norm kuidagi ei takista.</p>
<p>4. Muuta LS § 31 lg 3 ja sõnastada see nii:</p> <p>„(3) Teel jalgrattaga sõites peab alla 18-aastane juht kandma kinnirihmatud jalgratturikiivrit.“</p> <p>Kommentaar: vt p 1.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Vt vastust punkti 1 ettepanekule.</p>
<p>5. Lisada LS § 31 lg 3¹ ja sõnastada see nii:</p> <p>„(3¹) Teel kergliikuriga ja pisimopeediga sõitmisel peab juht kandma kinnirihmatud jalgratturikiivrit.“</p> <p>Kommentaar: vt p 2.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Vt vastust punkti 1 ettepanekule.</p>
<p>6. Muuta § 35 lg 2 ja sõnastada see nii:</p> <p>„(2) Lisaks käesoleva seaduse § 17 lõikes 5 sätestatule peab juht andma teed jalakäijale, kergliikuri juhile ja jalgratturile.“</p> <p>Kommentaar: Eesmärk on tagada parem liiklusselgus olukorras, kus lubava jalakäija/kergliikleja rohelise tulega aeglane liikleja ei jõua kaitseaja raames sõiduteed ületatud.</p>	<p>Kaalume ettepaneku arvestamist järgmise LS muutmise eelnõu raames.</p>
<p>7. Eemaldada § 92 lg 3:</p> <p>(3) Käesoleva paragrahvi lõike 2 punktis 5 sätestatu ei kehti jalgratta, kergliikuri ega pisimopeedi suhtes.</p> <p>Kommentaar: Eesmärk kehtestada kõnniteel, ohutussaarel või eraldusribal valesi pargitud jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi teisaldamise võimalus.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>LS § 92 lõike 3 kohaselt ei kohaldu jalgratta, kergliikuri ja pisimopeedi suhtes üksnes § 92 lõike 2 punkt 5, mis lubab teisaldamist kõnniteel, ohutussaarel või eraldusribal pargitud sõiduki puhul. Muud § 92 lõikes 2 sätestatud teisaldamise alused kehtivad nendele sõidukitele jätkuvalt – sealhulgas näiteks teisaldamine olukorras, kus sõiduk on pargitud nii, et see on ohtlik teistele liiklejatele või häirib oluliselt liiklust (§ 92 lg 2 p 1). See tähendab, et praktilise parkimisprobleemi lahendamiseks on KOV-il juba kehtiva õiguse alusel olemas piisavad alused.</p>

	<p>Lõike 3 kehtetuks tunnistamine tooks kaasa olukorra, kus jalgratta, kergliikuri või pisimopeedi võib teisaldada ka kõnniteelt sõltumata sellest, kas parkimine on toimunud nõuetekohaselt või mitte. See tooks kaasa aga arusaamatu olukorra, sest kõnnitee on liiklusseaduse (vt LS § 20 lõike 4² punkt 1) kohaselt just üks neile sõidukitele ettenähtud parkimiskoht. Tagajärjeks oleks olukord, kus reeglipärast parkimist saaks tõlgendada teisaldamise alusena, mis ei ole aga proportsionaalne ega vastaks regulatsiooni eesmärgile.</p>
<p>8. Lisada LS § 190¹⁴ lg 1 p 5 ja sõnastada see nii: „5) renditavate või üüritavate kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste piirarvu kohaliku omavalitsuse territooriumil ning korraldada mahtude jagamisel avaliku konkursi kohaliku omavalitsuse poolt määratud tingimustel.“</p> <p><i>Kommentaar: Eesmärk on võimaldada kohalikul omavalitsusel paremini renditeenuseid korraldada.</i></p>	<p>Mittearvestatud. Vabariigi Valitsus on renditavate või üüritavate kergliikurite, pisimopeedide ja jalgrataste piirarvu kehtestamise osas seisukoha võtnud varasemalt juba kahel korral, seda eelnõudele 614SE ja 840SE arvamuse avaldamise raames. Vt VV arvamust eelnõule 614SE: https://www.riigikogu.ee/download/4c8df510-ea4a-4029-97cc-9e05ae789422 Vt VV arvamust eelnõule 840SE: https://www.riigikogu.ee/download/96c8fb80-3a9f-4ff7-a53b-a2ed03d2f109</p>
<p>9. Lisada LS § 190¹⁴ lg 5, selle p 1 ja 2 ning sõnastada need nii: „(5) Ettevõtja, kes annab rendile või üürile kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta, peab tagama järgmiste nõuete täitmise: 1) üüri- või renditeenuse kasutaja vanuse kontrollimine selliselt, et alla sätestatud vanusepiiri isikul ei ole võimalik sõidukit kasutada; 2) kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta rendile või üürile andmisel kasutajale jalgratturikiivri kasutamise võimaluse pakkumine.“</p> <p><i>Kommentaar: Eesmärk on tagada õiguskõllekus ja jalgratturikiivri kasutamise võimalus.</i></p>	<p>Arvestatud osaliselt. Ettepanekus toodud LS § 190¹⁴ lõike 5 punkt 1 on tagatud juba eelnõuga lisatavate § 190¹⁴ lõigetega 5 ja 6.</p> <p>Ettepanekus toodud LS § 190¹⁴ lõike 5 punkti 2 osas on Vabariigi Valitsus seisukoha võtnud eelnõude 614SE ja 840SE-le arvamuse avaldamise raames (vt lingi VV arvamustele eelmise ettepaneku vastuse juures).</p>
<p>10. Muuta § 239¹ ja sõnastada see nii: „Moto- ja jalgratturikiivri kasutamise nõuete rikkumine Moto- ja jalgratturikiivri kasutamise nõuete rikkumise eest sõidukijuhi või sõitja poolt – karistatakse rahatraviga kuni 50</p>	<p>Mittearvestatud. Vt vastust punkti 1 ettepanekule.</p>

<p>trahviühikut.“ [RT I, 31.05.2018, 1 - jõust. 01.01.2019]</p> <p><i>Kommentaar: Eesmärgiks on reguleerida ka jalgratturikiivri kasutamise nõude rikkumine</i></p>	
<p>11. Täiendada käesoleva liikluseaduse muutmise seaduse eelnõu § 190¹⁴ lg 5 järgmiselt:</p> <p>„(5) Kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta rendile või üürile andmisega tegelev ettevõtja peab enne isikule teenuse igakordse osutamise alustamist tuvastama tema isikusamasuse ning kontrollima tema vanuse vastavust juhi vanuse alammäärale ja juhtimisõiguse olemasolu.“</p> <p><i>Kommentaar: Eesmärgiks on tuvastada juhi isikusamasus enne teenuse igakordset alustamist.</i></p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Ettepanekus toodud LS § 190¹⁴ lõike 5 sisu on lahendatud juba eelnõuga lisatavate § 190¹⁴ lõigetega 5 ja 6.</p>
<p>12. Seletuskirja/seadusesse lisada, et kohaliku omavalitsuse huvi on teha eelkontrolli, et turule tulija vastaks seaduses kehtestatud tingimustele enne turule tulekut.</p> <p><i>Kommentaar: Eesmärgiks on kontrollida ettevõtte võimekust täita seadusega ettenähtud tingimusi.</i></p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Vt ka punktis 8 esitatud viiteid Vabariigi Valitsuse arvamustele, mis puudutab sõidukite arvu piiramist. Sõidukite arvu piiramine ongi oma olemuselt eelkontroll ning sellist eelkontrolli ehk tegevusloakohustust Vabariigi Valitsus ei ole toetanud.</p> <p>Enamus majandustegevusest Eestis on vaba majandustegevus, millele lisanduvad teavitamiskohustuslikud tegevusalad ja tegevusloastatud tegevusalad. Loamenetluse kehtestamine rendi- ja üüriteenusele oleks oluline ettevõtlusvabaduse riive, mis eeldab põhjendatud vajaduse ja proportsionaalsuse näitamist ning põhjendamist. Esitatud ettepanekus seda tehtud ei ole.</p> <p>Kehtiv LS § 190¹⁴ ja eelnõuga lisatavad lõiked 5–7 koos § 190¹⁵ järelevalvemehhanismidega võimaldavad kohalikul omavalitsusel pärast teenuse osutamist kontrollida ettevõtja vastavust seaduses sätestatud nõuetele ja sanktsioneerida rikkumisi. Eelkontrolli lisandväärtus järelkontrolli kõrval jääb arusaamatuks. Eelkontroll ei anna olulist eelist võrreldes järelkontrolliga, sest kontrollib teatud tingimuste täitmist ainult ühel ajahetkel, kuid see ei asenda ega välista perioodilist või pistelist järelkontrolli tegemist.</p>
<p>13. Seadusega näha ette, et kohalikul omavalitsusel oleks võimalus kontrollida</p>	<p>Arvestatud.</p>

<p>seadusega kehtestatud nõudeid ja vajadusel sanktsioneerida.</p> <p><i>Kommentaar: Kui kergliikur on pargitud liiklusseaduse või linnavolikogu määruse vastaselt, on kohalikul omavalitsusel õigus olukord fikseerida ja toimetada valesti pargitud sõiduk hoiukohta, mille kulud tasub teenust pakkuv rendifirma.</i></p>	<p>Teisaldamise alused on sätestatud juba kehtiva LS § 92 lõikes 2.</p> <p>Muude majandustegevuse nõuete osas on KOV üksusel LS §-st 190¹⁵ tulenevalt järelevalvepädevus LS § 190¹³ ja § 190¹⁴ alusel kehtestatud nõuete täitmise üle. Eelnõu § 1 punkt 4 laiendab seda pädevust ka lisatavatele lõigetele 5–7.</p>
<p>14. Seadusega näha ette, et kohalikul omavalitsusel oleks õigus piirata alad, kus sõitmine on keelatud.</p> <p><i>Kommentaar: Tulenevalt liiklusohutusest, erinevatest julgeolekukaalutlustest jms on piirkondi, kus on vaja kehtestada liikluspiirangud sh ajutised piirangud suurürituste ajal jne.</i></p>	<p>Arvestatud.</p> <p>LS §-dest 6 ja 12 tulenevalt on teomanikul juba õigus kehtestada liiklusruumis ajutisi või alalisi liiklemispiiranguid liikluskorraldusvahendite kaudu.</p> <p>Lisaks võimaldab kehtiv LS § 190¹⁴ kohalikul omavalitsusel kehtestada rendi- ja üüriteenusele majandustegevuse nõudeid, mille osaks võivad olla geograafilised ja ajalised kiiruspiiranguid ning parkimispiiranguid. Sh ei ole välistatud ka ajutised piirangud. Ehk kehtiv LS regulatsioon juba annab KOV üksusele reaalsed, praktilised ja paindlikud tööriistad, kuidas rendi- ja üürisõidukite majandustegevust reguleerida. KOV saab juba praegu reguleerida:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kui kiiresti tohib sõita eri piirkondades ja kellaaegadel või päevadel; 2) kuhu parkida tohib (geopiiranguga parkimisalad). <p>KOV saab olemasolevaid meetmeid praktika põhjal ise täpsustada – ilma seadust muutmata. Kui on mingis piirkonnas probleem, on võimalik lisada uus geopiirang. Näiteks kui toimub mingis piirkonnas öösiti palju õnnetusi, siis on võimalik kehtestada öine kiiruspiirang. Kui parkimine ei toimi, siis on võimalik muuta nõ parkimistaskute võrgustikku.</p> <p>Tallinna põhjenduses toodud olukorrad (liiklusohutuse, julgeolekukaalutluste ja suurürituste tõttu vajalikud piirangud) on kehtivate õigusnormide alusel lahendatavad.</p> <p>Täiendava volituse täpne sisu ja kehtiva regulatsiooni kõrvale jääv lisandväärtus jääb arusaamatuks. Vajaduse korral oleme valmis arutelu alustama, kui Tallinn täpsustab, millist konkreetset regulatiivset puudujääki ettepanek adresseerib.</p>
<p>15. Eemaldada käesoleva liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirja „LS-i 190¹⁵ täiendatakse lõikega 3“ kirjeldusest lause:</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Tegu ei ole ebavajaliku määratlusega, vaid tegu on kontrollteingu olemuse selgitusega. Kontrollteingu kohaldamine üksnes siis, kui muude meetmetega ei ole rikkumise tuvastamine võimalik või on oluliselt raskem, tuleneb eelnõu sõnastusest endast (lisatav LS § 190¹⁵ lõige</p>

<p>Kontrolltehing on siiski viimane abinõu, mida kohaldatakse üksnes siis, kui muude meetmetega ei ole rikkumise tuvastamine võimalik või on oluliselt raskem.</p> <p>Kommentaar: See on ebavajalik määratlus kontrolltehingu teostamisel.</p>	<p>3). Seletuskirjas oleva selgituse eemaldamine ei muuda seaduse sisu.</p> <p>Kontrolltehingu täpne kohaldamise kord tuleneb tarbijakaitse seaduse § 63 lõigetest 2–11, millele eelnõu viitab. Seletuskirja sõnastus peegeldab seaduse enda regulatsiooni ning selle selgituse eemaldamine ei ole põhjendatud.</p>
<p>16. Seadusega näha ette, et kohalikul omavalitsusel oleks õigus nõuda GPS seadme kasutamist.</p> <p>Kommentaar: Renditeenust pakkuv ettevõtte peab kohalikule omavalitsusele looma mooduli, mille kaudu on võimalik näha rendisõidukite asukohti ja liikumist reaalsajas ning nende koguarvu.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Juhime tähelepanu, et rendisõidukite asukohta ja liikumise reaalsajas edastamine kohalikule omavalitsusele võib tähendada isikuandmete töötlemist isikuandmete kaitse üldmääruse (2016/679) tähenduses, kuna rendi- või üürisõiduki asukoht langeb sõidu ajal kokku kasutaja asukohaga ning on kasutajaga kaudselt seostatav. Sellise andmetöötluse õigusliku aluse kehtestamine eeldab andmete töötlemise eesmärgi selget ja konkreetset piiritlemist, töötlemise proportsionaalsuse hindamist ja põhjendamist, andmete säilitamise tähtsaja määramist ja juurdepääsu tingimuste sätestamist. Sellist ulatuslikku põhiõiguste riivet sisaldavat muudatust käesoleva eelnõuga kavandatud ei ole. See eeldaks andmekaitsealase mõjuhinnangu koostamist ja ka Andmekaitse Inspektsiooni kaasamist.</p> <p>Praktikas on rendi- ja üüriteenuse osutajate sõidukid küll juba varustatud GPS-seadmetega, sest see on renditeenuse ärimudeli vältimatu osa, kuid eraldi küsimus on, et millises ulatuses ja millistel tingimustel ning millistel põhjendatud juhtudel ning millise ülekaaluka avaliku hüve kaitseks peaks KOV-il olema asukohtaandmetele juurdepääs.</p> <p>Oleme seisukohal, et kehtivas LS §-s 190¹⁵ (ja koosmõjus lisatava kontrolltehingu meetmega) on kohalikul omavalitsusele antud juba piisavad meetmed riikliku järelevalve teostamiseks majandustegevuse nõuete üle.</p>
<p>17. Seadusega (liikluskindlustuse seadus) näha ette, et kohustuslik liikluskindlustus laieneks kõikidele kergliikuritele ja pisimopeedidele.</p> <p>Kommentaar: Praegu on kohustusliku liikluskindlustuse objektiks „<u>muu sõiduk, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis, või sõiduk, mille valmistajakiirus ületab 14 kilomeetrit tunnis ning mille mass täisvarustusega ilma veoseta ja juhita on suurem kui 25 kilogrammi</u>“. Tallinna</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Ettepanekuga käesoleva eelnõu raames ei arvestata. Käesoleva eelnõu eesmärk ei ole analüüsida ega muuta liikluskindlustusega seonduvaid küsimusi.</p> <p>Kohustusliku liikluskindlustuse objektide määratlus tuleneb liikluskindlustuse seadusest (LKindLS) ning Euroopa Liidu õigusest, eelkõige direktiivist 2009/103/EÜ, mida on muudetud direktiiviga (EL) 2021/2118. Käesolev eelnõu muudab liikluseadust ega käsitle liikluskindlustuse regulatsiooni. LKindLS-i muutmise on Rahandusministeeriumi vastutusalas.</p>

<p><i>Transpordiameti hinnangul vajab see määratlus ülevaatamist, sest sõidukid muutuvad kergemaks ja keeruline on hinnata liikluskahju tagajärgi, mille võib põhjustada näiteks 24 kg sõiduk + 100 kg juht või 26 kg sõiduk + 50 kg juht. Samas ühel juhul on liikluskindlustus kohustuslik, teisel mitte.</i></p>	
<p>Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit (ITL) (kiri 7.04.2026 nr 2.1-1/53-1)</p>	
<p>Toetame Kliimaministeeriumi poolt ITL-ile arvamuse avaldamiseks esitatud liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (edaspidi: eelnõu) eesmärki parandada alaealiste liiklejate liiklusohutust kergliikurite kasutamisel. Kuigi eelnõu toob kaasa täiendava halduskoormuse ettevõtetele, siis on ITL-i kuuluvad puudutatud ettevõtted andnud teada, et peavad ohutuse suurendamist esmatähtsaks ning aktsepteerivad sellega kaasnevaid kohustusi.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
<p>1. Jätta eelnõust välja § 1 punktiga 3 liiklusseadusesse lisatav § 190¹⁴ lg 7, sest meie hinnangul on samasse sättesse lisatavates lõigetes 5 ja 6 juba piisavalt selgelt sätestatud nõuded, mis võimaldavad saavutada eelnõu eesmärgid. Me ei pea vajalikuks eelnõu täiendamist volitusnormiga, mis annab õiguse määrusega kehtestada veel täpsemad tehnilised ja korralduslikud nõuded isikusamasuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimiseks. Näeme siin riski, et lisanduda võivad ebaproportsionaalselt ranged või ettearvamatud nõudeid. Ettevõtluskeskkonna toimimise seisukohalt on oluline õiguskeskkonna stabiilsus, läbipaistvus ja etteaimatavus.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Lõigete 5 ja 6 ja lõike 7 vahekorra puhul leiame, et lõige 7 ei dubleeri lõikeid 5 ja 6, vaid täidab erinevat funktsiooni. Lõiked 5 ja 6 sätestavad ettevõtjale sisulised kohustused tulemuspõhiselt ja tehnoloogianeutraalselt.</p> <p>LS § 190¹⁴ lõige 7 on sõnastatud valikulise volitusnormina, mille kohaselt valdkonna eest vastutav minister võib määrusega kehtestada lõigetes 5 ja 6 sätestatud kontrollimise ja meetmete rakendamise täpsemad tehnilised ja korralduslikud nõuded. Volitusnorm iseseisvalt ei loo ettevõtjale kohustusi ega muuda lõigetes 5 ja 6 sätestatud tulemuspõhise ja tehnoloogianeutraalse nõude sisu. Eelnõu peamiseks regulatiivseks eesmärgiks jääb tulemuspõhine lähenemine, mis võimaldab ettevõtjatel valida sobivaimad lahendused kohustuste täitmiseks.</p> <p>Lõige 7 annab võimaluse neid täpsustada juhul, kui tulemuspõhine nõue osutub praktikas ebatõhusaks. Volitusnormi sõnastus võimaldab tehnoloogia arengule ja kasutuspraktika muutumisele paindlikult reageerida ilma seaduse muutmise menetlust algatamata. Volitusnormist loobumine tähendaks, et iga tehnilist laadi täpsustus eeldaks seaduse muutmist, mis on ebaproportsionaalselt jäik lahendus võrreldes määrusandlusega.</p> <p>Volitusnormi olemasolu on lisaks ettevõtjale täiendav signaal, et lõike 6 sisuline rakendamine on oluline. Sisulisi ja tõhusaid kontrollimehhanisme rakendavad ettevõtjad ei</p>

	<p>tunneta volitusnormist tulenevat regulatiivset survet, kuna määruse kehtestamise vajadust ei teki. Tulemuspõhise lähenemise ja volitusnormi olemasolu vahel ei ole seetõttu ka sisulist vastuolu – volitusnorm pigem toetab tulemuspõhise nõude tõhusat rakendamist ning loob stiimuli vältida vormilist nõude täitmist sisulise täitmise asemel.</p> <p>Ebaproportsionaalselt rangete või ettearvamatute nõuete riski maandab see, et volitusnormiga antud pädevuse piirid on määratletud kitsalt. St, et ministril on pädevus kehtestada üksnes lõigetes 5 ja 6 sätestatud kontrollimise ja meetmete rakendamise tehnilised ja korralduslikud üksikasjad – uute sisuliste kohustuste kehtestamine või järelevalve eseme laiendamine ei ole volitusnormiga lubatud. Samuti peab võimalik kehtestatav määrus läbima ka HÕNTE kohase kooskõlastamise ja avaliku konsultatsiooni, mis samuti maandab nõuete ettearvamatust. Ka peavad kehtestatavad nõuded vastama PS §-st 11 tulenevale proportsionaalsuse põhimõttele, st ebamõistlikke ja ebaproportsionaalseid nõudeid ei tohi kehtestada. Volitusnormi rakendamise üle on meie hinnangul seega olemas mitmetasandiline menetluslik ja sisuline kontroll, mis maandab ülereguleerimise ja ettearvamatuse riski.</p> <p>Eelnevalt tulenevalt ei saa me arvestada lõike 7 eelnõust väljajätmisega.</p>
<p>2. Hinnata täiendavalt ja täpsustada eelnõu § 1 punktiga liikluseadusesse lisatavat §-i 202¹, mis sätestab vastutuse jalgratta juhtimisõigusega või juhi lubatud alammäärast noorema isiku jalgratast, kergliikurit või pisimopeedi juhtima lubamise eest. Toetame põhimõtet, et vastutus peab olema selgelt määratletud ning õiglaselt jaotatud. Samas rõhutame, et olukorras, kus teenusepakkuja on rakendanud asjakohaseid ja proportsionaalseid isiku- ja vanusetuvastuse meetmeid, ei ole võimalik täielikult välistada juhtumeid, kus kolmas isik võimaldab teenuse kasutamist isikule, kellel selleks õigust ei ole. Sellisel juhul rikub kolmas isik nii teenusepakkuja kehtestatud tingimusi kui ka seadust ning vastutus peab langema eelkõige sellele isikule.</p> <p>Eelnevast tulenevalt palume Kliimaministeeriumil täiendavalt hinnata,</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Olukord, kus teenuseosutaja on rakendanud asjakohaseid ja proportsionaalseid isiku- ja vanusetuvastuse meetmeid ja tegelikult rikkujaks on kolmas isik, vastutab see isik, kes kohustust rikkus. Teenuseosutaja süü hindamisel on määrav see, kas teenuseosutaja on täitnud LS § 190¹⁴ lõigetes 5 ja 6 sätestatud kohustused ehk rakendanud asjakohaseid ja tõhusaid meetmeid kasutaja isikusamasuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimiseks ning konto väärkasutamise vältimiseks. Kontrollimiskohustuse täitmise hindamine on iga juhtumi puhul faktiküsimus, mida lahendab vääртеomenetluses kohtuväline menetleja. Kui kolmas isik on teenuseosutaja meetmetest pettuse teel mööda läinud või võimaldanud alaealisel kasutada oma kontot, kohaldub meie hinnangul tema suhtes § 202¹ lõige 1 sõltumata sellest, kas teenuseosutaja on oma kontrollimiskohustust täitnud.</p>

<p>kas kavandatud sõnastused tagavad piisava õigusselguse ka seaduse tasandil. Selge regulatsioon aitab ennetada võimalikke vaidlusi ning tagab ühtse tõlgendamise praktikas.</p>	
<p>Hoog Mobility OÜ (kiri 27.03.2026)</p>	
<p>Täname võimaluse eest esitada tagasisidet liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõule, mis puudutab kergliikureid.</p> <p>Toetame eelnõu üldist eesmärki suurendada liiklusohutust ning vähendada alaealistega seotud õnnetusi. Samas leiame, et eelnõus kavandatud meetmed ei ole mitmes aspektis proportsionaalsed, tehniliselt realistlikud ega pikaajaliselt jätkusuutlikud ning võivad tuua kaasa soovimatuid kõrvalmõjusid nii ettevõtluskeskkonnale kui ka teenuse kättesaadavusele.</p> <p>Alljärgnevalt toome välja peamised tähelepanekud.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
<p>1. Proportsionaalsuse puudumine võrreldes riskiga</p> <p>Eelnõu paneb renditeenuse osutajatele ulatusliku kohustuse kontrollida kasutaja isikusamasust, vanust ja juhtimisõigust ning rakendada meetmeid, mis välistaksid sõiduki kasutamise nõuetele mittevastava isiku poolt.</p> <p>Samas on kergliikurite riskiprofiil võrreldes teiste liiklusvahenditega, eelkõige mootorsõidukitega, oluliselt madalam. Kavandatav regulatsioon eeldab aga kontrollimehhanisme, mis on sisuliselt võrreldavad finantssektori kliendi tuvastamise tasemega. Selline lähenemine ei ole proportsionaalne teenuse olemuse ega riskitasemega.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Leiame, et eelnõuga lisatav LS § 190¹⁴ lõige 5, mis nõuab isikusamasuse tuvastamist, vanuse ja juhtimisõiguse kontrolli, on tavapärased ja proportsionaalsed nõuded teenusele, mille kasutamiseks on seaduses kehtestatud vanuse alammäär ja juhtimisõiguse nõue. Kaitstav õigushüve on antud juhul alaealiste elu ja tervis.</p> <p>Teiseks ei saa me nõustuda väitega, et risk on madal: seletuskirja tabelist 1 nähtub, et 2025. aastal moodustasid alaealiste kergliikuriõnnetuste kannatanutest ligi 32% (102 vigastatut) ning 10–15-aastaste osalus on viie aasta jooksul kasvanud 15-lt 80-le.</p>
<p>2. Ebavõrdne kohtlemine võrreldes mootorsõidukitega</p> <p>Mootorsõidukid põhjustavad liikluses oluliselt rohkem õnnetusi, vigastusi ja kahjusid kui kergliikurid. Sellest hoolimata ei nõuta mootorsõidukite kasutamisel juhiloa või isikusamasuse kontrollimist iga sõidu alguses ega rakendada tehnilisi</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Teenusosutajal on ka mootorsõidukite rendi- või üüriteenuse osutamisel kohustus kontrollida juhtimisõiguse olemasolu.</p> <p>Tavapäraselt kontrollib mootorsõidukite üüri- või renditeenuse puhul teenuse osutaja juhiluba enne sõiduki üleandmist.</p>

<p>lahendusi, nagu biomeetriline tuvastus või ID-kaardi lugemine sõiduki käivitamiseks.</p> <p>Juhtimisõigust kontrollitakse mootorsõidukite puhul kas juhiloa väljastamisel või pistelise järelevalve käigus. Kavandatav lähenemine kergliikurite puhul kehtestab aga pideva ja tehniliselt nõudliku kontrollikohustuse, mis on rangem kui kõrgema riskiga transpordiliikide puhul. See ei ole kooskõlas riskipõhise regulatsiooni põhimõttega.</p>	<p>Kui mootorsõiduki rendile- või üürile andmine toimub mobiilirakenduse vahendusel, siis tehakse kontroll loomisel ja esmakordsel teenuse kasutamisel. Edasine kontrolli tegemise sagedus selliselt teenuse osutamisel ei ole reguleeritud, kuid seadusest tulenevalt ei tohi mootorsõidukit juhtima lubada isikut, kellel puudub juhtimisõigus. Meile teadaolevalt teevad teenusepakkujad hilisemat kontrolli pisteliselt või teatud regulaarsusega.</p> <p>Eelnõu eesmärk ei ole kehtestada kergliikuri, pisimopeedi või jalgratta rendile või üürile andmisega tegelevale ettevõtjale rangemat režiimi kui mootorsõidukitele, vaid tagada võrreldav kontrollitase teenuseliigis, kus füüsiline kontroll puudub. Eelnõu ei nõua praegu iga sõidu alguses juhiloa kontrolli ega biomeetrilist tuvastust – LS § 190¹⁴ lõige 5 nõuab esmast kontrolli enne teenuse osutamise alustamist (st kasutajakonto loomise etapis) ning asjakohaseid ja tõhusaid meetmeid edaspidisel kasutamisel, st et isikusamasust ning juhtimisõigust ja vanust tuleb kontrollida sellise mõistliku regulaarsusega, et riskid oleksid maandatud.</p>
<p>3. Tehniline teostamatus ja tulemuspõhine vastutus</p> <p>Eelnõu kohaselt peab ettevõtja rakendama meetmeid, mis tagavad, et sõidukit ei saa kasutada nõuetele mittevastav isik. Praktikast ei ole võimalik tagada 100% kindlust, et konto kasutab alati õige isik.</p> <p>Kaasaegsed tehnoloogilised lahendused (nt näotuvastus, biomeetria) ei ole eksimatud ning on erineval määral möödapääsetavad. See tähendab, et ettevõtja võib jääda vastutavaks ka olukorras, kus on rakendatud kõik mõistlikud ja turul tavapärased meetmed.</p> <p>Selline tulemuspõhine kohustus ilma selge määratluseta, millal loetakse nõue täidetuks, tekitab olulise õigusliku ebakindluse.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Mõistame, et elektrooniliste kanalite kaudu isikusamasuste tuvastamine ja vanuse ning juhtimisõiguse kontroll ei pruugi praktikas anda 100% kindlust. LS § 190¹⁴ lõige 6 ei nõua absoluutset tagatist, vaid „asjakohaste ja tõhusate meetmete“ rakendamist. Seletuskirjas on selgelt sõnastatud, et asjakohasuse ja tõhususe hindamisel lähtutakse proportsionaalsuse põhimõttest – meetmed peavad olema mõistlikus vahekorras teenuse iseloomu, kasutajate arvu ja riskitasemega. Seejuures ei kirjutata ettevõtjale ette ka konkreetset tehnilist lahendust. Säte on tulemuspõhine ja tehnoloogianeutraalne.</p>
<p>4. Ebaproportsionaalne mõju väiksematele ettevõtjatele</p> <p>Eelnõuga kaasnevad arvestatavad IT-arenduse ja halduskulud (sh isikutuvastuslahendused, integratsioonid, andmetöötlus). Suuremad rahvusvahelised ettevõtted suudavad selliseid lahendusi</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Mure väiksemate ettevõtjate konkurentsivõime pärast on asjakohane ning seda on arvestatud seletuskirja punktis 6.2, kus mõju ettevõtjatele on hinnatud.</p> <p>Mõju maandamiseks on eelnõus sätestatud üleminekuajajõustumiseni 1. märtsil 2027.</p>

<p>lihtsamini juurutada, kuid väiksematele ja kohalikele ettevõtjatele on tegemist märkimisväärse koormusega.</p> <p>See võib viia turu konsolideerumiseni, vähendada konkurentsi ning pidurdada innovatsiooni Eesti mikromobiilsuse sektoris.</p>	<p>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-teenuseid.</p> <p>Samas on põhjendatud ka vastupidine argument: praegune olukord, kus kontrollisüsteemid on nõrgad või näilikud, soodustab pigem neid ettevõtjaid, kelle kontrollimeetmed on madalamad. Ühtsed nõuded loovad võrdse konkurentsikeskkonna.</p>
<p>5. Negatiivne mõju kasutajakogemusele ja teenuse kättesaadavusele</p> <p>Kohustuslikud isikutuvastuse protsessid (nt dokumendi pildistamine, biomeetriline kontroll) muudavad teenuse kasutamise keerukamaks ja ajamahukamaks. Mikromobiilsuse teenuste üks põhiväärtus on nende kiirus ja lihtsus.</p> <p>Lisanduvad sammud vähendavad kasutajate konversiooni, spontaanset kasutust ning võivad muuta teenuse vähem atraktiivseks võrreldes alternatiividega.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Mööname, et teenuse osutamine võib muuta teenuse kasutamist keerukamaks ja ajamahukamaks. Samas on nt Smart-ID ja Mobiil-ID autentimine Eesti kasutajatele piisavalt rutiinne ja kiire toiming.</p> <p>Meie hinnangul kaalub kaitstav õigushüve – laste elu ja tervis – üles teenuse käivitamise mõne- või mõnekümnesekundilise viivituse.</p>
<p>6. Tegelikult probleemi piiratud adresseerimine</p> <p>Eelnõu keskendub peamiselt teenusepakujate kontrollikohustuse suurendamisele, kuid ei lahenda piisavalt probleemi algpõhjuseid, milleks on:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alaealiste riskikäitumine; - liiklusalane teadlikkus ja oskused; - järelevalve puudulikkus liikluses. 	<p>Antud selgitus.</p> <p>Leiame siiski, et eelnõu adresseerib neid algpõhjuseid. Liiklusalase teadlikkuse osas laiendatakse LS § 148¹ muudatusega 10–15-aastastele kergliikurijuhtidele jalgratta juhtimisõiguse nõue kõigile teedele, mis tähendab kohustuslikku liikluskoolituse läbimist. Samuti lisatakse eelnõusse täiendavad ettevalmistamist puudutavad sätted.</p> <p>Riskikäitumise osas kehtestatakse uus vääriteokooosis (LS § 202¹), mis paneb vastutuse ka sõiduki omanikele ja valdajatele, sealhulgas lapsevanematele.</p> <p>Järelevalve puudulikkuse osas täiendatakse LS § 190¹⁵ KOV üksuse järelevalvepädevuse laiendamise ja kontrollteingu õigusega.</p> <p>Seega käsitleb eelnõu nii ennetust, järelevalvet kui ka vastutust.</p>
<p>7. Andmekaitse ja privaatsusriskid</p> <p>Kavandatavad nõuded eeldavad ulatuslikku isikuandmete, sh potentsiaalselt biomeetriliste andmete töötlemist. See</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Rendi- ja üüriteenuse osutajad töötlevad juba praegu kasutajate isikuandmeid ulatuslikult – kasutajakonto loomise käigus kogutakse nimi, kontaktandmed ja makseandmed, teenuse osutamisel töödeldakse</p>

<p>suurendab andmekaitsega seotud riske, sh andmeleketega seotud ohte, ning paneb ettevõtjatele täiendava vastutuse tundlike andmete kaitsmisel.</p>	<p>asukohaandmeid ja sõiduajalugu. Eelnõu vaid täiendab olemasolevat registreerimisprotsessi isikusamasuse tuvastamise ja vanuse ning juhtimisõiguse kontrolliga. Lisanduv andmetöötlus ei muuda olemasoleva andmetöötluse olemust ega ulatust oluliselt. Smart-ID, Mobiil-ID ja muud autentimisvahendid on paljudes valdkondades juba täna kasutusel, seega ei eelda võimalike biomeetriliste andmete (nt dokumendi pildistamine koos näotuvastusega) ebamõistlikku isikuandmete töötlemise kasvu.</p> <p>Ettevõtja vastutab kõigi rakendatavate tehniliste lahenduste vastavuse eest isikuandmete kaitse üldmäärusele – see kohustus kehtib juba praegu ja ei ole eelnõuga kaasnev uus koormus.</p>
<p>8. Võrdlus Euroopa praktikaga</p> <p>Euroopa Liidu riikides on küll kehtestatud vanusepiiranguid ja teatud juhtudel ka isikutuvastuse nõudeid, kuid üldjuhul ei ole kohustuslikku, pidevat ja tehniliselt tugevat isikutuvastust (nt biomeetria) rakendatud sellisel kujul, nagu eelnõu seda ette näeb.</p> <p>Eesti kavandatav regulatsioon oleks seega rangem kui enamikus teistes Euroopa riikides, mis võib vähendada Eesti turu atraktiivsust ning tekitada ebavõrdse konkurentsiolukorra.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Riikide lähenemised võivad olla erinevad. Asjaolu, et Eesti regulatsioon võib mõnes aspektis olla teistest riikidest erinev, ei ole isenesest argument muudatuse vastu, kui kaitstav õigushüve seda õigustab. Näiteks seletuskirjas viidatud Läti kogemus näitab jällegi, et kontrollimatu ligipääs rendi- ja üürisõidukitele võib mängida väga olulist rolli traagiliste tagajärgedeni viimisel.</p> <p>Üleeuroopaline kogemus² on see, et enamikes riikides on kehtestatud ka vanuse alammäär, kuid meetmed selle kontrollimiseks on erinevad. Eesti on võtnud eesmägi tõhustada vanuse alammäära kontrolli.</p>
<p>10. Kokkuvõte</p> <p>Toetame eelnõu eesmärki suurendada liiklusohutust, kuid leiame, et kavandatud lahendused vajavad täiendavat kaalumist, et tagada nende proportsionaalsus, tehniline teostatavus ja majanduslik jätkusuutlikkus.</p> <p>Oleksime valmis osalema edasistes aruteludes ning panustama lahenduste sisulisse analüüsi.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
<p>Bolt (OÜ Bolt Technology) (e-kiri 06.04.2026)</p>	
<p>1. Toetame ning peame positiivseks eelnõu eesmärki parandada alaealiste liiklejate liiklusohutust kergliikurite ja sarnaste elektrisõidukite kasutamisel. Usume, et kavandatud muudatused on</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>

<p>eesmärgipärased. Kuigi eelnõu toob kaasa täiendava halduskoormuse turuosalistele, peame vastutustundliku ettevõtena ohutuse suurendamist esmatähtsaks ning aktsepteerima sellega kaasnevaid kohustusi.</p>	
<p>2. Seaduse järjepidevus ning stabiilne ettevõtluskeskkond</p> <p>Toetame eelnõu punktis 3 sõnastatud täiendusi paragrahvile 190¹⁴ lõigete 5 ja 6 näol, mis on vastavuses Bolti nägemusega tagada efektiivsemad lahendused isiku- ja vanusetuvastuseks, ning usume, et kavandatud sõnastused tagaksid õiguselguse ning määraksid selged kohustused ettevõtjatele.</p> <p>Sooviksime siiski tõstatada sama punkti lõike 7 küsimuse. Mõistame lõike eesmärgi, kuid paluksime eelnõu koostajatel kaaluda selle vajalikkust. Meie hinnangul on lõigetes 5 ja 6 juba piisavalt selgelt sätestatud nõuded, mis võimaldavad saavutada eelnõu eesmärgid ilma täiendavate regulatsioonide kehtestamata. Lisaks oleks kavandatud eelnõu kohaselt kohaliku omavalitsuse üksusel õigus teha kontrolltehinguid rikkumise väljaselgitamiseks, mis suurendab lõike 7 küsitavust.</p> <p>Lõige 7 tekitab selge riski luua määrusega ebaproportsionaalselt rangeid või ettearvamatud nõudeid. Ettevõtluskeskkonna toimimise seisukohalt on oluline õiguskeskkonna stabiilsus, läbipaistvus ja etteaimatavus. Kui kõnealune säte seda tasakaalu ohustab, palume kaaluda selle väljajätmist või täiendavat täpsustamist.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Leiame, et lõike 7 volitusnormi eesmärk ei dubleeri lõigete 5 ja 6 sisu, vaid täiendab seda.</p> <p>Esiteks võimaldab volitusnorm tehnoloogia arengule ja kasutuspraktika muutumisele paindlikult reageerida ilma iga täpsustuse jaoks seaduse muutmist algatamata. Eelnõu peamiseks regulatiivseks meetmeks jääb tulemuspõhine lähenemine, mille eesmärk on võimaldada ettevõtjatel valida sobivaimad lahendused kohustuste täitmiseks.</p> <p>Teiseks on volitusnormi olemasolu ettevõtjale täiendav signaal, et lõike 6 sisuline rakendamine on oluline. Sisulisi ja tõhusaid kontrollimehhanisme rakendavad ettevõtjad ei tunneta volitusnormist tulenevat regulatiivset survet, kuna määruse kehtestamise vajadust ei teki. Tulemuspõhise lähenemise ja volitusnormi olemasolu vahel ei ole seetõttu ka sisulist vastuolu ega dubleerimist – volitusnorm pigem toetab tulemuspõhise nõude tõhusat rakendamist ning loob stiimuli vältida vormilist nõude täitmist sisulise täitmise asemel.</p> <p>Ebaproportsionaalselt rangete või ettearvamatute nõuete riski maandab see, et volitusnormiga antud pädevuse piirid on määratletud kitsalt. St, et ministril on pädevus kehtestada üksnes lõigetes 5 ja 6 sätestatud kontrollimise ja meetmete rakendamise tehnilised ja korralduslikud üksikasjad – uute sisuliste kohustuste kehtestamine või järelevalve eseme laiendamine ei ole volitusnormiga lubatud. Samuti peab võimalik kehtestatav määrus läbima ka HÕNTE kohase kooskõlastamise ja avaliku konsultatsiooni, mis samuti maandab nõuete ettearvamatust. Ka peavad kehtestatavad nõuded vastama PS §-st 11 tulenevale proportsionaalsuse põhimõttele, st ebamõistlikke ja ebaproportsionaalseid nõudeid ei tohi kehtestada. Volitusnormi rakendamise üle on meie hinnangul seega olemas mitmetasandiline menetluslik ja sisuline kontroll, mis maandab ülereguleerimise ja ettearvamatuse riski.</p> <p>Viide LS § 190¹⁵ lõikele 3 (KOV-i üksuse kontrollteingu õigus) ei toeta meie hinnangul lõike 7 väljajätmist. Kontrolltehing on järelevalveline meede juba kehtivate nõuete rikkumise tuvastamiseks, samas kui lõige 7 puudutab nõuete tehnilist ja korralduslikku täpsustamist.</p>

	<p>Tegemist on kahe erineva funktsiooniga regulatiivse vahendiga, mis ei asenda üksteist.</p> <p>Eelnevast tulenevalt ei saa me arvestada lõike 7 eelnõust väljajätmisega.</p>
<p>3. Vastutuse proportsionaalne jaotus</p> <p>Eelnõu punktis 6 sõnastatud paragrahvi 202¹ täiendused, mille eesmärk on määrata selgemad alused rikkumiste eest vastutuse kohaldamiseks, on Bolti hinnangul vajalikud ja põhjendatud. Toetame põhimõtet, et vastutus peab olema selgelt määratletud ning õiglaselt jaotatud.</p> <p>Peame oluliseks rõhutada, et olukorras, kus teenusepakkuja on rakendanud asjakohaseid ja proportsionaalseid isiku- ja vanusetuvastuse meetmeid, ei ole võimalik täielikult välistada juhtumeid, kus kolmas isik võimaldab teenuse kasutamist isikule, kellel selleks õigust ei ole. Sellisel juhul rikub kolmas isik nii teenusepakkuja kehtestatud tingimusi kui ka seadust ning vastutus peaks langema eelkõige sellele isikule.</p> <p>Mõistame, et eelnõu seletuskirjast võib välja lugeda, et eelnõu koostajate eesmärgid on kooskõlas eespool kirjeldatud põhimõttega, kuid palume täiendavalt hinnata, kas kavandatud sõnastused tagavad piisava õigusselguse ka seaduse tasandil. Selge regulatsioon aitab ennetada võimalikke vaidlusi ning tagab ühtse tõlgendamise praktikas.</p> <p>Taaskord soovime rõhutada, et Bolt toetab eelnõu eesmärke ning peab kavandatud muudatusi põhjendatuks. Oleme tegemas ettevalmistusi, et eeldatavaks seaduse jõustumise tähtjaks vanuse- ja isikutuvastuse meetmed rakendada. Eespool mainitud tähelepanekud on suunatud eelkõige seaduse selguse, proportsionaalsuse ja ettevõtluskeskkonna etteaimatavuse tagamisele.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Olukord, kus teenuseosutaja on rakendanud asjakohaseid ja proportsionaalseid isiku- ja vanusetuvastuse meetmeid ja tegelikult rikkujaks on kolmas isik, vastutab see isik, kes kohustust rikkus. Teenuseosutaja süü hindamisel on määrav see, kas teenuseosutaja on täitnud LS § 190¹⁴ lõigetes 5 ja 6 sätestatud kohustused ehk rakendanud asjakohaseid ja tõhusaid meetmeid kasutaja isikusamasuse, vanuse ja juhtimisõiguse kontrollimiseks ning konto väärkasutamise vältimiseks. Kontrollimiskohustuse täitmise hindamine on iga juhtumi puhul faktiküsimus, mida lahendab väärtemenetluses kohtuväline menetleja. Kui kolmas isik on teenuseosutaja meetmetest pettuse teel mööda läinud või võimaldanud alaealisel kasutada oma kontot, kohaldub meie hinnangul tema suhtes § 202¹ lõige 1 sõltumata sellest, kas teenuseosutaja on oma kontrollimiskohustust täitnud.</p>