

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Karistusõiguse osakond

Artur Aland

**MOOTORSÕIDUKITE PIIRKIIRUSE ÜLETAMINE JA SELLE VASTASED
MEETMED EESTIS AASTATEL 2012–2019**

Magistritöö

Juhendaja
Professor Jaan Ginter

Tartu

2021

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Käesolevas töös kasutatav terminoloogia ning üldised liiklusohutuse eesmärgid ja tulemused Eestis aastatel 2012–2019.....	9
1.1. Töös kasutatav terminoloogia ja selle muutused aastatel 2012–2021.....	9
1.2. Aastatel 2012–2019 seatud liiklusohutusosalased eesmärgid ja nende saavutamine Eestis.....	11
2. Kiiruse ületamise dünaamika Eestis aastatel 2012–2019 ja isikute suhtumine kiiruse ületamisesse	20
2.1. Mootorsõidukiga lubatud piirkiiruse ületamise eest kohaldatud karistuste statistika aastatel 2012–2019.....	20
2.1.1. Vajaminevate karistusandmete saamine.....	20
2.1.2. Mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise koosseis aastatel 2012–2019 ja karistusstatistika..	22
2.2. Isikute suhtumine piirkiiruse ületamisesse ning nende hinnangud piirkiiruse ületamise põhjustele	38
2.2.1. Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringud	39
2.2.2. Autori poolt läbiviidud küsitlusuuring	49
3. Kiiruse ületamise vähendamiseks rakendatud meetmed Eestis aastatel 2012–2019 ja seni rakendamata lahendused	55
3.1. Kiiruse ületamise vähendamiseks rakendatud meetmed Eestis aastatel 2012–2019.....	55
3.1.1. Kiiruse ületamise eest kohaldatavad karistused	55
3.1.2. Mootorsõidukijuhtide informeerimine piirkiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest	58
3.1.3. Püsikiirushoidja kasutamine mootorsõidukis.....	64
3.1.4. Kiiruse ületamist takistava seadme ja kiiruse ületamise korral märku andvate seadmete kasutamine mootorsõidukis.....	68
3.1.4.1. Kiiruse ületamist takistava seadme kasutamine mootorsõidukis	68
3.1.4.2. Kiiruse ületamise korral märku andvate seadmete kasutamine mootorsõidukis	72
3.1.5. Politseipatrullide järelevalve teedel.....	77
3.1.6. Automaatsed liiklusjärelevalveseadmed	79
3.1.7. Asulasse sisenemisel ja asulateedel tehniliste ja informatiivsete meetmete rakendamine ..	83
3.1.8. Kiirustablood.....	87
3.1.9. Vajadusest karmimate kiirusepiirangute leevendamine	89
3.2. Seni rakendamata lahendused piirkiiruse ületamise vähendamiseks	93
3.2.1. Kiiruse ületamise fikseerimine teelõigu keskmise kiiruse alusel	93
3.2.2. GPS-i kaudu mootorsõidukite pisteline ja pidev jälgimine	96
3.2.3. Võimalus valida trahvi asemel tee ääres ootamine (rahunemispaus).....	98
3.2.4. Veapunktsüsteemi kasutusele võtmine.....	101
4. Isikute arvamused kiiruse ületamise vastaste meetmete suhtes	104
Kokkuvõte.....	110
Exceeding the speed limit of motor vehicles and the countermeasures against it in Estonia between 2012–2019.....	115

Kirjandus	123
Õigusaktid	132
Kohtupraktika.....	134
Lisad.....	135
Lisa 1. Autori poolt läbiviidud ankeetküsitluse vorm	135
Lisa 2. Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringus antud vastused kiiruse ületamise põhjustele.....	145
Lisa 3. Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutes antud vastused kiiruse ületamise vastaste meetmete suhtes.....	146
Lisa 4. Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringus antud vastused kiiruse ületamise vastaste meetmete suhtes.....	148

Sissejuhatus

Diskussioon mootorsõiduki piirkiiruste ületamise teemal ja ületamise vastane võitlus Eestis on kestnud juba mitmeid aastaid. Sellegipoolest aga on näha, et mainitud tegevuses pole olnud edukad. Jätkuvalt on aastate jooksul leidnud stabiilselt aset liiklusõnnetused, milles on saanud viga või enda elu kaotanud isikud just peaaesjalikult seetõttu, et valitud oli ühe või mitme osapoole poolt liiga suur sõidukiirus. Antud juhtumitel on tagajärjeks nii mõnelgi juhul ka ühiskondlik diskussioon. Diskussiooni sisuks on kiiruse ületamise põhjuste üle arutlemine ja võimalike lahenduste vahel kaalumine, et kiiruse ületamist efektiivsemalt vähendada.

Üks võimalikke diskussiooni tulemeid on olnud riigipoolse kiiruse ületamise vastase võitluse intensiivsuse kasv. See võib olla väljendunud näiteks olemasolevate kiiruse ületamise vähendamiseks kasutatavate meetmete tõhustamises, mille näiteks võib tuua automaatsete liiklusjärelvalveseadmete arvu suurendamise, või aruteludes selle üle, kas tuleks tõsta kiiruse ületamise eest kohaldatavaid karistumäärasid. Teisalt aga on riigipoolset püütud suunata tähelepanu ka uute, seni rakendamata meetmete testimisele ja sobivuse korral välja töötamisele. Viimase tegutsemisviisi näiteks võib tuua nn rahunemispausid, mida PPA testis 2019. aasta teises pooles.

Nagu aga öeldud, siis pole ei avalik diskussioon ega riigipoolne tegevus andnud piisavalt märgatavaid tulemusi kiiruse ületamise vähendamisel. Käesoleva magistritöö eesmärgiks on esiteks tuvastada, milline oli aastatel 2012–2019 Eestis mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise dünaamika – millises määras isikud kõige rohkem kiirust ületasid ja millistel teeliikidel, kuidas muutus karistuspraktika, kuidas isikud suhtuvad piirkiiruse ületamisesse ning mida peetakse piirkiiruse ületamise põhjusteks sagedamini ja harvemini.

Teine eesmärk on analüüsida Eestis aastatel 2012–2019 kasutatud piirkiiruse ületamise vastaseid meetmeid ja mõnda seni rakendamata meedet. Esimeste puhul analüüsitakse, kuidas neid on rakendatud, millist efektiivsust need omavad piirkiiruse ületamise vähendamisel, ja kas ning mida võiks nende meetmete endi ja nende rakendamise juures teisti teha. Mõne seni rakendamata meetme puhul analüüsitakse nende mõjusid piirkiiruse ületamise vastases võitluses, nende positiivseid ja negatiivseid külgi ning seda, kas mõni neist võiks asendada mõne aastatel 2012–2019 kasutusel olnud meetme. Teise eesmärgi raames selgitatakse välja ka isikute arvamused mitmesuguste meetmete rakendamise osas.

Autor tuvastas vaid kaks varasemat uurimistööd, milles võidi olla käsitletud käesolevas töös uuritavaid probleeme, millest kummagagi autor tutvuda ei saanud. Neist esimene kannab pealkirja „Keskmise kiiruse mõõtmisel põhinev automaatne liiklusjärelvalve kiirusmõõtesüsteem: selle võimalikkus ja vajalikkus Eestis“ ning kaitsti 13.04.2016. a.

Õigusteaduskonna üldosakonna Tallinna osakonna õppekorralduse spetsialist Kerli Mangelsoo selgituste järgi ei kuulunud tööd säilitamisele ning tal puudus ka informatsioon töö autori kohta.¹ Teine töö kannab pealkirja „Karistamise põhjendatus tänapäeva ühiskonnas liiklussüütegude näitel“ ning kaitsti 21.04.2017. a. Antud töö kasutamise eelduseks oli õigusteaduskonna üldosakonna Tartu osakonna õppekorralduse spetsialisti Ave Tiisleri sõnul autori Kaire Halliku nõusolek.² Käesoleva töö autori korduvatele pöördumistele viidatud töö autor aga paraku ei vastanud.

Antud töös valis autor uurimiseks ajavahemiku 2012–2019. a. alguskuupäeva kontekstis põhjusel, et 01.07.2011 jõustus praeguseni kehtiv liiklusseadus.³ Selle seaduse jõustumine oli autori hinnangul märgilise tähendusega, sest vastavalt liiklusseaduse eelnõu seletuskirjale⁴ ühendati eelnõuga kahe Eesti teeliiklust varem reguleerinud keskse akti sätted, milleks olid liiklusseadus ja Vabariigi Valitsuse 2. veebruari 2001. a määrusega nr 48 kehtestatud liikluseeskiri. Samuti kaasnesid liiklusseaduse vastuvõtmisega mitmesugused muudatused võrreldes varasemate regulatsioonidega. Muuhulgas täiendati varasemaid ning sätestati uusi mõisteid, nt mõiste bussi ja kiiruspiiriku kohta⁵ ning tõsteti trahvimäärasid kiiruse ületamise eest. Seoses viimasega toodi seadusesse eraldi trahvimäär ka lubatud sõidukiiruse ületamisele üle 60 kilomeetri tunnis.⁶

Kuna autor kasutab töös mõisteid, mis on liiklusseaduse seletuskirja kohaselt võrreldes varasemaga põhjalikumad⁷, ning on otsustanud analüüsida mh ka kiiruspiiriku kasutamisega seonduvaid aspekte, ja karistust sõidukiiruse üle 60 kilomeetri tunnis ületamise eest, peab autor õigeks seada analüüsi algushetkeks 2012. aasta 1. jaanuari. Seda põhjusel, et kuna käesolev liiklusseadus jõustus 01.07.2011 ehk täpselt aasta keskel, siis mõningad seda aastat puudutavad andmed, näiteks karistusandmed, ei ole võrreldavad järgnevate aastatega. Aasta 2011 puhul oli seetõttu tegemist n-ö üleminekuaastaga, mille käigus regulatsioon sisult täienes aasta keskel. Kuigi näiteks kiiruse ületamise põhjuseid oleks võimalik analüüsida ka juba enne aastat 2012, peab autor mõistlikuks seada analüüsi algushetkeks kogu töö jaoks ühtne kuupäev, et tagada analüüsi ja tehtavate järelduste tugevam seotus ja kvaliteet.

Autor piirdub aga aastaga 2019, sest statistika ja andmed käesolevas töös uuritavates aspektides muutuvad kättesaadavaks alles teatud aja jooksul peale selle aasta lõppu, mida

¹ Kerli Mangelsoo kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 16.11.2021. Kiri adressaadi valduses.

² Ave Tiisleri kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 13.11.2020. Kiri adressaadi valduses.

³ Liiklusseadus. - RT I, 30.03.2021, 3.

⁴ Aarniste, E. (koost), Alliksaar, K. (toim), Andre, K. (toim). Liiklusseaduse eelnõu seletuskiri. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. *Sine loco*. [2009], lk 1. Arvutivõrk <https://www.riigikogu.ee/download/59d92e0f-033b-db65-22fe-23e377724483> (18.02.2021).

⁵ Op cit 4, lk 2-5.

⁶ Op cit 4, lk 50.

⁷ Op cit 4, lk 2.

analüüsida soovitakse. Kuna aga antud töö kuulub esitamisele ja kaitsmisele 2021. aasta kevadel, jääb aken 2020. aasta asjakohaste tulemuste ning andmete leidmiseks ja analüüsimiseks liiga kitsaks.

Käesolevas magistritöös kontrollib autor nelja hüpoteesi paikapidavust:

- 1) kõige olulisem kiiruse ületamise sagedust Eestis mõjutav tegur vahemikus 2012–2019 on olnud vähene risk jääda vahele piirkiiruse ületamise eest;
- 2) kõige väiksema tähtsusega põhjus kiiruse ületamisele Eestis vahemikus 2012–2019 on olnud sõiduki võimekuse testimine teel;
- 3) aastatel 2012–2019 Eestis kasutatud meetmete seast aitavad efektiivsemalt kiiruse ületamisi vähendada liikluskeskkonda kujundavad meetmed võrreldes järelevalve ja karistuslike meetmetega;
- 4) kiiruse ületamise vähendamisel Eestis annaksid olulisi tulemusi võrreldes varasemate meetmetega mõned seni rakendamata meetmed.

Esimese ja teise hüpoteesi kontrollimiseks tuvastab autor, millised on olnud Eestis ajavahemikul 2012–2019 kiiruse ületamise sagedust mõjutavad tegurid ning milline on olnud nende tähtsus, analüüsides valdkonnaga tegelevate asutuste ja spetsialistide küsitlusuuringuid.

Kolmanda hüpoteesi kontrollimiseks analüüsib autor meetmeid ja vahendeid, mida on kasutatud ajavahemikus 2012–2019 kiiruse ületamiste vähendamiseks Eestis. Analüüsides nende meetmete kohta tehtud uuringuid, statistikat ja teisi materjale, saab teha järeldusi, kas ja millised on olnud kasutatud meetmete kitsaskohad. Seeläbi on omakorda võimalik teha järeldusi, kas ja mida peaks meetmete puhul muutma, ning milliste meetmete kasutamine tagab paremaid tulemusi.

Neljanda hüpoteesi kontrollimiseks analüüsib autor mõnda seni Eestis rakendamata meedet kiiruse ületamise vastases tegevuses. Selle uurimisülesande täitmisel analüüsib autor nende vahendite sisu ja olemust, mõjusid piirkiiruse ületamise vähendamisel ning nende võimalikke eeliseid ja kitsaskohti. Lisaks uurib autor, kas mõni seni rakendamata meede võiks asendada mõne aastatel 2012–2019 kasutusel olnud kiiruse ületamise vastase meetme. Kolmanda ülesande täitmiseks kasutab autor mitmesuguseid uuringuid ja teisi materjale.

Magistritöö raames viib autor ise läbi ka küsitlusuuringu, milles ta küsitleb sotsiaalmeedia vahendusel isikuid seoses piirkiiruse ületamise probleemi ning selle põhjustega ja uurib isikutelt nende arvamusi kiiruse ületamise vastaste meetmete suhtes. Autor teeb järeldusi, kas ja kui jah, siis milliseid soolisi erinevusi kiiruse ületamisega seonduvates vaadetes

esineb. Autor rakendab küsitluse tulemusi erinevate alateemade kohta järelduste ja üldistuste tegemisel. Täpsemalt selgitab autor küsitlusega seonduvaid aspekte hiljem.⁸

Käesoleva töö struktuur on üles ehitatud nelja peatükina. Esimeses peatükis selgitab autor töös kasutatavate terminite sisu ning põhjendab just mootorsõidukitele tähelepanu suunamist antud töös. Samuti analüüsib autor teemat sissejuhatavalt, kas aastatel 2012–2019 seatud üldisi eesmärke liiklusohutuse parandamiseks suudeti täita. Teises peatükis analüüsib autor esiteks kiiruse ületamiste dünaamika muutuseid Eestis aastatel 2012–2019 lähtudes karistuspraktikast ning teiseks isikute suhtumist kiiruse ületamisesse ning ületamise põhjuseid.

Kolmandas peatükis analüüsib autor aastatel 2012–2019 rakendatud kiiruse ületamise vastaste meetmetega seonduvaid aspekte. Antud meetmed on autor töösse kaasanud võimalikult laia spektrina, sest mida rohkem erinevaid meetmeid analüüsitakse, ning mille kohta neljandas peatükis isikute suhtumist tuvastatakse, seda paremad saavad olla ka järeldused. Analüüsimisele kuuluvad järgmised meetmed:

a) kiiruse ületamise eest kohaldatavad karistused; b) mootorsõidukijuhtide informeerimine piirkiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest; c) püsikiirushoidja kasutamine mootorsõidukis; d) kiiruse ületamist takistava seadme ja kiiruse ületamise korral märku andvate seadmete kasutamine mootorsõidukis; e) politseipatrullide järelevalve teedel; f) automaatsed liiklusjärelevalveseadmed; g) asulasse sisenemisel ja asulateedel tehniliste ja informatiivsete meetmete rakendamine; h) kiirustablood; i) vajadusest karmimate kiirusepiirangute leevendamine.

Teiseks analüüsib kolmandas peatükis autor lähemalt mõne Eestis seni rakendamata kiiruse ületamise vastase meetmega seonduvaid aspekte. Analüüsimisele kuuluvad järgmised meetmed: a) kiiruse ületamise fikseerimine teelõigu keskmise kiiruse alusel; b) GPS-i kaudu mootorsõidukite pisteline ja pidev jälgimine; c) võimalus valida trahvi asemel tee ääres ootamine (nö rahunemispaus); d) veapunktisüsteemi kasutusele võtmine.

Viimati mainitud meetmed valis autor välja antud töö probleemiga tutvumisel. Nimelt leidis autor nende meetmete kohta kõige rohkem erinevat kirjandust ja uuringuid. Nende meetmete kohta tehtud varasemad uuringud ja testid annavad autori hinnangul kinnitust suuremast tõenäosusest, et neid meetmeid tulevikus rakendama võidakse hakata. Nende meetmete analüüs käesolevas töös annab loodetavasti olemasolevale käsitlusele sisu juurde. Töö neljandas peatükis analüüsib autor isikute seisukohti aastatel 2012–2019 kasutatud kiiruse ületamise vastase meetmete ning seni rakendamata meetmete kasutamise suhtes.

⁸ Käesoleva töö 2.2.2. ptk.

Autori hinnangul on selline töö ülesehitus põhjendatud, sest esiteks on mõistlik teema sisse juhatada üldise liiklusohutuse nurga alt. Samuti on mõistlik esmalt analüüsida kiiruse ületamise muutuste dünaamikat ja ületamise põhjuseid ning seejärel kasutatud meetmeid, sest meetmed on suunatud kiiruse ületamise vähendamisele ning ületamise põhjuste leevendamisele. Seni kasutamata meetmete kolmandana käsitlemine annab võimaluse vaadata tuleviku suunas, liikumaks potentsiaalselt paremate lahendusteni. Isikute arvamuste analüüsimine meetmete suhtes võimaldab aga lõpetuseks järeldada, milliseid meetmeid isikud rohkem ja vähem toetavad, sest mootorsõidukijuhtidele ongi meetmed suunatud.

Töös kasutatavaks meetodikaks on ühelt poolt kvantitatiivne meetod, kogumaks ja analüüsimeks küsitlustest ja uuringutest tulenevaid andmeid, teisalt aga ka kvalitatiivne meetod, sest autor analüüsib aastatel 2012–2019 rakendatud ja seni rakendamata meetmetega seonduvaid kirjandusest tulenevaid aspekte ning teeb nende pinnalt järeldusi. Kuna autor esitab endapoolsed lahendusvõimalused mõningate meetmete parandamiseks, leiab rakendamist töös ka modelleeriv meetod.

Nagu juba mainitud, kasutab autor käesolevas magistritöös valdkonna pädevate asutuste, valdavalt Maanteeameti ning PPA poolt ja koostöös läbi viidud uuringute andmeid ning ka teaduskirjandusest tulenevaid seisukohti. Niisamuti on töös analüüsitud mitmesuguseid õigusakte, nende seletuskirju ning eelnõusid. Valdavalt kasutatakse Maanteeameti ja PPA poolt läbiviidud uuringuid ja nende poolt avaldatud andmeid, sest need asutused on tegelenud igapäevaselt liiklusjärelvalve ja liiklusohutusega. Õigusaktide seletuskirjad ja eelnõud aga pakuvad võimalust paremini mõtestada regulatsioonide kujunemislugu ja põhjendusi. Viimati mainitud toetab teaduskirjanduse kasutamine. Mainitud materjalid on autori hinnangul usaldusväärsed, sest need on koostatud avalike asutuste või riigiorganite poolt ja nendevahelises koostöös. Teadusajakirjadest tulenevad seisukohad muudab autori hinnangul usaldusväärseks asjaolu, et need on ilmunud tunnustatud väljaannetes.

Oluline on ära mainida seoses Maanteeametiga, et alates 1. jaanuarist 2021 alustas tööd Transpordiamet, mis moodustati Veeteede, Lennu- ja Maanteeameti ühinemisel. Seega alates 01.01.2021 kuupäevast kasutab autor Maanteeametist kirjutades uue asutuse, Transpordiameti nimetust. Viidades aga sellele kuupäevale eelnevalt Maanteeametile, säilib Maanteeameti nimetus.

Märksõnad: kiiruspiirangud, sõidukiirus, liiklusohutus, liiklusjärelvalve, liikluse reguleerimine.

1. Käesolevas töös kasutatav terminoloogia ning üldised liiklusohutuse eesmärgid ja tulemused Eestis aastatel 2012–2019

Käesolevas peatükis avab autor esiteks käesoleva töö jaoks oluliste terminite sisu ning nende muutuseid aastatel 2012–2021 ning põhjendab just mootorsõidukitega seonduva käsitlemist antud töös. Teiseks, kuna etteruttavalt öeldes mõjutab piirkiiruse ületamine tugevalt liiklusõnnetuste arvu ja nende tagajärgi, siis analüüsib autor ka Eestis ajavahemikul 2012–2019 riigipoolselt seatud eesmärkide saavutamist liikluses hukkunute, viga saanute ja raskelt viga saanute arvu vähendamise osas.

1.1. Töös kasutatav terminoloogia ja selle muutused aastatel 2012–2021

Autor analüüsib käesolevas magistritöös just mootorsõidukitega toime pandavate kiiruse ületamiste põhjuseid ja kiiruse ületamise vastaseid meetmeid. Terminoloogia selgitamiseks tuleb avada mõiste „sõiduk“, „juht“ „mootorsõiduk“, mille kaudu saab avada omakorda termini „mootorsõidukijuht“. Liiklusseaduses toimusid ajavahemikul 2012–2019 ning pärast seda kuni antud töö kirjutamiseni mõningad muudatused mõistete osas, kuid mitte selles osas, mis puudutas nende tuumikdefiniitsiooni. Töös analüüsimisele kuuluva ajavahemiku esimene liiklusseaduse redaktsioon jõustus 01.01.2012 ning praegu kehtiv liiklusseaduse redaktsioon jõustus 09.04.2021.

Aastatel 2012–2019 oli ühesugune sõiduki ja juhi mõiste, mis on sama sisuga ka praegu kehtiva liiklusseaduse redaktsiooni kohaselt. Liiklusseaduse (LS) § 2 p 73 järgi on sõiduk teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul ning LS § 2 p 19 järgi on juht isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või ajab teel loomi. Lisaks ei muutunud mootorsõiduki tuumikdefiniitsioon aastatel 2012–2019 ning seda ka 2019. a. lõpust kuni antud töö kirjutamiseni. LS § 2 p 40 järgi on mootorsõiduk mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks loeti aastatel 2012–2019 ning loetakse ka praegu kehtiva liiklusseaduse kohaselt näiteks sõiduauto, veoauto, buss ja mootorratas. Nimelt sätestab LS § 2 p 3, et mootorsõiduk on auto, p 71 sätestab sõiduautona auto, p 94 veoauto autona, p 5 bussi autona ning p 39 sätestab mootorratta mootorsõidukina. Autori hinnangul on üldiselt teada olevalt antud mootorsõidukid kõige levinumad liikluses.

Võib järeldada, et mootorsõiduk on olnud kitsam termin võrreldes sõidukiga ning et mootorsõidukijuht on üks juhi ja sõidukijuhi termini alaliikidest. Mitmetes käesolevas töös kasutatavates uuringutes ja teistes materjalides kasutatakse termineid „sõiduk“ ja „sõidukijuht“. Siiski on nendest allikatest tulenev asjakohane ka mootorsõidukite ja mootorsõidukijuhtidega

seonduvate probleemide analüüsimisel, sest „mootorsõiduk“ ja „mootorsõidukijuht“ on vastavalt vaid üks võimalikest „sõiduki“ ja „sõidukijuhi“ liikidest. Laiema ulatusega terminile omistatav on autori hinnangul omistatav ka kitsama tähendusega terminile. Kuna aga allikmaterjalides kasutatakse veel ka teisi termineid, selgitab autor vajadusel igakordselt, mil määral nendest materjalidest tulenev on asjakohane seoses mootorsõidukite ja nende juhtidega.

Põhjuseid, miks käesolevas töös analüüsitakse just mootorsõidukite ja nende juhtidega seonduvaid aspekte, esineb neli.

Esiteks ajendas uurimiskeset just mootorsõidukitele asetama üldiselt teada olev asjaolu, et just mootorsõidukitega, näiteks sõiduautodega ja veoautodega on toimunud kõige enam raskete tagajärgedega liiklusõnnetusi, mille üks riskitegureid on olnud lubatud sõidukiiruse ületamine. Näiteks aastal 2018 juhtus 64 surmaga lõppenud liiklusõnnetust, millest 24 juhul oli tegemist kokkupõrkega, millest omakorda 23 juhul oli tegemist mootorsõidukite kokkupõrkega. 64 surmaga lõppenud liiklusõnnetusest 22 juhul oli tegemist teelt välja sõiduga, nendest 18 korral sõitis teelt välja auto ja kolmel korral mootorratas.⁹ Antud 64 surmaga lõppenud liiklusõnnetusest 26 juhul oli põhiliseks riskiteguriks kiirus: nii selle ületamine kui teeolude või teegeomeetria kohta liigselt suur kiirus. Riskitegurina mõisteti antud statistikas neid tegureid, millel oli otsene mõju liiklusõnnetuse juhtumisele või selle tagajärgedele.¹⁰

Teise põhjusena uurida mootorsõidukitega seonduvat, saab välja tuua autori tuvastatu, et võrreldes teiste sõidukitega, on just mootorsõidukitega toime pandava kiiruse ületamisega seonduv vastutus reguleeritud mitmekülgselt ja üksikasjalikult. Nimelt oli aastatel 2012–2019 ning on ka praegu kehtiva liiklusseaduse kohaselt LS §-i 227 järgi mootorsõidukijuhi vastutuse liik ja määr lubatud sõidukiiruse ületamisel pandud sõltuvusse sellest, kui mitu kilomeetrit tunnis kiirust ületati. Autori hinnangul näitab mitmete kvalifikatsioonide olemasolu sättes ning ka sätte lg 5 kohane võimalus kohaldada lisakaristust seda, et mootorsõidukiga lubatud piirkiiruse ületamised on olnud riigi jaoks akuutne probleem ja et riik on otsustanud suunata suurema tähelepanu mh erinevatesse võimalustesse rikkujate karistamiseks. Regulatsioon on autori arvates selline ka seetõttu, et nagu öeldud, on just mootorsõidukitega piirkiiruse ületamise tagajärjel juhtunud liiklusõnnetused olnud aja jooksul kõige enam esinenud.

Siiski oli autor üllatanud, leides, et aastatel 2012–2019 ja praegu kehtiva liiklusseaduse redaktsiooni kohaselt pole üldse muudetud LS §-i 227 kohaseid karistusi mootorsõidukiga

⁹ Surmaga lõppenud liiklusõnnetused. Lühüülevaade liiklusohutuse olukorrast 2018. aastal. Liiklusaasta 2018. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. Liiklusõnnetused. Statistika. Ametist. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018/luhiulevaade-liiklusohutuse-olukorrast-2018-aastal/surmaga-loppenud> (20.02.2021).

¹⁰ Op cit 9.

lubatud kiiruse ületamise eest. Ka see äratas autoris huvi antud töö kirjutamiseks, et mh analüüsida, kas karistuste karmistamine annaks tulemusi kiiruse ületamise vähendamisel.

Neljandaks omab käesoleva töö autor ise LS § 93 lg 2 p 3 ja § 94 lg 1 kohast B-kategooria auto juhtimisõigust ning on enda autojuhikogemuse jooksul näinud pealt suurt hulka mootorsõidukitega kiiruse ületamisi, mis on ka tekitanud liiklusohutlikke olukordi. Seega antud põhjus väljendub autori isiklikus kogemuses antud töö probleemidega kokkupuutel.

1.2. Aastatel 2012–2019 seatud liiklusohutusosalased eesmärgid ja nende saavutamine Eestis

Kõige laiemal tasandil on olnud liiklusohutusega seonduvad aspektid määratletud nii 01.07.2011. a. jõustunud liiklusseaduse kui ka selle eelkäija, 01.07.2011. a. kehtivuse kaotanud liiklusseaduse alusel liiklusohutusprogrammidega. Nimelt sätestas aastatel 2012–2019 viimase käesolevas töös analüüsitavasse ajavahemikku kuuluva, 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud liiklusseaduse redaktsiooni § 5 lg 1: „Rahvusliku liiklusohutusprogrammi eesmärgiks on meetmete efektiivsem rakendamine liiklusohutuse järjepidevaks tõhustamiseks ja liiklusõnnetuste läbi hukkuvate ning vigastada saavate inimeste arvu pidevaks vähendamiseks.“¹¹.

Lisaks sätestas kuni 01.07.2011. aastani kehtinud varasema liiklusseaduse § 5 lg 1 järgmist kogu seaduse kehtimise aja jooksul vastavalt 18.03.2011 jõustunud ja 30.06.2011 kehtivuse kaotanud redaktsioonile: „Riikliku liiklusohutuspoliitika elluviimist korraldatakse riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu.“¹².

Aastateks 2003 – 2015 koostatud Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi lõpparuande (edaspidi RLOP lõpparuanne) kohaselt kiitis mainitud liiklusohutusprogrammi Vabariigi Valitsus heaks 18.03.2003. a. enda protokollilise otsusega.¹³ Aastateks 2003 - 2015 koostatud Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis (edaspidi RLOP) esitati tollane liiklusohutusosalane olukord, sätestati eesmärgid ja vajalikud meetmed olukorra parandamiseks, jaotades ülesanded kolme etappi.¹⁴ RLOP püstitas liiklusohutuse arengu eesmärgid ja nende realiseerimise abinõud programmi realiseerimise esimeses (aastateks 2003–2006), teises

¹¹ Liiklusseadus. - RT I, 15.03.2019, 9.

¹² Liiklusseadus. - RT I, 17.03.2011, 20.

¹³ Pashkevich, M. (koost). Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015. Lõpparuanne. Maanteeamet. Tallinn: 2016, lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/rlop_lopparuanne_4.docx (07.12.2020).

¹⁴ Tõnisson, L. Majandus- ja kommunikatsiooniminister. EESTI RAHVUSLIK LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM AASTATEKS 2003–2015. Esitanud [Tallinnas] Vabariigi Valitsus märtsil 2003 nr 1-6/, lk 1-5. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/uus_lo_programm_19.03.03.pdf (07.12.2020).

(aastateks 2007–2010) ja kolmandas (aastateks 2011–2015) etapis.¹⁵ Vastavalt viidatud lõpparuandele oli levinumaks liiklusohutuse näitajaks liikluses hukkunute arv, mille järgi hinnati maanteetranspordisüsteemi ohutust.¹⁶ Sama tuleneb RLOP-st, milles seoti liiklusohutuse näitajad liiklusõnnetuste arvu ja sealt tulenevate hukkunute ning vigastatute arvuga.¹⁷

Enne lähemalt RLOP-i ja teiste allikate edasist käsitlust juhib käesoleva töö autor tähelepanu, et võib lugeda üldteada olevaks faktiks selle, et liiklusõnnetuse tagajärjed isikute tervisele ja varale on sõltuvuses sõidukiirusest. Nimelt toob liiklusõnnetuse põhjustamisel raskemad tagajärjed kaasa kõrge kiirusepiirangu ületamine võrreldes madalamaga – nii kaasnevad liiklusõnnetuse põhjustamisel kergemad tagajärjed näiteks kiiruspiirangu 30 km/h ületamisel 10 km/h võrra, võrreldes kiiruspiirangu 110 km/h ületamisel 10 km/h võrra.

Maanteeamet tõdes RLOP-i lõpparuandes, et kõige sagedasemaks faktoriks, mis liiklusõnnetusega seondub, on kiirus. Lisaks kinnitas Maanteeamet ka nimetatud üldiselt teada olevat fakti, et vigastuste risk liiklusõnnetuste korral suureneb oluliselt kiiruse kasvades. Seda põhjusel, et ohuolukorrale reageerida on keerulisem ja kokkupõrke tagajärjed muutuvad raskemaks.¹⁸ Samuti leiti Maanteeameti ja PPA koostöös koostatud aruandes „Liiklusaasta 2017“, et kiiruse kasvades suureneb nende liiklusõnnetuste hulk, milles on inimkannatanuid.¹⁹

Aruandes toodi ka välja seos piirkiiruse ületajate arvu ja liiklusõnnetuste arvu vahel. Nimelt nähtub aruandest, et olukorras, kus suureneb sõidukite arv, mille kiirus on üle 90 km/h, suureneb ka liiklusõnnetuste arv.²⁰ Võttes arvesse eelmises kahes lõigus esitatut ning viidatud seost piirkiiruse ületajate ja liiklusõnnetuste arvu vahel, võib käesoleva töö autori hinnangul järeldada, et märksõnad „liiklusohutus“, „liiklusõnnetus“ ja „piirkiiruse ületamine“ on omavahel tihedalt seotud. Seda põhjusel, et piirkiiruse ületamine suurendab liiklusõnnetuste arvu ning toob liiklusõnnetuse korral kaasa raskemad tagajärjed isikute tervisele ja varale võrreldes kiirusepiirangust kinni pidamisel toimunud liiklusõnnetusega. Vähendades piirkiiruse ületamist, väheneb ka liiklusõnnetuste arv ja kaasnevad õnnetuste korral kergemad tagajärjed, samuti suureneb liiklusohutus.

Nagu öeldud, loeti üheks kesksmaks liiklusohutuse näitajaks liiklusõnnetuste, hukkunute ja viga saanute arv. Nii nende arvude kui ka piirkiiruse ületamise vähendamisele suunasid järgnevalt nimetatavad programmid ja dokumendid ka enda tähelepanu.

¹⁵ Op cit 14, lk 1.

¹⁶ Op cit 13, lk 5.

¹⁷ Op cit 14, lk 1.

¹⁸ Op cit 13, lk 28.

¹⁹ Liiklusaasta 2017. Maanteeamet. Politsei- ja Piirivalveamet. Tallinn: 2018, lk 12. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liiklusaasta_2017_-_1_0.pdf (08.12.2020).

²⁰ Op cit 19, lk 12-13.

RLOP-s esitati eesmärgid sõidukiiruse vähendamiseks läbi erinevate meetmete – näiteks nähti ette politsei varustamine kiiruse kontrollivahenditega.²¹ RLOP-is seati strateegiline eesmärgina ülesanne, mida nimetati maksimumprogrammiks ehk visiooniks 100. Selle all peeti silmas seda, et aastaks 2015 tuli Eestis saavutada olukord, mil liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületanuks 100 inimest.²²

9. veebruaril 2012. aastal kinnitas Vabariigi Valitsus täiendatud „Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015“²³ (edaspidi täiendatud RLOP), millega korrigeeriti varasemalt viidatud strateegilist eesmärki (visioon 100). Uueks strateegiliseks eesmärgiks seati vähendada 2015. aastaks Eestis liiklussurmade arvu võrreldes 2008 – 2010 aastate liiklussurmade keskmise arvuga. Samuti seati eesmärgiks 2015. aastaks saavutada olukord, kus liikluses ei hukuks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 2013 – 2015 aastate keskmise väärtustena 1500 inimest aastas.²⁴ Lisaks eesmärgi korrigeerimisele muudeti programmi realiseerimise etappide ajavahemikke. I etapi kestuseks said aastad 2003–2007, II etapi kestuseks aastad 2008–2011 ja III etapi kestuseks aastad 2012–2015.²⁵ Nagu ka RLOP-s, siis ka täiendatud RLOP-s seati eesmärgid sõidukiiruse vähendamiseks läbi mitmesuguste meetmete, nähes ette näiteks juhtidele suunatud kampaaniate läbiviimise.²⁶

Jõudes saavutatud tulemusteni, siis nenditi RLOP-i lõpparuandes et aastatel 2003–2007 kasvas liiklusõnnetustes hukkunute arv ligi 20% ning seda põhjusel, et RLOP-i rakendamine nendel algusaastatel oli pigem formaalne ning et puudus kogemus selliste programmide juhtimisel. Teises etapis (aastad 2008–2011) siiski vähenes lõpparuande kohaselt liiklusohvrite arv ligi poole võrra, kuid kolmandat etappi kokku võttes leiti, et olukord liiklusõnnetuste, neis viga saanute ning hukkunute arvu osas polnud oluliselt muutunud ning püsis stabiilsena.²⁷ Toodud järelduste paremaks ülevaateks sobib järgnev joonis.

Joonis 1. RLOP-i kehtivusajal aset leidnud liiklusõnnetused, neis hukkunud ning vigastatud.

²¹ Op cit 14, lk 7.

²² Op cit 14, lk 4.

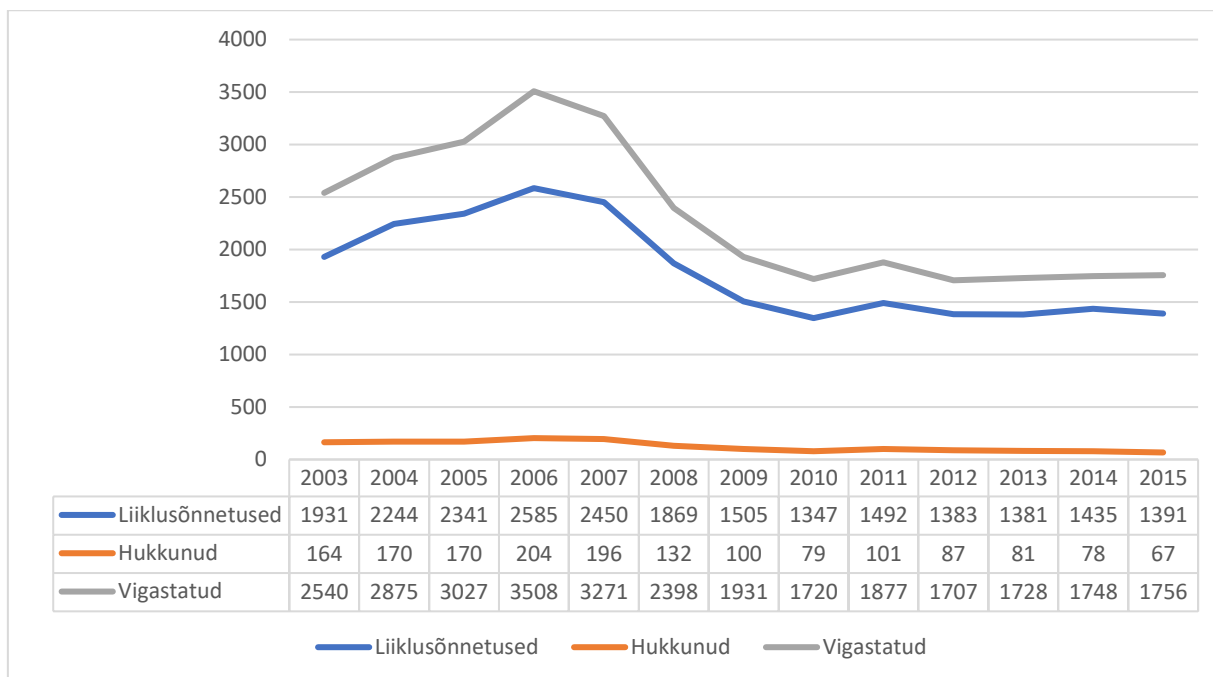
²³ „Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015“ täiendatud tervikteksti ja rakendusplaani aastateks 2012–2015 heakskiitmine. - RT III, 14.02.2012, 1.

²⁴ Parts, J. Majandus- ja kommunikatsiooniminister. EESTI RAHVUSLIKU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI AASTATEKS 2003 – 2015 TÄIENDATUD TERVIKTEKST. Kiidetud heaks Vabariigi Valitsuse 9.02.2012. a korraldusega nr 66 [Tallinnas], lk 11. Arvutivõrk <https://www.mkm.ee/sites/default/files/liiklusohutusprogramm.pdf> (09.12.2020).

²⁵ Op cit 24, lk 1.

²⁶ Op cit 24, lk 14.

²⁷ Op cit 13, lk 6.



Allikas: Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015. Lõpparuanne, lk 6.²⁸

Aastatel 2012–2019 sätestas viimase käesolevas töös analüüsitava ajavahemikku kuuluva, 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud liiklusseaduse redaktsiooni § 2 p 32, et liiklusõnnetuse puhul oli tegemist juhtumiga, milles vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel sai inimene vigastada, surma või tekkis varaline kahju. Sama sätestas ka kuni 01.07.2011. aastani kehtinud liiklusseaduse § 56 kogu seaduse kehtimise aja jooksul vastavalt 18.03.2011 jõustunud ja 30.06.2011 kehtivuse kaotanud redaktsioonile. Põhjus, miks Joonisel 1 nähtuvalt on vigastatute arv kõrgem liiklusõnnetuste arvust, võib autori hinnangul seisneda selles, et arvesse võeti vaid vigastatute ja hukkunutega liiklusõnnetusi, kuid mitte neid, kus tekkis vaid varaline kahju.

Varasemalt esitatud täiendatud RLOP-s hukkunute arvu osas seatud eesmärk loeti RLOP lõpparuande järgi täidetuks, sest aastate 2013–2015 keskmine hukkunute arv oli 75,3 inimest. RLOP lõpparuandes järeldatakse, et liiklusõnnetuses vigastatute arvu vähendamise osas seatud eesmärki ei täidetud, sest aastate 2013–2015 keskmine vigastatute arv oli 1746 inimest. Põhjuseks sellele tuuakse esiteks asjaolu, et selline kvantitatiivne eesmärk püstitati vaid RLOP-i kolmandal etapil, teiseks lähtuti liiga optimistlikust prognoosist ning kolmandaks ei arvestatud sellega, et vigastatute arv oli näidanud kogu RLOP-i kehtivusajal kasvutrendi.²⁹ Vajab märkimist, et joonisel 1 esitatud andmed ning eelmises lauses viimasena toodud trend on vastuolus. Nimelt ei nähtu joonisel 1 kogu RLOP-i kehtivusajal vigastatute arvu kasvutrend.

²⁸ Op cit 13, lk 6.

²⁹ Op cit 13, lk 13.

Seega, võttes kokku RLOP-s ja täiendatud RLOP-s seatud eesmärgid ja tulemused liiklusõnnetustes hukkunute ja viga saanute arvu vähendamise osas, siis võib järeldada, et enne 2011. aastat toimus liiklusõnnetustes hukkunute tugev vähenemine, mis aga paraku ajavahemikul 2011–2015 aeglustus. Nimelt hukkus vastavalt joonisele 1 aastal 2011 liikluses 101 inimest, aastal 2012 87 inimest, aasta hiljem 81 ning aastatel 2014 ja 2015 vastavalt 78 ja 67 inimest. Lisaks ei suudetud täita täiendatud RLOP-s seatud eesmärki liiklusõnnetustes viga saanute osas – need arvud vähenesid selgelt kuni aastani 2011, kuid aastatel 2011–2015 vähenemine pidurdus vastavalt joonisele 1. Lisaks vähenes joonist 1 vaadates kuni 2013. aastani liiklusõnnetuste arv aastas, vähenemine aga peatus aastatel 2013–2015.

2017. aasta 17. veebruaril võttis Vabariigi Valitsus vastu korralduse, millega kiideti heaks „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“³⁰ (edaspidi LOP). Nimetatud liiklusohutusprogramm oli jätkuks esimesele „Eesti rahvuslikule liiklusohutusprogrammile 2003–2015“ ning võttis arvesse varasemal perioodil seatud eesmärkide täitmist ja omandatud kogemusi.³¹ LOP-s sõnastati eesmärkidena meetmete efektiivsem rakendamine liiklusohutuse tõhustamiseks ning liiklusõnnetuses hukkuvate ja raskelt vigastada saavate inimeste arvu vähendamine.³²

Alustades piirkiiruse ületamisest, siis leiti LOP-s, et kõige enam mõjutab inimeste hukkumist ja vigastamist ohutu sõidukiiruse ületamine. Toodi välja, et sõidukiiruse ületamine mõjutab nii liiklusõnnetuses osalemist kui selle tagajärgi, samuti et suurema kokkupõrkekiiruse tagajärjeks on suurem kokkupõrkeenergia ning potentsiaal inimest vigastada.³³ Sarnaselt RLOP-e ja täiendatud RLOP-e nähti ka LOP-s ette meetmed vähendamaks piirkiiruse ületamist – toodi välja näiteks kontrolli teostamist kiirusrežiimist kinnipidamise üle.³⁴

Tulles liiklusohutuse näitajate juurde, siis võrreldes RLOP ja RLOP täiendatud versiooniga seati LOP-s teistsugused eesmärgid. Eesmärgiks seati liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine.³⁵ Vastavalt Vabariigi Valitsuse korralduse „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025“ ja „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskava aastateks 2016–2019“ heakskiitmine“ eelnõu seletuskirjale loeti raskelt viga saanuks isik, kes viibis statsionaarsel ravil enam kui 24 tundi.³⁶ Mõõdikud eesmärkide

³⁰ „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ heakskiitmine. - RT III, 21.02.2017, 4.

³¹ Liiklusohutusprogramm 2016–2025. Vabariigi valitsus. [Tallinn: 17.02.2017], lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusohutus/LOP/liiklusohutusprogramm_2016-2025.docx (07.01.2021).

³² Op cit 31, lk 3.

³³ Op cit 31, lk 22.

³⁴ Op cit 31, lk 20-21.

³⁵ Op cit 31, lk 10.

³⁶ Kirsimäe, A. (koost), Liivoja, K. (toim), Salmu, S. (koost). Vabariigi Valitsuse korralduse „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025“ ja „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskava aastateks 2016–

saavutamiseks pandi LOP-s paika keskmiste väärtustena. Selliselt pandi paika liikluses hukkunute arvu osas algtase 82 inimest aastal 2014, mis moodustus aastate 2012–2014 keskmisest hukkunute arvust liikluses. Vahetasemeks oli 50 liikluses hukkunut aastal 2020, mis moodustus aastate 2018–2020 keskmisest ning sihttasemeks aastal 2025 sätestati 40 hukkunut, moodustades aastate 2023–2025 keskmisest arvust.³⁷

Samuti täpsustati toodud arve kolme-aastaste keskmiste kaupa, alustades ajavahemikust 2013–2015 ning lõpetades ajavahemikuga 2023–2025. Selliselt pandi paika liiklussurmade arvu vähendamisel seatavad eesmärgid: aastateks 2013–2015 oli seatud eesmärk, et keskmine hukkunute arv liikluses ei tohtinud ületada 75 inimest, aastatel 2014–2016 pidi antud arv olema kuni 70 inimest, 2015–2017. aastatel kuni 65 inimest, 2016–2018. aastatel kuni 60 inimest ja ajavahemikul 2017–2019.a. kuni 55 inimest.

Jõudes raskesti vigastatute arvudeni, siis samade ajavahemike lõikes, mis hukkunute puhul, oli 2014. a. algtase selles osas 475 inimest, vahetasemeks aastal 2020 määrati 370 ja sihttasemeks aastal 2025 seati 330 inimest. Nagu ka liikluses hukkunute arvude määratlemisel, täpsustati ka raskesti vigastada saanute puhul toodud arve kolme -aastaste keskmiste kaupa, alustades küll vahemikust 2012–2014, kuid lõpetades vahemikuga 2023–2025. Selliselt pandi paika raskesti vigastada saanute arvu vähendamisel seatavad eesmärgid: aastateks 2012–2014 oli seatud eesmärk, et raskesti vigastatute arv liikluses ei tohtinud ületada 475 inimest, aastatel 2014–2016 pidi antud arv olema kuni 454, aastatel 2015–2017 kuni 433, aastatel 2016–2018 kuni 412 ja aastatel 2017–2019 kuni 391 inimest.³⁸ Kuigi eesmärgid olid seatud nii hukkunute kui raskelt viga saanute arvude vähendamisel ka aastateks peale 2019. aastat, piirdub autor antud aastaga, sest töös analüüsimisele kuuluvad aastad 2012–2019. Sama kehtib tulemuste esitamisel.

Jõudes saavutatud tulemusteni, siis nagu varasemalt on välja toodud, loeti aastate 2013–2015 puhul eesmärk juba saavutatuks RLOP lõpparuandes – tegemist oli juba enne LOP-i seatud eesmärgiga. Vastavalt eelpool toodud joonisele 1 hukkus liikluses aastal 2012 inimesi 87, aastal 2013 81 inimest, aastal 2014 78 inimest ning 2015. aastal 67 inimest. Aastal 2016 hukkus liikluses 71 inimest, aastal 2017 oli hukkunuid 48, aasta hiljem 67 ning aastal 2019 hukkus liikluses 52 inimest.³⁹ Leidmaks soovitud kolme-aastaste ajavahemike keskmisi

2019“ heakskiitmine“ eelnõu seletuskiri. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. [Tallinn 2016], lk 2. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/lop_elluviimiskava_sk_1.docx (09.01.2021).

³⁷ Op cit 31, lk 10.

³⁸ Op cit 31, lk 10-11.

³⁹ Lühülevaade liiklusohutuse olukorrast 2019. aastal. Liiklusaasta ülevaade 2019. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. Liiklusõnnetused. Statistika. Ametist. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2019/liiklusaasta-ulevaade-2019> (11.02.2021).

hukkunud isikute arvusid, tuleb liita iga valitud aasta hukkunud ja jagada saadud arv valitud aastate arvuga. Selliselt arvutades tuleneb, et aastatel 2014–2016 hukkus liikluses keskmiselt 72 inimest, aastatel 2015–2017 62 inimest, aastatel 2016–2018 samuti 62 inimest ja aastatel 2017–2019 hukkus keskmiselt liikluses 55,6 inimest.

Kuna aastate 2013–2015 puhul loeti RLOP lõpparuande kohaselt eesmärk täidetuks olukorras, kus keskmiselt hukkus seatud eesmärgist 0,3 inimest rohkem kolme aasta vältel⁴⁰, on autori hinnangul seetõttu mõistlik lugeda eesmärk täidetuks ka aastate 2017–2019 puhul, kus eesmärki ületati 0,6 hukkunu võrra. Teiste kolme-aastaste perioodide osas suudeti seatud eesmärki täita vaid aastatel 2015–2017, kuna aastatel 2014–2016, 2016–2018 hukkus liikluses liiga palju inimesi selleks, et lugeda eesmärgid täidetuks. Seega suudeti seatud eesmärgid hukkunute arvu vähendamise osas täita vaid osaliselt.

Transpordiameti strateegilise planeerimise osakonna analüütik R. Tarkainen saatis autorile andmed liikluses raskelt viga saanute arvude muutuste osas meili teel, esitades nii vana kui uue meetoodika alusel arvestatud raskelt viga saanute andmed.⁴¹ Analüütik selgitas, et raskesti vigastatute kvalifitseerimisel on olemas vana meetoodika ja uus meetoodika. Vana meetoodika kohaselt loeti raskelt viga saanuteks isikud, kes olid haiglaravil vähemalt 24 tundi.⁴² Analüütiku selgituste järgi arvestatakse uue meetoodika kohaselt aga vähemalt 24 tundi haiglaravil olnud isikute arvust maha isikute arv, kelle haiglas viibimine ei olnud seotud liiklusõnnetuses saadud vigastustega, näiteks sünnitused. Lisaks selgitas ta, et enda analüüsides ning LOP-s kasutab Transpordiamet uut meetoodikat. Uue meetoodika kohased andmed esitati aastate 2015–2019 kohta.⁴³

Lähtudes vanast meetoodikast, mis oli raskelt viga saanute arvu vähendamise eesmärkide määratlemisel aluseks ka LOP-s, oli raskesti viga saanute arv R. Tarkaineni poolt esitatud andmete alusel järgmine: 2012. aastal 476 inimest, 2013. aastal 501 inimest, 2014. aastal 455 inimest, 2015. aastal 449 inimest, 2016. aastal 469 inimest, 2017. aastal 475 inimest ja 2018. aastal 460 inimest.⁴⁴ 2019. aastat puudutavaid andmeid R. Tarkainen ei esitanud, sest vana meetoodikat ei kasutatud antud aastal enam.⁴⁵

Nagu eelnevalt välja toodud, seati LOP-s järgnevad eesmärgid liikluses raskelt viga saanute arvu vähendamise osas: aastateks 2012–2014 oli seatud eesmärk, et raskesti vigastatute

⁴⁰ Op cit 13, lk 13.

⁴¹ Reimo Tarkaineni kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 11.01.2021. Kiri adressaadi valduses.

⁴² Autori märkus: tegemist sisult ühesuguse käsitlusega raskelt viga saanud isikust, mis oli esitatud eelpool toodud Vabariigi Valitsuse korralduse „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025“ ja „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskava aastateks 2016–2019“ heakskiitmine“ eelnõu seletuskirjas.

⁴³ Op cit 41.

⁴⁴ Op cit 41.

⁴⁵ Reimo Tarkaineni kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 14.01.2021. Kiri adressaadi valduses.

arv liikluses ei tohtinud ületada 475 inimest, aastatel 2014–2016 pidi antud arv olema kuni 454, aastatel 2015–2017 kuni 433, aastatel 2016–2018 kuni 412 ja aastatel 2017–2019 kuni 391 inimest. Raskelt viga saanute keskmiste arvude leidmiseks kolme-aastaste ajavahemike vältel kasutab autor sama valemit, mida rakendati hukkunute juures.

Sellisel arvutades tuleneb, et aastatel 2012–2014 sai raskelt viga keskmiselt 477,3 inimest, aastatel 2014–2016 457,6 inimest, aastatel 2015–2017 464,3 inimest ja aastatel 2016–2018 468 inimest. Nagu öeldud, siis 2019. aasta puhul puuduvad vana meetoodika alusel arvestatud raskelt vigastatute arvud, seega aastate 2017–2019 osas keskmisi arvutada ei saa. Samuti ei saa kasutada uue meetoodika alusel saadud andmeid vana meetoodika alusel seatud eesmärkide täitmise hindamisel ja vastupidi – seda meetoodikate erineva sisu tõttu.

Lähtudes vana meetoodika alusel seatud eesmärkidest ja saadud tulemustest, jättes välja aastad 2017–2019, võib järeldada, et eesmärke ei suudetud täita. Seejuures on autori jaoks eriti tähelepanuväärne, et eesmärkide saavutamine muutus aja jooksul järjest keerulisemaks: kui ajavahemikel 2012–2014 ja 2014–2016 jäi eesmärkide saavutamisest puudu väga vähe, siis aastatel 2015–2017 ja 2016–2018 oldi eesmärkide saavutamisest palju kaugemal.

Transpordiameti liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe esitas raskelt viga saanute vähendamise LOP-i korrigeeritud eesmärgid autorile 27.01.2021 e-kirja teel.⁴⁶ A. Kirsimäe selgitas, et vastavalt Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni 18.06.2019 koosoleku otsusele vähendati raskesti vigastada saanute esialgseid sihtasemeid 9,3% võrra, ümardades need lähima täisarvuni. Uuteks kolme-aastasteks keskmisteks eesmärkideks raskelt viga saanute arvu vähendamisel said aastatel 2015–2017 kuni 393 raskelt viga saanut, aastatel 2016–2018 kuni 374 ja aastatel 2017–2019 kuni 355 raskelt viga saanut.⁴⁷

Lähtudes uuest meetoodikast, oli R. Tarkaineni poolt esitatud raskelt viga saanute statistika järgmine: aastal 2015 407 inimest, aastal 2016 424 inimest, aastal 2017 429 inimest, aastal 2018 420 inimest ja aastal 2019 356 inimest.⁴⁸ Lähtudes uue meetoodika statistikast ning arvutades selliselt, nagu vana meetoodika alusel arvestatud raskelt viga saanute puhul, tuleneb, et aastatel 2015–2017 sai liikluses raskelt viga 419 inimest, aastatel 2016–2018 424,3 ja aastatel 2017–2019 401,6 inimest. Lähtudes uue meetoodika alusel seatud eesmärkidest ja tegelikest tulemustest, tuleb järeldada, et seatud eesmärke ei suudetud paraku täita ka uue meetoodika puhul, sarnaselt vanale meetoodikale.

Võttes kokku eelpool esitatud eesmärgid liiklusohutuse näitajate parandamise osas ning reaalsed muutused ning analüüsi, saab öelda, et seatud eesmärkide täitmine läks kõige paremini

⁴⁶ Alo Kirsimäe kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 27.01.2021. Kiri adressaadi valduses.

⁴⁷ Op cit 46.

⁴⁸ Op cit 41.

hukkunute arvu vähendamise osas, kuid ühtegi viga saanute ja raskelt viga saanute eesmärki paraku täita ei suudetud. Kuna nii RLOP, täiendatud RLOP kui ka LOP seadsid eesmärgi vähendada sõidukiirust ning eelpool selgus seos piirkiiruse ületamise vähendamise ja liiklusohutuse paranemise vahel, on paslik liikuda järgmise peatüki juurde, milles analüüsitakse karistuspraktika pinnalt piirkiiruse ületamise dünaamika muutuseid Eestis aastatel 2012–2019 ja isikute suhtumist piirkiiruse ületamisesse.

2. Kiiruse ületamise dünaamika Eestis aastatel 2012–2019 ja isikute suhtumine kiiruse ületamisesse

Antud peatükis analüüsib autor aastate 2012–2019 jooksul mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise eest kohaldatud karistuste statistikat.

Teiseks analüüsib autor isikute suhtumist kiiruse ületamisesse mainitud ajavahemiku jooksul ja uurib, millised on olnud selle aja vältel kiiruse ületamise põhjused. Samuti selgitab autor enda läbiviidud küsitlusuuringu sisu ja läbiviimise metoodikat. Autor analüüsib seejuures antud küsitlusuuringu kaudu saadud tulemusi, milles kajastuvad valdavalt just autoriga lähedase vanusega isikute vaated kiiruse ületamise probleemi ja kiiruse ületamise põhjustesse.

2.1. Mootorsõidukiga lubatud piirkiiruse ületamise eest kohaldatud karistuste statistika aastatel 2012–2019

Antud alapeatükis selgitab autor esmalt, kellelt ja millised andmed autor piirkiiruse ületamise eest määratud karistuste kohta sai. Seejärel selgitab autor, milline oli aastatel 2012–2019 lubatud sõidukiiruse ületamise koosseis ning milliseid karistusi koosseisulise teo eest mõista sai. Lisaks selgitab autor, kuidas mõõdeti kiirust, fikseeriti piirkiiruse ületamine ning millisest kiirusest algas rikkumise fikseerimine. Samuti analüüsib autor kohaldatud karistuste statistikat.

2.1.1. Vajaminevate karistusandmete saamine

Autorile esitas 01.12.20 karistusstatistika LS § 227 kohta politsei ekspertanalüütik Raul Savimaa e-kirjaga, kes esitas andmed aastate 2012–2019 osas.⁴⁹ Ta selgitas, et toodi välja ainult kiiruse ületamise eest määratud karistused ning et välja jäid mõned kümned andmekvaliteedivea kahtlusega kirjed, mille puudumine järelduste sisu ilmselt ei muuda. Andmed esitati töö autorile R. Savimaa sõnul 12.11.20 kuupäeva seisuga.⁵⁰

Politseijuhtivanalüütik Reelika Rebane esitas PPA poolt kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste andmed autorile enda 21.01.2021 e-kirjas. R. Rebane selgitas, et juhtimisõiguse äravõtmiste kestuse osas oli arvestatud menetlusi, milles viimase otsuse tegijaks oli PPA ning rõhutas, et PPA andmestik on muutuv ja seega ei pruukinud andmed ühtida varasema,

⁴⁹ Raul Savimaa kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 02.12.2020. Kiri adressaadi valduses.

⁵⁰ Op cit 49.

12.11.2020. a. väljavõttega. R. Rebase sõnul olid tema poolt saadetud andmed esitatud 19.01.2021 seisuga.⁵¹ Saadud andmed kajastasid PPA poolt tehtud juhtimisõiguse äravõtmise otsuste arvu koos karistuse kestusega.⁵² Autoripoolses täpsustavas telefonikõnes selgitas ta, et kõigi 12.11.2020 kuupäeva seisuga esitatud trahvide viimaseks määrajaks oli PPA.⁵³

Justiitsministeeriumi kriminaalpoliitika osakonna analüüsitalituse nõunik Andri Ahven esitas autorile 27.01.2021 e-kirjaga andmed aastatel 2015–2020 jõustunud süüdimõistvate kohtuotsuste kohta LS §-i 227 rikkumiste eest. Ta selgitas, et varasemate aastate andmete saamine nõudnuks lisatööd, mis poleks olnud võimalik. Siiski leidis ta, et olemasolevatest andmetest peaks piisama autori töö jaoks.⁵⁴

A. Ahven lisas, et esitatud andmetes polnud eraldi arvestatud seda, kas tegu oli edasikaebamisega PPA otsuse peale, kas vääртеoasi saadeti otse kohtusse või kas tegu oli näiteks rahatrahvi asendamisega arestiga. Ta lisas, et välja jäeti esiteks PPA otsuste täielikud tühistamised ja teiseks jäeti välja tagastamised. Samuti selgitas A. Ahven, et andmed ei sõltunud päringute kuupäevast, kuna põhinesid otsuse jõustumise kuupäeval.⁵⁵ A. Ahvena poolt esitatud andmetes toodi märge, et ühele ja samale isikule võidi sama otsusega määrata nii põhi- kui lisakaristus.⁵⁶ Arvestades seda, et analüüsimisele kuuluvad aastad 2012–2019, siis ei kasuta autor 2020. aastat puudutavaid andmeid, sest eristatav pole, kas rikkumine, mille eest määrati karistusotsus ja mis jõustus 2020. aastal, ka pandi toime hiljemalt 31.12.2019 või mitte.

Samuti ei kasuta autor analüüsis statistikat kohtu poolt kohaldatud rahatrahvide ja juhtimisõiguse äravõtmiste kohta. Seda seetõttu, et A. Ahvena selgitustest ja andmetest lähtuvalt ei ole täpselt eristatav, kui mitmel juhul oli tegemist kohtuotsustega, mis olid esimeses astmes tehtud vääртеomenetluse seadustiku (VTMS) 11. peatükis sätestatud vääртеoasja esmase arutamise raames maakohtus, ning kui mitmel juhul kohtuotsustega, mis esimeses astmes tehti VTMS 12. peatükis reguleeritud kaebemenetluse raames, vastavalt viimasele käesoleva töö raames analüüstitavasse ajavahemikku kuuluvale 30.12.2019 jõustunud ja kuni 16.01.2020 kehtinud redaktsioonile⁵⁷.

Võttes kokku kõik eelpool esitatud selgitused karistusandmete saamise kohta, nõustub autor andmete saatjate selgituste ja hinnangutega andmete kasutamise osas. Autor analüüsib lubatud sõidukiiruse ületamise eest 12.11.2020 seisuga esitatud PPA poolt kohaldatud trahvide

⁵¹ Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 21.01.2021. Kiri adressaadi valduses.

⁵² Rebane, R. Juhtimisõiguse äravõtmiste kestused PPA 19012021. [2021]. Arvutivõrk [Juhtimisõiguse äravõtmiste kestused PPA 19012021.xlsx](#) (21.01.2021).

⁵³ Reelika Rebase suulised selgitused autorile 21.01.2021.

⁵⁴ Andri Ahvena kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 27.01.2021. Kiri adressaadi valduses.

⁵⁵ Op cit 54.

⁵⁶ LS § 227 kohtuotsused 2015–2020. [2021]. Arvutivõrk [LS § 227 kohtuotsused 2015–2020 \(1\).xlsx](#) (02.02.2021).

⁵⁷ Vääртеomenetluse seadustik. - RT I, 20.12.2019, 10.

statistikat ning PPA poolt kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste statistika analüüsi puhul on andmed esitatud 19.01.2021 kuupäeva seisuga. Kohtu poolt kohaldatud arestide statistika on esitatud arvestades otsuse jõustumise aastat.

2.1.2. Mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise koosseis aastatel 2012–2019 ja karistusstatistika

Nagu autor juba välja tõi⁵⁸, ei muutunud aastatel 2012–2019 LS §-i 227 lõiked 1-5, mis sätestasid karistused mootorsõidukiga lubatud kiiruse ületamise eest. Vastavalt viimase käesoleva töö raames arvestatava 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud LS redaktsiooni kohaselt karistati aastatel 2012–2019 LS § 227 lõike 1 järgi mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 km/h rahatrahviga kuni 30 trahviühikut ja lg 2 kohaselt kiiruse ületamise eest 21–40 km/h rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

LS § 227 lg 3 alusel karistati kiiruse ületamise eest 41–60 km/h rahatrahviga kuni 200 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheistkümneme kuuni ja lg 4 järgi kiiruse ületamise eest üle 60 km/h karistati rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kahekümne nelja kuuni. Lisaks nägi LS § 227 lg 5 ette kohtu või kohtuvälise menetleja õiguse kohaldada lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist LS § 227 lg-s 2 sätestatud süüteo eest ühest kuust kuni kolme kuuni, LS § 227 lg-s 3 sätestatud süüteo eest kolmest kuust kuni kuue kuuni ja LS § 227 lg-s 4 sätestatud süüteo eest kuuest kuust kuni kaheistkümneme kuuni.

Aastatel 2012–2019 oli viimase käesolevas töös analüüsitava ajavahemikku kuuluva, 30.12.2019 jõustunud ja kuni 31.12.2019 kehtinud karistusseadustiku (KarS) redaktsiooni § 47 lg 1 kohaselt trahviühiku suuruseks neli eurot ning aresti võis kohaldada kuni 30 päeva vastavalt KarS §-le 48.⁵⁹

Vastavalt 09.05.2018 vastu võetud ja 01.01.2019 jõustunud väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse § 1 p-le 4 täiendati väärteomenetluse seadustikku lühimenetluse instituudiga ning vastavalt § 3 p-le 6 lisati liiklusseadusesse § 262¹, mis sätestas lühimenetluses menetletavad väärteod ja kohaldatava mõjutustrahvi määrad.⁶⁰ Alates muudatuse jõustumisest kuni 2019. a. lõpuni sätestas viimase käesoleva töö ajavahemikku kuuluva, 30.12.2019 jõustunud ja 16.01.2020 kehtivuse kaotanud

⁵⁸ Supra, lk 10-11.

⁵⁹ Karistusseadustik. - RT I, 20.12.2019, 4.

⁶⁰ Väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus. - RT I, 31.05.2018, 1.

VTMS redaktsiooni § 54⁸ lg 1 kohtuvälise menetleja kohustuse kohaldada seaduses sätestatud juhtudel lühimenetlust ja määrata mõjutustrahv. Säte nägi ette ka juhud, mil lühimenetlust polnud kohustuslik. VTMS § 54⁸ lg 2 sätestas seevastu juhud, mil lühimenetlust ei kohaldatud.

Alates muudatuse jõustumisest kuni 2019. a. lõpuni sätestas viimane käesolevas töös analüüsitavasse ajavahemikku kuuluva, 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud liiklusseaduse redaktsiooni § 262¹ lg 1 kohtuvälise menetleja kohustuse kohaldada lühimenetlust liiklusseaduse § 227 lõikes 1 sätestatud väärteokoosseisu korral. LS § 262¹ lõike 2 p 4 kohaselt sätestati LS § 227 lõike 1 sätestatud väärteo puhul mõjutustrahvi suurus eurodes, mis saadi lubatud suurimat sõidukiirust ületanud kilomeetrite arvu korrutamisel arvuga 3.

01.01.2012 jõustunud VTMS redaktsioonist kuni 29.03.2015 jõustunud redaktsioonini nägi VTMS 10. peatüki 1. jagu ette hoiatamisemenetluse ning VTMS § 53 lg 1 p 1 järgi võis antud menetluses jätta vähetähtsa väärteo korral isik karistamata, määraes füüsilisele isikule 3-15 eurot hoiustrahvi. Lisaks sätte lg 2 järgi võis kohtuväline menetleja jätta hoiustrahvi määramata ning hoiatada isikut suuliselt, pidades seda piisavaks.⁶¹ 18.02.2015 vastu võetud ja 29.03.2015 jõustunud kriminaalmenetluse seadustiku ja teiste seaduste muutmise seaduse § 5 p-ga 8 tunnistati aga VTMS 10. peatüki 1. jagu kehtetuks. Lisaks nähti § 5 p-s 1 ette VTMS täiendamine § 3¹ lõikega 2 selliselt, et vähetähtsa väärteo korral ei pidanud väärteomenetlust alustama ning võis piirduda väärteo tunnustega teo toimepannud isiku suulise hoiatamisega.⁶²

Jõudes kiiruse mõõtmise ja piirkiiruse ületamise fikseerimiseni, siis vastavalt viimasele käesoleva töö raames arvestatavale 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud LS redaktsioonile oli aastatel 2012–2019 liiklusjärelvalve teostamise üheks võimaluseks politseiametnike kasutamine LS § 193 lg 1 alusel. Liiklusjärelvalve teostamise meetoditeks olid LS § 199 lg 1 p 1 alusel avalik meetod, kasutades politseivärvides alarmsõidukit, p 3 alusel varjatud meetod, kasutades eritunnusteta sõidukit ja riietust, p 4 alusel teisaldatav või statsionaarne tehniline vahend, p 5 alusel kombineeritud meetod LS § 199 lg 1 p-de 1-3 meetodite koosmõjus ja p 6 alusel liiklusalane politseioperatsioon.

Piirkiiruse ületamise üle järelvalve pidamine toimus kiiruse mõõtmine ja rikkumise fikseerimine nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele määruse 2. peatükis reguleeritud kiirusmõõturi või 3. peatükis reguleeritud automaatse kiirusmõõtesüsteemi abil, vastavalt viimasele käesoleva töös analüüsitavasse ajavahemikku kuuluvale 05.07.2019 jõustunud ja käesoleva töö kirjutamiseni kehtiva määruse redaktsioonile.⁶³

⁶¹ Väärteomenetluse seadustik. - RT I, 12.07.2014, 12.

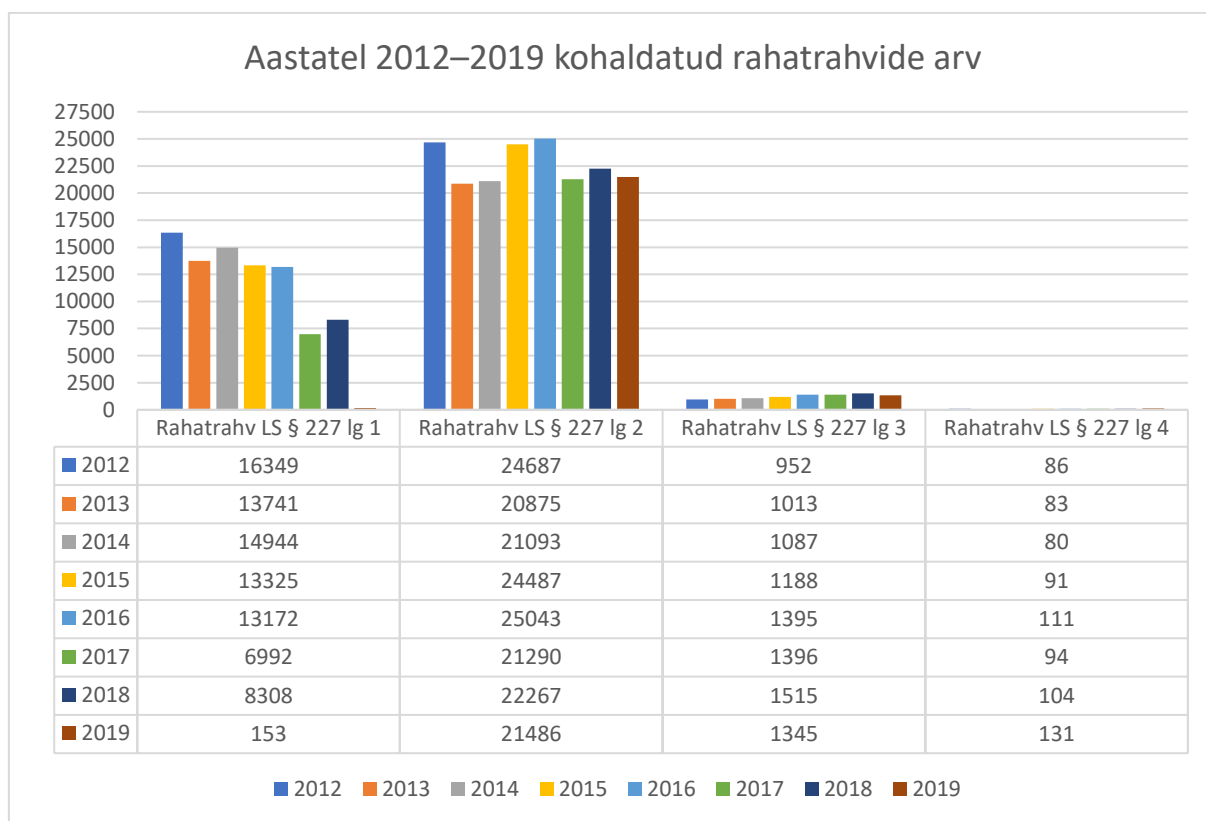
⁶² Kriminaalmenetluse seadustiku ja teiste seaduste muutmise seadus. - RT I, 19.03.2015, 1.

⁶³ Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele. - RT I, 02.07.2019, 13.

Vastavalt antud määruse § 10 lg 1 p-le 4 võis kiirusmõõtur olla käes hoitud, asetatud statiivile või olla näiteks seisvas või liikuv asendis. Määruse § 9 lg 5 järgi oli kiirusmõõturiga mõõtmisel lõplikuks mõõtetulemuseks kiirusmõõtuuri lugem, millest lahutati laiendmääramatus. Automaatselt kiiruse mõõtmist puudutav on esitatud allpool eraldi, sest seadmed, mida mõõtmisel kasutati, muutusid aastatel 2012–2019 osaliselt.

Järgnevalt analüüsib autor kohaldatud karistuste arvulist statistikat aastatel 2012–2019 ning seejärel ka kohaldatud karistuste määrasid. Alustades kohaldatud karistuste arvulisest statistikast, siis esiteks analüüsib autor piirkiiruse ületamise eest kohaldatud trahve, seejärel teisi karistusliike. Alustades LS § 227 lg-te 1-4 alusel kohaldatud rahatrahvidest, siis esitab autor esmalt andmed, kui palju rahatrahve määrati antud aastatel PPA poolt.

Joonis 2. LS § 227 lg-te 1-4 alusel PPA poolt kohaldatud rahatrahvide arv aastatel 2012–2019.



Allikas: PPA ekspertanalüütiku Raul Savimaa poolt esitatud andmed.⁶⁴

Joonisel 2 esitatud andmeid analüüsides nähtub, et LS § 227 lg-te 3 ja 4 alusel kohaldatud rahatrahvide arv kasvas aastate jooksul tunduvalt ning et lg 2 alusel kohaldatud rahatrahvide arv püsis üsna muutumatuna aastate jooksul, kõikides vahemikus 21 000–25 000, näitamata selgeid vähenemismärke. Hoopis teistsugust tendentsi näitas aga LS § 227 lg 1 alusel kohaldatud rahatrahvide dünaamika.

⁶⁴ Savimaa, R. LS § 227 karistused 2012–2019. [2020]. Arvutivõrk [LS § 227 karistused 2012–2019.xlsx](#) (24.04.2021).

Esiteks on Joonist 2 vaadates näha, et 2019. aastal oli LS § 227 lg 1 alusel kohaldatud rahatrahvide arv palju väiksem võrreldes varasemate aastatega. Selle põhjuseks saab autori hinnangul tuua mõjutustrahvi instituudi – antud trahvi kohaldati 2019. aastal PPA poolt LS § 227 lg 1 ja § 262⁶⁵ koostoimes 24 855 korral.⁶⁵ Nimelt nagu eelpool toodud⁶⁶ sätetest tulenes, siis oli lühimenetluse kohaldamine LS § 227 lg 1 väärteokoosseisu korral kohustuslik. Vaid kindlaks määratud juhtumitel polnud lühimenetluse kohaldamine kohustuslik või seda ei kohaldatud VTMS § 54⁸ lg 1 või lg 2 järgi. Seega asendas LS § 227 lg 1 rikkumise korral suurel hulgal juhtudest, mil trahv määrati, mõjutustrahv rahatrahvi.

Kuigi võiks arvata esmapilgul, et LS § 227 lg 1 väärteokoosseisu korral kohaldatud mõjutustrahvide arv oleks pidanud 2019. aastal jääma ligikaudselt ühesugusesse suurusjärku aastatel 2012–2018 LS § 227 lg 1 alusel kohaldatud rahatrahvide arvudega, siis siiski see nii polnud. Reelika Rebane andis kaks põhjust toodud küsimuses. Esiteks tõi ta välja lühimenetluse rakendumise, selgitades, et lühimenetluse materjalide vormistamine on kiirem ja lihtsam võrreldes üld- või kiirmenetluse materjalidega. Seega sama ajaga on tema hinnangul võimalik pöörata tähelepanu rohkematele liiklejatele.⁶⁷

Tõepoolest, nii nägi VTMS § 54⁸ lg 9 ette 2019. aasta vältel vastavalt viimasele käesoleva töö ajavahemikku kuuluvale, 30.12.2019 jõustunud ja 16.01.2020 kehtivuse kaotanud redaktsioonile, et lühimenetluse kohaldamisel võis kohtuväline menetleja jätta tõendi vormistamata ja märkida lühimenetluse otsusesse üksnes tõendiallika. Ka väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde kuuluv seletuskiri selgitas lühimenetluse eelisena kohtuvälise menetleja aja kokkuhoidu, sest loobuti kohustusest vormistada tõendeid. Seletuskirjas selgitati, et vabanev aeg pidi looma võimaluse tõhustada järelevalvet väiksema ebaõigussisuga ja tehjoludelt lihtsamate väärtegude üle, suurendades kokkupuudet riigi korrakaitsetegevuse ja isikute vahel.⁶⁸ Teise põhjusena tõi Reelika Rebane välja 2018. ja 2019. aasta võrdluses selle, et viimasel aastal suunati piirkiirusest kinnipidamise kontrollimisele 2018. aastaga võrreldes 10% rohkem töötunde.⁶⁹

Kuigi autor arvas, et LS § 227 lg 1 rikkumise eest kohaldatud kõrge mõjutustrahvide arv aastal 2019, võrreldes aastatel 2012–2018 sama sätte alusel kohaldatud rahatrahvidega võis tuleneda aastatel 2012–2018 LS § 227 lg 1 rikkumise korral isiku suulise hoiatamisega piirdumisega, mis 2019. a. asendus väikese ajakuluga lühimenetlusega, siis nii see siiski polnud.

⁶⁵ Op cit 64.

⁶⁶ Supra, lk 23.

⁶⁷ Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 17.02.2021. Kiri adressaadi valduses.

⁶⁸ Nuka, I. (koost), Kommusaar, V. (koost), Timberg, H. (koost), Kapanen, A. (toim). Seletuskiri väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde. Vabariigi Valitsus. *Sine loco*. [2018], lk 4. Arvutivõrk [file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri%20\(6\).pdf](file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri%20(6).pdf) (25.02.2021).

⁶⁹ Op cit 67.

R. Rebane selgitas enda 01.03.2021 e-kirjas autorile, et hoiatustrahvi määramine kiiruse ületamise korral oli PPA-s aja jooksul üsna ebapopulaarne. Valdavalt kasutati tema sõnul VTMS § 53 lg 2 kohast suulist hoiatamist. Ta selgitas, et 2012. aastal määrati LS § 227 lg 1 alusel üks 15-eurone hoiatustrahv, aastatel 2013–2015 aga hoiatustrahve ei määratud. Veel selgitas ta, et 2012. aastast hakkas hoiatamismenetluse kasutamine varasemaga võrreldes oluliselt vähenema, sest 2012. aasta aprilli lõpust menetluspõhimõtete ühtlustamise tõttu ei käsitletud kiiruseületamist enam vähetähtsa väärtena.⁷⁰

R. Rebase poolt esitatud hoiatamismenetlust puudutavate andmete kohaselt oli hoiatamismenetluses menetletud LS § 227 lg 1 rikkumisi 2012. a. 2132, 2013. a. 64, aasta hiljem 40 ja 2015. a. ainult 2 ning LS § 227 lg 2 rikkumisi vastavalt 32, 4, 1 ja 0. LS § 227 lg 1 rikkumise eest määrati 2012. a. ainus hoiatustrahv.⁷¹ Täpsustavas 01.03.2021 toimunud telefonikõnes tõdes R. Rebane, et ka peale hoiatamismenetluse seadusest eemaldamist on suulist hoiatamist kohaldatud vaid mõnekümnel korral piirkiiruse ületamise juhtudel.⁷²

Võttes kokku eelpool toodud selgitused, saab järeldada, et esiteks oli piirkiiruse ületamise eest hoiatustrahvi kohaldamine ning üldisemalt hoiatamismenetluse kasutamine harv 01.01.2012–29.03.2015, eriti aga alates 2013. aastast, ning teiseks et suuline hoiatamine piirkiiruse ületamise korral polnud sage aastatel 2012–2019.

Analüüsides veel rahatrahvide arvu muutusi, siis nagu jooniselt 2 on näha, oli 2017. aastal LS § 227 lg 1 alusel kohaldatud rahatrahvide arv palju väiksem võrreldes varasemate aastatega. Selle põhjuseks tõi Reelika Rebane Eesti eesistumise Euroopa Liidu Nõukogus, mis vältas 2017. a teises pooles. Märkimisväärne hulk politseipatrulle oli hõivatud erinevate ürituste turvamisega, mistõttu liiklusjärelvalvele jäi aega vähem ja sellest tulenes ka väiksem rikkumiste fikseerimise ja rahatrahvide arv. Samuti võis aastate 2017 ja 2018 madalam LS § 227 lg 1 rahatrahvide arv olla põhjendatud erinevast töökorraldusest PPA siseselt.⁷³

Lisaks rahatrahvile, mõjutustrahvile ja 01.01.2012–29.03.2015 kehtinud VTMS § 53 lg 1 p 1 kohasele hoiatustrahvile oli võimalik isikut karistada piirkiiruse ületamise eest ka kirjaliku hoiatamismenetluse raames hoiatustrahviga.

Aastatel 2012–2019 sätestas viimase käesoleva töö ajavahemikku kuuluva, 30.12.2019 jõustunud ja 16.01.2020 kehtivuse kaotanud VTMS redaktsiooni § 54¹ lg 1, et seaduses sätestatud juhtudel võis kohtuväline menetleja mootorsõidukiga toime pandud liiklusväärteo puhul määrata hoiatustrahvi mootorsõiduki registrijärgsele omanikule või vastutavale

⁷⁰ Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 01.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

⁷¹ Rebane, R. Hoiatamismenetlus 2012–2015 01032021 (1). [2021]. Arvutivõrk [Hoiatamismenetlus 2012–2015 01032021 \(1\) \(1\).xlsx](#) (03.03.2021).

⁷² Reelika Rebase suulised selgitused autorile 01.03.2021.

⁷³ Op cit 72.

kasutajale esiteks sätte punkti 1 järgi juhul, kui vääртеomenetluse ajendiks oli automaatse liiklusjärelevalveseadmega edastatud teave liiklusnõuete rikkumise kohta, mille alusel oli visuaalselt tuvastatav mootorsõiduki registreerimismärk ning rikkumise tuvastamise aeg ja koht. Samuti võis sätte punkti 2 alusel hoiustrahvi määrata siis, kui teo avastanud järelevalvet teostaval ametnikul ei olnud võimalik kohe tuvastada mootorsõiduki juhti ning rikkumine jäädvustati fotol, filmil või muul teabesalvestisel, millelt oli visuaalselt tuvastatav mootorsõiduki registreerimismärk ning rikkumise tuvastamise aeg ja koht.

Vastavalt viimasele käesoleva töö raames arvestatavale 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud LS redaktsioonile määrati aastatel 2012–2019 LS § 262 p 1 kohaselt suurima lubatud sõidukiiruse ületamise korral hoiustrahv, mille suurus eurodes saadi lubatud sõidukiirust ületanud kilomeetrite arvu korrutamisel arvuga 3. Siiski pidi hoiustrahvi määramisel arvestama, et VTMS § 54¹ lg 4 alusel oli hoiustrahvi maksimaalmäär 190 eurot.

Reelika Rebane selgitas autorile, et VTMS § 54¹ lg 1 p 2 alusel hoiustrahvi määramine on olnud arendusjärgus ning polnud aastatel 2012–2019 kasutuses⁷⁴ ning kinnitas 21.01.2021 e-kirjas, et hoiustrahvi määramisel on kasutatud ainult automaatse järelevalve seadmeid.⁷⁵ Kuna VTMS § 54¹ lg 1 p 2 alusel hoiustrahvi määramist aastatel 2012–2019 ei kasutatud, analüüsib autor karistusstatistikat vaid VTMS § 54¹ lg 1 p 1 alusel määratud hoiustrahvi kohta.

Enne VTMS § 54¹ lg 1 p 1 alusel määratud hoiustrahvide statistika esitamist on vajalik selgitada, milliseid seadmeid mootorsõiduki kiiruse mõõtmiseks ja rikkumise fikseerimiseks kasutati. Autor avab, millised seadmed olid aastatel 2012–2019 VTMS § 54¹ lg 1 p 1 kohased automaatsed liiklusjärelevalveseadmed.

Vastavalt viimasele käesoleva töö raames arvestatavale 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud LS redaktsioonile sätestas aastatel 2012–2019 LS § 199 lg 1 p 4, et liiklusjärelevalvet võis teostada teisaldatava või statsionaarse tehnilise vahendiga. 01.07.2011 jõustunud ja kuni 08.05.2015 kehtinud statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi andmekogu põhimääruse redaktsiooni § 3 kohaselt peeti andmekogu, et läbi riigimaanteedele püsipaigaldatud statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi kogutud liiklusalaste õigusrikkumiste andmete töötlemise tagada tõhus liiklusjärelevalve lubatud piirkiiruse ületamise suhtes.

Põhimääruse § 4 lg 1 kohaselt oli statsionaarne automaatne kiirusmõõtesüsteem mõõtekabiini paigaldatud mõõtesüsteem, mis koosnes kiirusmõõtevahendist, dokumenteerimisseadmest ja vajalikest lisaseadmetest, mis oli ette nähtud liiklusalase

⁷⁴ Reelika Rebase suulised selgitused autorile 20.01.2021.

⁷⁵ Op cit 51.

õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist oli õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks.⁷⁶

09.05.2015 jõustunud ja kuni 05.05.2019 kehtinud statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimääruse redaktsiooni § 3 kohaselt oli andmekogu pidamise eesmärk kohalikele teedele ja riigimaanteedele püsipaigaldatud liiklusjärelvalve süsteemiga kogutud mootorsõidukiga lubatud sõidukiiruse ületamise ja mootorsõidukiga punase keelava fooritule nõuete rikkumise andmete töötlemise abil tagada tõhus liiklusjärelvalve. Põhimääruse § 4 lg 1 kohaselt oli sõidukiiruse mõõtmise kontekstis statsionaarne automaatne liiklusjärelvalve süsteem mõõtekabiini paigaldatud tehnoloogiliste seadmete kogum, mis koosnes sõidukiiruse mõõtmisel kiirusmõõtevahendist, dokumenteerimisest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis oli ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist oli õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks.⁷⁷

27.04.2019 vastu võetud ja 06.05.2019 jõustunud majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määruse nr 35 „Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus“ muutmise määruse p 1 kohaselt jäeti põhimääruse pealkirjast ja §-st 1 välja sõna „statsionaarse“, määruse p 2 kohaselt muudeti põhimääruse §-i 3, sätestades võimaluse koguda andmeid kohalikele teedele ja riigiteedele paigaldatud statsionaarsete ja teisaldatavate liiklusjärelvalve süsteemidega. Samuti muudeti määruse p 3 kohaselt põhimääruse § 4 lõiget 1, eemaldades sättest sõna „statsionaarse“, sõnaühendi „mõõtekabiini paigaldatud“ ning asendades sõna „kiirusmõõtevahendist“ sõnaga „kiirusmõõturist“.⁷⁸

Kui varasemad määruste regulatsioonid võimaldasid mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise üle järelvalve teostamiseks, õigusrikkumise fikseerimiseks ning mootorsõiduki ja selle juhi või omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks kasutada statsionaarset automaatset süsteemi, siis viimati mainitud muudatustega tekkis võimalus kasutada teisaldatavaid seadmeid. Seda kinnitab nt see, et enam ei pidanud tehnoloogilised seadmed olema mõõtekabiini paigaldatud.

Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele määruse täiendamine andis samuti aluse teisaldatavate seadmete kasutamisele. Antud määruse § 14 sätestas alates 01.07.2011 jõustunud redaktsioonist kuni 04.07.2019

⁷⁶ Statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi andmekogu põhimäärus. - RT I, 31.05.2011, 5.

⁷⁷ Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus. - RT I, 06.05.2015, 1.

⁷⁸ Majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määruse nr 35 „Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus“ muutmine. - RT I, 03.05.2019, 4.

kehtinud redaktsioonini nõuded automaatse kiirusmõõtesüsteemi paigaldamisele, mõõtmiseks ettevalmistamisele ja mõõtekoha valikule.⁷⁹

27.06.2019 vastu võetud ja 05.07.2019 jõustunud Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 78 „Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele” muutmise määruse p 14 alusel lisati antud määruse §-i 14 lõige 5 järgmises sõnastuses: „Kiirusmõõtesüsteemi paigaldaja või valdaja peab enne iga paigaldamist kontrollima, et kiirusmõõtesüsteem oleks vigastusteta ja selle taatluskohustus oleks täidetud.”⁸⁰ Sõnade ühend „enne iga paigaldamist“ viitab sellele, et kiirusmõõtesüsteemi sai hakata ühest kohast teise liigutama, seega tekkis võimalus hakata kasutama teiseldatavaid seadmeid.

Võttes kokku kõik eelpool esitatud ajas muutunud definitsioonid, siis ajavahemikul 01.01.2012–05.07.2019 mõõdeti kiirust ja fikseeriti VTMS § 54¹ lg 1 p 1 kontekstis kiiruse ületamist statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemiga, mis koosnes tehnoloogilistest seadmetest, sh järelevalvekaamerast või -kaamerateist, kiiruse mõõtmise vahendist, dokumenteerimisest ja muudest vajalikest lisaseadmetest, mis oli ette nähtud liiklusalase õigusrikkumise fikseerimiseks ning mille salvestist oli õigus kasutada mootorsõiduki ja selle juhi, mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja tuvastamiseks.

Seoses hilisemate määruste muudatustega võeti kasutusele võrreldes statsionaarsetega samasugused, aga teisaldatavad seadmed. Antud seadmed võeti kasutusele alates 05.07.2019, mil jõustus üle-eelmises lõigus nimetatud määrus. Seega ka karistusstatistika nende seadmete abil VTMS § 54¹ lg 1 p 1 kontekstis fikseeritud rikkumiste kohta pärineb ajavahemikust 05.07.2019-31.12.2019. a.

Käesolevas töös kasutab autor VTMS § 54¹ lg 1 p 1 kohasest automaatsest liiklujärelevalveseadmest üldiselt rääkides terminit „kiiruskaamera“, kitsamalt statsionaarsest seadmest rääkides terminit „statsionaarne kiiruskaamera“ ja teisaldatavast seadmest rääkides terminit „mobiilne kiiruskaamera“. Seda esiteks põhjusel, et nii statsionaarse kui teisaldatava automaatse seadme puhul fikseeriti kiiruse ületamine salvestise kaudu. Teiseks on antud terminid autori hinnangul muutunud ühiskonnas üldtuntud ja levinud terminiteks. Kolmandaks teeb antud töö lugemise oluliselt lihtsamaks ja mugavamaks lühemate terminite kasutamine.

Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele määruse 3. peatükk reguleeris aastatel 2012–2019 automaatse kiirusmõõtesüsteemiga sõidukiiruse mõõtmise metoodikat, vastavalt viimasele käesoleva töös

⁷⁹ Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele. - RT I, 22.04.2015, 35.

⁸⁰ Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 78 „Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele” muutmine. - RT I, 02.07.2019, 9.

analüüsitavasse ajavahemikku kuuluvale 05.07.2019 jõustunud ja käesoleva töö kirjutamiseni kehtiva määruse redaktsioonile. Määruse § 12 lg 2 järgi oli pildikäivituse mõõtesüsteemi sisestatud sõidukiiruse väärtus, mille ületamise korral mõõtesüsteem salvestas juhtumi andmed. Pildikäivituse piirväärtus ei tohtinud olla väiksem väärtusest, mis saadi asjaomasel teelõigul lubatud suurima sõidukiiruse väärtusele vastava laiendmääramatuse liitmisel. Määruse § 18 lg 2 kohaselt korrigeeriti juhtumiantmete edastamise ja andmekogus töötlemise käigus mõõtmistel saadud sõiduki kiiruse väärtust, lahutades sellest laiendmääramatuse, mille abil saadi lõplik mõõtetulemus.

Tabel 1. Aastatel 2012–2019 PPA poolt LS § 227 lg 1-4 rikkumiste eest kohaldatud VTMS § 54¹ lg 1 p 1 kohaste hoiatustrahvide arv.

Aasta LS § 227 lg-te 1-4 rikkumine	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
lg 1	42282	56123	82174	97200	110344	109370	106901	131129
lg 2	628	800	1657	2310	2904	2665	2580	3119
lg 3	23	34	64	75	71	97	89	122
lg 4	0	0	0	0	0	0	0	0

Allikas: PPA ekspertanalüütiku Raul Savimaa poolt esitatud andmed.⁸¹

Tabelis 1 esitatud andmeid analüüsides on näha, et kõige rohkem hoiatustrahve kohaldati aastatel 2012–2019 LS § 227 lg 1 rikkumise eest. Siiski tõusis antud aastatel tunduvalt ka LS § 227 lg 2 ja lg 3 kohaste rikkumiste eest kohaldatud hoiatustrahvide arv. Seejuures kasvas 2012 ja 2019 a. võrdluses kõige tugevamalt LS § 227 lg-te 2 ja 3 rikkumiste eest määratud hoiatustrahvide hulk, viiekordistudes antud aastate võrdluses. LS § 227 lg 1 rikkumiste eest määratud hoiatustrahvide arv aga kolmekordistus.

Tabelist 1 nähtuvalt aastatel 2012–2019 LS § 227 lg 4 määras piirkiiruse ületamise eest kohaldatud hoiatustrahvide arvu puudumise osas selgitas R. Rebane, et tema hinnangul polnud kiiruskaamerad lihtsalt fikseerinud kiiruse ületamisi LS § 227 lg 4 määras. Tema kogemuse järgi oli suurim kiiruskaamera poolt fikseeritud kiiruse ületamine aja jooksul olnud 63 km/h.⁸²

Kuigi R. Rebane ei kasutanud vastamisel konkreetset allikat, siis autori hinnangul võib tema vastust lugeda usaldusväärseks ja tegelikkusele vastavaks, sest ka R. Savimaa poolt esitatud karistusandmed viitavad sellele. Nimelt on esiteks LS § 227 lg 3 kohaste rikkumiste

⁸¹ Op cit 64.

⁸² Op cit 72.

eest määratud hoiatustrahvide arv palju madalam võrreldes LS § 227 lg 2 kohaste rikkumistega. Samuti tuleneb andmetest, et viimase LS § 227 lg 3 määras ehk 60 km/h piirkiiruse ületamise eest kohaldati vastavat 180 euro suurust hoiatustrahvi aastatel 2014 ja 2016–2018 kahel korral ja aastatel 2015 ja 2019 ühel korral ning aastatel 2012–2013 üldse mitte.⁸³

R. Savimaa sõnul suurenes 2019. aastal järsult LS § 227 lg-te 1-3 rikkumiste eest kohaldatud hoiatustrahvide arv seetõttu et 05.07.2019. a. võeti kasutusele mobiilsed kiiruskaamerad, lisaks kasutusel olnud statsionaarsetele kiiruskaameratele. 2019. aastal määratud hoiatustrahvide puhul olid rikkumised fikseeritud nii terve aasta vältel kasutuses olnud statsionaarsete kui ka 05.07.2019-31.12.2019 kasutatud mobiilsete kiiruskaamerate abil.⁸⁴

Jõudes erinevat liiki trahvide juurest teiste karistusliikide juurde, mida mootorsõidukijahi poolt lubatud sõidukiiruse ületamise korral määrata sai, analüüsib autor antud teo eest kohaldatud arvulist karistusstatistikat sõiduki juhtimisõiguse äravõtmiste ja arestide kohta aastatel 2012–2019.

Tabel 2. PPA poolt LS § 227 lg-te 2-4 alusel kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste arv aastatel 2012–2019.

Aasta LS § 227 lg- d 2-4	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
lg 2	889	564	564	538	528	382	394	360
lg 3	326	264	274	239	225	136	166	130
lg 4	71	78	69	76	76	49	61	66

Allikas: PPA politseijuhtivanalüütiku Reelika Rebase poolt esitatud andmed.⁸⁵

Reelika Rebase selgituste kohaselt oli 19.01.2021 kuupäeva seisuga esitatud PPA poolt kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste andmete puhul hõlmatud ka LS § 227 lg 5 alusel kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmised lisakaristusena.⁸⁶

Antud karistusstatistikat vaadates on näha, et LS § 227 lg-te 2 ja 3 alusel kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste puhul toimus tugev vähenemine aastal 2013, eriti LS § 227 lg 2

⁸³ Op cit 64.

⁸⁴ Raul Savimaa suulised selgitused autorile 07.01.2021.

⁸⁵ Op cit 52.

⁸⁶ Op cit 53.

puhul. Peale seda aga toimus mõlema lõike puhul karistuste arvu stabiliseerumine 4 aastaks, misjärel toimus jälle tugev langus kummagi lõike puhul ja seejärel uus stabiliseerumine. Seevastu LS § 227 lg 4 alusel kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste arv ei vähenenud aastatel 2012–2019 praktiliselt üldse.

Jõudes kohaldatud arestide statistika juurde, siis esitab autor andmed vaid LS § 227 lg 3 ja 4 alusel kohaldatud arestide kohta aastatel 2015–2019. LS § 227 lg-te 1 ja 2 rikkumiste eest polnud võimalik kohaldada aresti, v.a. siis, kui tegemist oli KarS § 72 lg 1 kohase rahatrahvi asendamisega arestiga, vastavalt viimasele käesolevas töös analüüsitavasse ajavahemikku kuuluva, 30.12.2019 jõustunud ja kuni 31.12.2019 kehtinud KarS-i redaktsioonile. Seega ei seondunud aresti kohaldamine nendel juhtudel piirkiiruse ületamisega, vaid sellega, et isik ei tasunud talle määratud rahatrahvi. Selliselt toimib autor ka arestide keskmiste määrade juures.

Vastavalt A. Ahvena poolt esitatud andmetele kohaldati LS § 227 lg 3 rikkumise eest aresti aastal 2015 13 korral, aastal 2016 17, aastal 2017 21, aastal 2018 25 ja aastal 2019 22 korral. LS § 227 lg 4 rikkumise eest aga aastal 2015 25, aastal 2016 27, aastal 2017 29, aastal 2018 43 ja aastal 2019 34 korral.⁸⁷ Võib öelda, et kohtu poolt aastatel 2015–2019 kohaldatud arestide puhul ei toimunud arvulist vähenemist aastate lõikes. Negatiivsena mõjub ka see, et LS § 227 lg-te 3-4, kuid eriti lõike 4 puhul suurenes kohaldatud arestide arv aastatel 2015–2019 tunduvalt.

Jõudes karistuste määradeni, mida piirkiiruse ületamise eest kohaldati aastatel 2012–2019, siis esmalt tuleb selgitada, millisest piirkiiruse ületamisest alates rikkumisi fikseerima hakati. Kiiruskaamerate puhul hakati menetlema ületamisi alates 3 km/h kiiruse ületamisest. Lisaks eelnevalt väljatoodud laiendmääramatusele arvestati sekkumiskünnisele juurde ka kokkuleppeline lubatud eksimus sõidukijuhile, mis oli kuni 3 km/h.⁸⁸

Seda kinnitavad ka kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatud hoiatustrahvide arvud. Nimelt oli statistika kohaselt kõige madalam trahvisumma LS § 227 lg 1 rikkumise eest 9 (eurot).⁸⁹ Kuna antud menetluses aastatel 2012–2019 vastavalt viimasele käesoleva töö raames arvestatavale 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud LS redaktsioonile määrati LS § 262 p 1 kohaselt lubatud sõidukiiruse ületamise korral hoiatustrahv, mille suurus saadi lubatud sõidukiirust ületanud kilomeetrite arvu korrutamisel arvuga 3, siis oli 3 km/h kiiruse ületamine esimene määr, mille puhul kiiruskaamera rikkumise fikseeris.

Kiiruse ületamist hakati menetlema ka kiirusmõõturiga mõõtmise puhul alates 3 km/h, sest karistusandmeid vaadates on näha, et mõjutustrahvi puhul oli LS § 227 lg 1 rikkumise eest

⁸⁷ Op cit 56.

⁸⁸ Andmete edastamine ja menetlemine. Kiiruskaamerad. Liikluskorraldus. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/tee/liikluskorraldus/kiiruskaamerad/andmete-edastamine-ja-menetlemine> (04.03.2021).

⁸⁹ Op cit 64.

madalaim määratud trahvisumma samuti 9 eurot.⁹⁰ Aastatel 2012–2019 oli LS § 262¹ lõike 2 p 4 kohaselt LS § 227 lõike 1 sätestatud väärteo puhul mõjutustrahvi suurus eurodes vastav lubatud suurimat sõidukiirust ületanud kilomeetrite arvu arvuga 3 korrutisega.

Kuna aastatel 2012–2019 kohaldati hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi eelnevas kahes lõigus viidatud viisil, siis oli olemas otsene seos lubatud sõidukiiruse ületamise ja kohaldatud trahvide vahel. Järgnevalt esitab autor erinevates trahvisummade vahemikes lubatud sõidukiiruse ületamise eest kirjaliku hoiatamismenetluse raames kohaldatud hoiatustrahvide ja lühimenetluse raames kohaldatud mõjutustrahvide protsentuaalsed osakaalud aastatel 2012–2019 kohaldatud hoiatus- ja mõjutustrahvide koguarvust.

Seejärel jagades trahvisummade vahemikud mõtteliselt kolmeks, saab järeldada, millistes vahemikes piirkiiruse ületamist kõige sagedamini ette tuli antud aastatel. Autor ei esita alla 0,1% jäävaid osakaale, sest nendele vastav trahvide arv oli niivõrd väike, et eraldi nende osakaalude välja toomata jätmine järelduste sisu ei muuda.

Tabel 3. Piirkiiruse ületamise eest aastatel 2012–2019 PPA poolt LS § 227 lg-te 1-4 alusel kohaldatud hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi trahvisummade vahemike protsentuaalne osakaal hoiatus- ja mõjutustrahvide koguarvust (%).⁹¹

Aasta Trahvisumma eurodes	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019
9-30	87,9	86,1	84,4	81,8	80,0	82,4	82,4	82,2	1,9
33-45	7,8	9,2	9,9	11,4	12,5	11,0	11,0	11,3	32,0
48-60	2,6	3,1	3,5	4,2	4,7	3,9	3,9	3,9	65,9
63-75	0,8	0,8	1,2	1,4	1,6	1,4	1,4	1,3	-
78-90	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	-
93-105	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	-
108-120						0,1	0,1	0,1	-

Allikas: PPA ekspertanalüütiku Raul Savimaa poolt esitatud andmed.⁹²

Arvestades Tabelis 3 esitatud statistikat ning selgitatud arvutuskäiku, saab järeldada, et aastatel 2012–2019 kohaldati kirjaliku hoiatamismenetluse raames hoiatustrahvi enam kui 80% juhtudest mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise eest 3-10 km/h ja aastatel 2012–2014 vähem kui 10% ja aastatel 2015–2019 ligi 11% juhtudest 11-15 km/h piirkiiruse ületamise eest.

⁹⁰ Op cit 64.

⁹¹ Tabeli viimases veerus on 2019. aastat puudutavad mõjutustrahvide andmed.

⁹² Op cit 64.

Piirkiiruse ületamise eest 16–20 km/h kohaldati hoiatustrahvi aastatel 2012–2019 2,6 – 4,7% juhtudest, 21-25 km/h ligi 1% , 26-30 ja 31-35 km/h tunduvalt alla 1% ning 36-40 km/h alla 0,1% või isegi väiksemalt osakaalul juhtudest. Enam kui 40 km/h piirkiiruse ületamiste eest kohaldatud hoiatustrahvide osakaal oli alla 0,1% juhtudest. Seejuures kohaldati 2019. a. lühimenetluse raames mõjutustrahvi vaid 1,9% juhtudest piirkiiruse ületamise eest 3-10 km/h, 32% juhtudest piirkiiruse ületamise eest 11-15 km/h ja 65,9% juhtudest piirkiiruse ületamise eest 16–20 km/h.

Kuigi autor varasemalt tõi välja, et kiiruse ületamist ei peetud juba pikemat aega vähetähtsaks väärteks⁹³, võib autori arvates madal piirkiiruse 3-10 km/h ületamise eest kohaldatud mõjutustrahvide arv näidata seda, et vastavalt viimasele käesoleva töö raames analüüstitavasse ajavahemikku kuuluvale 30.12.2019 jõustunud ja kuni 16.01.2020 kehtinud VTMS redaktsioonile peeti VTMS § 3¹ lg 1 ja 2 kontekstis siiski piirkiiruse ületamist antud määras vähetähtsaks ja menetlust ei alustatud, et keskenduda suuremal määral kiirust ületanutele. Seda hoolimata sellest, et lühimenetluse läbi viimine oli lihtne ja kiire, nagu eespool selgitatud.⁹⁴

Järgnevalt esitab autor ka aastatel 2012–2019 LS § 227 lg-te 1-4 alusel kohaldatud rahatrahvide, juhtimisõiguse äravõtmiste ja arestide keskmised karistuse määrad. Nimelt, kuigi antud karistuste kohaldamisel polnud lõplik karistuse määr sõltuvuses otse kiiruse ületamise määrast, siis siiski näitab keskmiste karistuste määrade muutumine seda, kuidas riigipoolne karistuspraktika mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise eest karistamisel muutus.

Autor korrutab keskmiste määrade leidmiseks iga aasta puhul eraldi kõigi LS § 227 lõigete alusel kohaldatud karistuste määrad läbi kordadega mil antud määra kohaldati. Seejärel liidab autor korrutised kokku ja jagab summa kohaldatud karistuste üldarvuga, leidmaks keskmist karistuse määra.

Tabel 4. LS § 227 lg-te 1-4 alusel PPA poolt kohaldatud rahatrahvi keskmine määr aastatel 2012–2019 eurodes.

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
LS § 227 lg- ed 1-4								
lg 1	37,8	46,4	59,3	63,8	66,7	64,8	69,3	64,3
lg 2	93,0	124,4	138,3	136,6	134,4	132,5	140,5	144,1
lg 3	353,1	401,3	442,2	442,4	412,3	414,7	427,6	435,2

⁹³ Supra, lk 26.

⁹⁴ Supra, lk 25.

lg 4	627,9	702,4	785,5	833,6	774,5	749,8	715,4	728,0
------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Allikas: PPA ekspertanalüütiku Raul Savimaa poolt esitatud andmed.⁹⁵

Tabel 5. LS § 227 lg-te 2-4 alusel PPA poolt kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste keskmine määr aastatel 2012–2019 kuudes.

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
LS § 227 lg- ed 2-4								
lg 2	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,6
lg 3	3,7	3,5	3,5	3,4	3,6	3,5	3,6	3,5
lg 4	7,0	6,6	8,2	6,9	5,4	5,6	5,6	5,9

Allikas: PPA politseijuhtivanalüütiku Reelika Rebase poolt esitatud andmed.⁹⁶

LS § 227 lg 3 alusel kohaldatud arestide keskmine määr oli aastal 2015 11 päeva, aastal 2016 11,8 päeva, aastal 2017 10,1 päeva, aastal 2018 9,7 päeva ja aastal 2019 8,2 päeva. LS § 227 lg 4 puhul oli keskmine määr aastal 2015 10 päeva, aastal 2016 13,3 päeva, aastal 2017 13 päeva, aastal 2018 11,6 päeva ja aastal 2019 11 päeva.⁹⁷

Analüüsides antud kolme karistusliigi kohta käivat karistuspraktikat lubatud sõidukiiruse ületamise eest aastatel 2012–2019, saab öelda, et rahatrahvide kontekstis karmistus karistuspraktika, keskmine rahatrahv tõusis kõige jõulisemalt LS § 227 lg 1 rikkumise eest. Kõigi LS § 227 lg-te puhul tõusis keskmine rahatrahv kuni aastani 2014 kiirelt, mille järel stabiliseerus karistuse suurus. Kerget langust keskmise karistuse määras näitas vaid LS § 227 lg 4 alusel rahatrahvi kohaldamine peale 2015. aastat.

Juhtimisõiguse äravõtmiste puhul olid LS § 227 lg-te 2 ja 3 alusel kohaldatud karistuse kestused aastate jooksul keskmiselt üsna sarnased, küll aga langes LS § 227 lg 4 alusel kohaldatud karistuse keskmine kestus tunduvalt aastal 2016 võrreldes varasemate aastatega ning püsis muutumatuna kuni 2019. aastani. Kohtu poolt kohaldatud arestide puhul niivõrd selget karistuspraktika muutumist toimunud polnud aastatel 2015–2019 arvestades LS § 227 lg-te 3 ja 4 alusel kohaldatud areste.

Siiski tuleb arvestada sellega, et aastatel 2012–2019 arvestati viimase käesolevas töös analüüsitavasse ajavahemikku kuuluva, 30.12.2019 jõustunud ja kuni 31.12.2019 kehtinud

⁹⁵ Op cit 64.

⁹⁶ Op cit 52.

⁹⁷ Op cit 56.

KarS redaktsiooni kohaselt nii rahatrahvi, juhtimisõiguse äravõtmise kui ka aresti puhul karistuse kohaldamisel ka KarS § 56 lg 1 alusel süüdlase isikut ja teisi täiendavaid asjaolusid. Seetõttu võis autori arvates karistusstatistika aastate lõikes rohkem kõikuda, sõltuvalt konkreetsetest rikkujatest, kellele karistus määrati.

Võttes kokku eelpool esitatud karistusstatistika mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise eest, siis alustades kohaldatud karistuste arvudest, järeldub, et aastatel 2012–2019 ei näidanud kiiruse ületamine aastate lõikes kuigi suuri vähenemismärke. Esiteks suurenes PPA poolt LS § 227 lg-te 3 ja 4 ulatuses piirkiiruse ületamise eest määratud rahatrahvide hulk aastate jooksul, LS § 227 lg 2 ulatuses piirkiiruse ületamise eest määratud rahatrahvide arv püsis aastatel 2012–2019 ligikaudses vahemikus 21 000 – 25 000, näitamata selgeid vähenemismärke.

Kuigi võib tuua positiivsena välja selle, et PPA poolt LS § 227 lg 1 kohaste määratud rahatrahvide arv vähenes aastast 2012 kuni aastani 2018 (k.a.)⁹⁸ väga jõudsalt, siis tegelikkuses ei saa autori hinnangul teha järeldust, et piirkiiruse ületamine LS § 227 lg 1 ulatuses ehk kuni 20 kilomeetrit tunnis tunduvalt vähenenud oleks. Seda seetõttu, et 2019. aastal võeti kasutusele lühimenetlus ja mõjutustrahv. Nagu eelpool selgitatud, oli antud menetlusliigi rakendamine LS § 227 lg 1 väärteokoosseisu puhul kohustuslik, asendades valdaval hulgal piirkiiruse ületamiste fikseerimisel rahatrahvi kohaldamise mõjutustrahviga.⁹⁹

Lisaks võimaldas eelnevast lähtudes lühimenetlus suurendada järelevalveks kasutatavat aega, jõuda rohkemate rikkujateni ning ka seetõttu suurendada fikseeritud kiiruse ületamiste ja nende eest määratud karistuste arvu.¹⁰⁰ Autori hinnangul on tõenäoline, et olukorras, kus lühimenetluse instituut oleks olnud olemas ka aastatel 2012–2018, oleks hoolimata sõltumatutest trahvide arvude kõikumise põhjustest olnud kohaldatavate mõjutustrahvide arv üsna lähedane 2019. a. arvule. Seega ei saa autori hinnangul väita eriti kindlalt, et oleks toimunud LS § 227 lg 1 määras piirkiiruse ületamise vähenemine aastatel 2012–2018. Seda kinnitab ka LS § 227 lg-te 1-3 määras piirkiiruse ületamiste eest kohaldatud hoiustrahvide arvu tõus aastatel 2012–2019.

Siiski positiivsena võib välja tuua PPA poolt LS § 227 lg-te 2 ja 3 rikkumise eest juhtimisõiguse äravõtmiste arvu vähenemise aastatel 2012–2016, kuigi aastatel 2017–2019 stabiliseerus ka selle karistusliigi kohaldamine antud rikkumiste eest. Problemaatiline on autori hinnangul veel see, et nii PPA poolt kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmiste arv aastatel 2012–2019 LS § 227 lõike 4 rikkumiste eest kui ka kohtu poolt aastatel 2015–2019 kohaldatud

⁹⁸ Autori märkus: aasta 2019 puhul oli LS § 227 lg 1 alusel kohaldatud väga madala hulga rahatrahvide taga lühimenetluse üldreeglina kohustuslik rakendamine, nagu eelpool selgitatud. Seega 2019. aasta puhul ei saa PPA poolt kohaldatud rahatrahvide arvu võrrelda varasemate aastatega.

⁹⁹ Supra, lk 23.

¹⁰⁰ Supra, lk 25.

arestide arv on mõlemad vastavatel aastatel püsinud üsnagi ühesugused, kõikides aastate lõikes.

Seejuures selgemat tõusutrendi aastatel 2015–2019 näitas just LS § 227 lg 4 rikkumiste eest kohaldatud arestide arv. Kuna joonisel 2 esitatud andmetest tuleneb¹⁰¹, et antud ajavahemikul kasvas ka PPA poolt aastatel LS § 227 lg 4 alusel kohaldatud rahatrahvide arv, siis võib autori hinnangul öelda, et toimus suurel määral piirkiiruse ületamiste sagenemine antud aastatel, kuna raskete rikkumiste eest kohaldatud karistuste arv kasvas mitme karistusliigi puhul.

PPA poolt kohaldatud arvulise karistusstatistika ning selle kohta toodud järelduste pinnalt võib öelda, et kõige sagedasemalt ületati mootorsõidukiga aastatel 2012–2019 suurimat lubatud piirkiirust kuni 20 kilomeetrit tunnis ehk pandi toime LS § 227 lg 1 kohane rikkumine. Antud rikkumise eest kohaldati esiteks 2019. aastal PPA poolt kõrgel hulgal mõjutustrahvi võrrelduna aastatel 2012–2018 kohaldatud rahatrahviga ja teiseks statistika järgi kõige suuremal arvul aastatel 2012–2019 kirjaliku hoiatamismenetluse raames hoiatustrahvi.

Kuigi jooniselt 2 on näha, et rahatrahvi kohaldati PPA poolt aastatel 2012–2019 LS § 227 lg 2 rikkumise eest rohkematel juhtudel kui LS § 227 lg 1 rikkumise eest¹⁰², siis siiski selgitas autor eespool, et kui lühimenetluse instituuti oleks rakendatud aastatel 2012–2018, siis oleks mõjutustrahvide arv olnud üsna sarnane 2019. a. mõjutustrahvide arvule. Seega oleks LS § 227 lg 1 rikkumiste eest kohaldatud mõjutustrahvide arv olnud vähemalt üsna sarnane LS § 227 lg 2 alusel kohaldatud rahatrahvide arvule, mis oli aastatel 2012–2019 vahemikus 20 000–25 000.

Sageduselt teisena ületati mootorsõidukiga lubatud sõidukiirust aastatel 2012–2019 LS § 227 lg 2 määras, kolmandana lg 3 määras ja neljandana lg 4 määras. Nimelt on LS § 227 lg-te 2–4 rikkumiste puhul olemas korrelatsioon rikkumise raskuse ja PPA poolt määratud karistuste arvu vahel – mida suurem on rikkumise aste ehk mida rohkem on lubatud sõidukiirust ületatud normi järgi, seda väiksem on kohaldatud karistuste arv võrreldes madalama rikkumise astmega, tingimusel, et võrreldakse sama karistusliiki, nt juhtimisõiguse äravõtmist.

See korrelatsioon kehtib nii PPA poolt kohaldatud rahatrahvi, hoiatustrahvi kui ka juhtimisõiguse äravõtmise puhul. Kuna aastatel 2012–2019 LS § 227 lg-te 2–4 alusel PPA poolt kohaldatud rahatrahvide, hoiatustrahvide ja juhtimisõiguse äravõtmise arvusid võrreldes on näha, et arvuliselt kohaldati antud karistusi kõige rohkem lg 2 määras lubatud sõidukiiruse ületamisel, vähem lg 3 määras sõidukiiruse ületamisel ja kõige vähem lg 4 juhtudel, on autori

¹⁰¹ Supra, lk 24.

¹⁰² Supra, lk 24.

hinnangul õigustatud järeldada, et need rikkumiste sageduste suhted olid ka liikluses sellised, nagu karistamiste statistika sageduste suhteid kajastab.

Samuti järeldub aastatel 2012–2019 kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatud hoiatustrahvide ja lühimenetluses kohaldatud mõjutustrahvide määrade statistika kaudu, et kõige rohkem esines piirkiiruse ületamist 3-10 km/h, seejärel 11-15 km/h ja kolmandana 16–20 km/h. Ka sellest tuleneb, et LS § 227 lg 1 määras piirkiiruse ületamine oli aastatel 2012–2019 kõige sagedasem.

Kokkuvõtlikult puhtalt PPA poolt kohaldatud arvulise karistusstatistika ning hoiatus-ja mõjutustrahvide määrade statistika alusel võib järeldada, et kõige sagedasemalt ületati mootorsõidukiga suurimat lubatud sõidukiirust kuni 20 kilomeetrit tunnis, sageduselt teisena 21-40 kilomeetrit tunnis, sageduselt kolmandana 41-60 kilomeetrit tunnis ja kõige harvemini üle 60 kilomeetri tunnis.

Piirkiiruse ületamise eest aastatel 2012–2019 kohaldatud rahatrahvide, juhtimisõiguse äravõtmiste ja arestide karistuspraktika puhul järeldub, et karmistumine toimus rahatrahvide suuruse puhul, kuid peale 2014. aastat karistuse keskmine suurus stabiliseerus. Kerget langust keskmise karistuse määras näitas kõigest vaid LS § 227 lg 4 alusel rahatrahvi kohaldamine peale 2015. aastat. Juhtimisõiguse äravõtmiste puhul olid LS § 227 lg-te 2 ja 3 alusel kohaldatud karistuse kestused aastatel 2012–2019 keskmiselt üsna sarnased. Siiski langes LS § 227 lg 4 alusel kohaldatud karistuse keskmine kestus tunduvalt aastal 2016 ning püsis muutumatuna kuni 2019. aastani. Kohtu poolt kohaldatud arestide puhul niivõrd selget karistuspraktika muutumist toimunud pole aastatel 2015–2019 arvestades LS § 227 lg-te 3 ja 4 alusel kohaldatud areste.

2.2. Isikute suhtumine piirkiiruse ületamisse ning nende hinnangud piirkiiruse ületamise põhjustele

Autor analüüsib järgnevalt, millised olid aastatel 2012–2019 isikute enda arvamused ja hinnangud nii enda osas kui ka üldiselt kiiruse ületamise probleemi ja selle põhjustesse. Autor kasutab analüüsiks küsitlusuuringuid, alustades Maanteeameti tellimisel aastatel 2012–2019 seoses lubatud sõidukiiruse ületamisega läbiviidud küsitlusuuringutest. Teiseks kasutab autor ka enda poolt läbiviidud küsitlusuuringu tulemusi, tegemaks järeldusi isikute vaadetest kiiruse ületamisesse, sh lubatud piirkiiruse ületamise põhjustest.

2.2.1. Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringud

Alustades Maanteeameti poolt tellitud küsitlustest, siis viidi neid läbi aastatel 2012–2019 ühesuguse meetodi alusel. Alustades aastatest 2012–2014, siis võtab autor nende aastate puhul aluseks Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruande, mis koostati 2010–2014 a. läbiviidud sõidukiiruse teemaliste küsitlusuuringute tulemuste põhjal ja mis sisaldas läbiviidud uuringute kokkuvõtet.¹⁰³ Kuna autori jaoks vajaminevad aastad 2012–2014 on hõlmatud antud kokkuvõtvas aruandes, on antud aruanne käesoleva töö jaoks asjakohane.

Antud aruandes toodi välja, et aastatel 2010–2014 läbiviidud küsitlusuuringute puhul koostati küsitluse valim suurusega 1000 aktiivset mootorsõidukijuhti. Antud valim moodustati representatiivse elanikkonnaküsitluse põhimõtete järgi.¹⁰⁴ Ankeet koosnes küsimusest, millele küsitletav pidi andma enda hinnangulise vastuse. Aruandes toodi välja, et sama metoodika järgi läbiviidud kordusuuringud võimaldasid jälgida mootorsõidukijuhtide hoiakute ja käitumise muutumist ajas ning kavandada liiklusohutusala ennetustööd.¹⁰⁵ Selline oli eelnevast tulenevalt küsitluste valimi koostamise metoodika ja valim aastatel 2012–2014.

Aastal 2015 viis küsitlusuuringut läbi Turu-uuringute AS, mis järgis valimi koostamisel üle 14-aastase Eesti elanikkonna üldmudelit ehk struktuuri maakondade, asulatüüpide, soo, vanusegruppide ja rahvuse lõikes.¹⁰⁶ 2015. aasta küsitlusuuringu valimiks oli 1255 juhiloa omanikku.¹⁰⁷

2016. aastal OÜ Eesti Uuringukeskuse poolt läbiviidud küsitlusuuringu puhul lähtuti valimi koostamisel samadest põhimõtetest, mis 2015. aasta küsitlusuuringu puhul ning valimi suuruseks oli 1000 sõidukijuhti.¹⁰⁸ 2017. aastal Turu-uuringute AS-i poolt läbiviidud küsitlusuuringu puhul moodustas üldkogumi üle 15-aastane Eesti elanikkond, samuti kaaluti tulemused valimi koostamisel üldkogumile vastavaks lisaks 2015. aasta muutujatele ka

¹⁰³ Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused. Valikor Konsult OÜ. 2010–2014 a. Tartu 2014, lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soidukiiruse_teemalise_kusitlusuuringu_tulemused_2010-2014_a.pdf (25.01.2021).

¹⁰⁴ Op cit 103, lk 42.

¹⁰⁵ Op cit 103, lk 3.

¹⁰⁶ Sõidukiirus 10/2015.Turu-uuringute AS. *Sine loco*, 2015, lk 4. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soidukiirus_2015_aruanne.pdf (25.01.2021).

¹⁰⁷ Op cit 106, lk 4-5.

¹⁰⁸ Sõidukiirus 2016. Uuringuraport. Tellija: Maanteeamet. Töö teostaja: OÜ Eesti Uuringukeskus. Eesti Uuringukeskus. *Sine loco*. Juuli 2016, lk 5. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/mnt_soidukiirus_2016_raport_euk.pdf (25.01.2021).

hariduse järgi, lähtudes muus osas 2015. aastaga samadest põhimõtetest¹⁰⁹ ning valimi suuruseks oli 504 sõidukijuhti¹¹⁰.

2018. aastal Turu-uuringute AS-i poolt läbiviidud küsitlusuuringu puhul lähtuti valimi koostamisel samadest põhimõtetest¹¹¹, mis aasta varem ning valimi suuruseks oli 476 sõidukijuhti¹¹². Niisamuti lähtuti 2019. aastal Turu-uuringute AS-i poolt läbiviidud küsitlusuuringu puhul valimi koostamisel põhimõtetest¹¹³, millest 2017. aastal ning valimi suuruseks oli 599 sõidukijuhti¹¹⁴.

2019. a. küsitlusuuringu projektijuht ja aruande koostamise eest vastutaja¹¹⁵ Liis Grünberg selgitas seoses valimiga autorile, et valimi puhul oli alati peetud silmas mootorsõidukijuhte ja mootorsõidukite juhtimist puudutavat, kuigi valimi sõnastus aastate jooksul erines. Samuti ei mõjuta tema hinnangul aastate omavahelist võrdlemist aspekt, et näiteks 2015. aastal oli valimi kriteeriumiks see, et isik oleks mootorsõidukit viimase 12 kuu jooksul vähemalt 1000 km juhtinud, ning 2017. aastal, et isik oleks antud aja jooksul üldse juhtinud mootorsõidukit, sest küsimusi esitati siiski mootorsõidukijuhtidele.¹¹⁶ Autor nõustub põhiosas nende seisukohtadega, samuti märkas ka autor ise, et igal aastal oli valimi puhul omas võtmes olemas nõue, et vastaja peab olema juhtinud mootorsõidukit.

Kuigi nende isikute vastused, kes juhtisid 12 kuu jooksul mootorsõidukit suuremal määral, võivad erineda vähem juhtinud isikute vastustest vähemalt osaliselt, siis kasutab autor siiski antud küsitlusuuringud. Nimelt pole teisi samalaadseid uuringuid Eestis autorile teadaolevat järjepidevalt läbi viidud ning teiseks ka antud küsitlusuuringutes polnud aastate jooksul selgelt eristatud autori poolt analüüsitud aspektide puhul, kuidas isikute vastused erinesid sõltuvalt viimase 12 kuu jooksul mootorsõidukiga läbitud vahemaast. Arvestades L. Grünbergi ning varasemaid¹¹⁷ selgitusi erinevate terminite ulatuse üle, saab küsitlusuuringu tulemuste põhjal teha järeldusi mootorsõidukeid ja mootorsõidukijuhtide käitumist ja arusaamu puudutavates aspektides.

¹⁰⁹ SÕIDUKI JUHTIMINE JOOBES, VÄSIMUSSEISUNDIS JA SÕIDUKIIRUSE VALIK. Turu-uuringute AS. *Sine loco*. 09/2017, lk 5. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2017_aruanne.pdf (25.01.2021).

¹¹⁰ Op cit 109, lk 12.

¹¹¹ Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. *Sine loco*. 09/2018, lk 5. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2018_aruanne.pdf (25.01.2021).

¹¹² Op cit 111, lk 10.

¹¹³ Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. *Sine loco*. 09/2019, lk 4. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2019_aruanne.pdf (25.01.2021).

¹¹⁴ Op cit 113, lk 8.

¹¹⁵ Op cit 113, lk 5.

¹¹⁶ Liis Grünbergi suulised selgitused autorile 25.01.2021.

¹¹⁷ Supra, lk 9-10.

Viimasena selgitas L. Grünberg ka seda, et kõigi aastatel 2010–2019 läbiviidud küsitlusuuringute puhul arvestati valimi koostamisel Eesti elanikkonna üldmudelit ning küsimustikele vastasid vaid mootorsõidukijuhid, kes ettenähtud kriteeriumitele vastasid. Vastajate erinevus aastate lõikes aga tulenes sellest, et kui aastatel 2010–2016 sooviti saada vastused kätte üldmudeli alusel koostatud planeeritud hulga vastajate käest, kes vastasid ettenähtud kriteeriumitele, siis aastatel 2017–2019 valiti välja üldmudeli alusel koostatud 1000-line valim isikuid, kuid küsimustele vastasid vaid need, kes vastasid kriteeriumitele.¹¹⁸

Tema selgituste kohaselt uuriti aastatel 2010–2016 üldmudeli alusel potentsiaalselt sobivate isikute käest, kas nad vastavad ettenähtud tingimustele. Negatiivse vastuse korral liiguti järgmiste potentsiaalsete kandidaatide juurde, kuni vähemalt planeeritud valim sobivaid isikuid oli kiiruse ületamisega seonduvatele küsimustele vastused andnud. Aastatel 2017–2019 aga jäädigi esmalt planeeritud valimi raamesse ehk küsitleti ligi 1000-lise valimi raames ettenähtud kriteeriumitele potentsiaalselt vastavaid isikuid. Kuna aga kõik isikuid ei vastanud nõutud kriteeriumitele, jäi lõplik vastajate arv, kes said vastata kiiruse ületamisega seonduvatele küsimustele, nendel aastatel väiksemaks kui planeeritud valim.

Antud erinevused aastate lõikes tema hinnangul aga ei mõjuta andmete võrdlemist ja järelduste tegemist, sest aastate lõikes olid valimi moodustamise mudel ja põhimõtted praktiliselt ühesugused.¹¹⁹ Järgnevate küsitlusuuringute puhul kasutab autor viitamisel võimaluse korral võimalikult hiliseid küsitlusuuringuid ja aruandeid, milles tuuakse ka sama aspekti kohta käivad varasemate aastate vastused. See tuleneb sellest, et küsitlusuuringutes küsiti käesoleva töö jaoks olulisi küsimusi aastate lõikes väga sarnase või identse sisu ja formuleeringuga, samuti aitab see kokku hoida etteantud mahtu. Kolmandaks võivad hilisemates küsitlusuuringutes või aruannetes esitatud varasemaid aastaid puudutavad andmed olla täpsustatud.

Alustades isikute käitumisest ja hoiakutest liikluses, siis aastatel 2012–2014 küsiti Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruande kohaselt vastajatelt järgnev küsimus: „Kui palju Te tavaliselt ületate kiiruspiirangut (km/h)?“¹²⁰. Küsimuses eristati linnadevahelisi põhiteid, kohalikke (väiksemaid) maanteid ja linna, asulaid. Etteantud vastusevariandid iga koha puhul olid „0“, „1-5“, „6-10“, „11–20“ ja „üle 20 km/h.“¹²¹

Enne statistika esitamist selgitatakse aruandes lisaks seda, et küsimuses kasutatud teeliigid ei vastanud teadlikult ei Maanteeameti riigiteede klassifikatsioonile ega projekteerimismäärde toodule, sest juhtide teadmisi teede klassifitseerimise alustest ei peetud

¹¹⁸ Op cit 116.

¹¹⁹ Op cit 116.

¹²⁰ Op cit 103, lk 7.

¹²¹ Op cit 103, lk 7.

piisavateks. Seetõttu peeti vajalikuks esitada küsimused vaid selgitavana, kattumata ametliku teede klassifikatsiooniga.¹²² Etteruttavalt öeldes jäi antud teede klassifikatsioon küsitlusuuringute puhul samaks ka aastate 2015–2019 puhul.

Tabel 6. Kiirusepiirangu ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel aastatel 2012–2014 (%).

Aasta	2012	2013	2014
Ületamise määr			
0 km/h	16	18	19
1-5 km/h	38	37	36
6-10 km/h	37	35	36
11–20 km/h	9	10	9
Üle 20 km/h	0	0	0

Allikas: Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused. Valikor Konsult OÜ. 2010–2014 a. Tartu 2014, lk 8.¹²³

Tabel 7. Kiirusepiirangu ületamise määr kohalikel, väiksematel maanteedel aastatel 2012–2014 (%).

Aasta	2012	2013	2014
Ületamise määr			
0 km/h	16	20	22
1-5 km/h	43	42	41
6-10 km/h	33	31	30
11–20 km/h	8	7	7
Üle 20 km/h	0	0	0

Allikas: Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused. Valikor Konsult OÜ. 2010–2014 a. Tartu 2014, lk 9.¹²⁴

Tabel 8. Kiirusepiirangu ületamise määr linnades ja asulates aastatel 2012–2014 (%).

Aasta	2012	2013	2014
Ületamise määr			
0 km/h	34	35	37
1-5 km/h	44	45	44
6-10 km/h	20	18	18
11–20 km/h	2	2	1

¹²² Op cit 103, lk 7.

¹²³ Op cit 103, lk 8.

¹²⁴ Op cit 103, lk 9.

Üle 20 km/h	0	0	0
-------------	---	---	---

Allikas: Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused. Valikor Konsult OÜ. 2010–2014 a. Tartu 2014, lk 10.¹²⁵

Tabelites 6, 7 ja 8 esitatud andmete puhul on vajalik mainida kahte aspekti. Esiteks esitati aastate lõikes enne protsentuaalsete osakaalude välja toomist iga teeliigi puhul ka reaalne vastajate jaotus absoluutarvuliselt erinevate vastusevariantide vahel 1000 vastaja seast. Protsentuaalsete osakaalude esitamisel teisendati vastajate absoluutarvud iga vastusevariandi puhul ümber täisarvulisteks protsentideks. Seejuures aga ümardati arve ebaühtlaselt: kui üldiselt ümardati vastajate arvude puhul arvud 5-9 ja nendega lõppevad arvud ülespoole, siis mõnes kohas ümardati aga allapoole, samuti kui üldjuhul ümardati vastajate arvud vahemikus 0-4 ja nende arvudega lõppevad arvud allapoole, siis mõnedes kohtades ümardati aga ülespoole.¹²⁶ Seega võivad mõned tabelites 6, 7 ja 8 esitatud protsentuaalsed osakaalud umbes 1% vahemikus kõikuda võrreldes tegelike arvudega.

Teiseks, kuna nagu öeldud, teisendati vastajate arvud iga vastusevariandi puhul ümber üles -või allapoole täisarvulisteks protsentideks, siis on eksitavad tabelites 6, 7 ja 8 toodud andmed, nagu oleksid puudunud aastate 2012–2014 puhul vastajad, kes ületasid erinevatel teeliikidel kiirusepiirangut üle 20 km/h. Nimelt jäi nende arv iga aasta ja teeliigi puhul alla 10 vastaja¹²⁷ ehk 1000 vastaja seast alla 1%, mistõttu protsentidena kajastusidki need arvud 0%-liste osakaaludena.

Vastavalt 2019. aastal Turu-uuringute AS-i poolt läbiviidud küsitlusuuringule uuriti aastatel 2015–2019 samuti küsitlusuuringutes vastajatelt, kui suurel määral nad piirkiirust ületavad erinevatel teedel.¹²⁸ Nagu selgitatud, jäi teede klassifikatsioon küsitlusuuringute puhul samaks, mis 2012–2014 aastate puhul. Siiski aga muutusid vastusevariandid varesemaga võrreldes – aastatel 2015–2019 olid vastusevariandid teeliikide puhul „Ei ületa kiirust“, „1-5 km/h“, „6-10 km/h“, „üle 11 km/h“ ja „Ei oska öelda“.¹²⁹

Tabel 9. Piirkiiruse ületamise määr linnadevahelistel põhiteedel aastatel 2015–2019 (%).

Aasta	2015	2016	2017	2018	2019
Ületamise määr					

¹²⁵ Op cit 103, lk 10.

¹²⁶ Op cit 103, lk 7-10.

¹²⁷ Op cit 103, lk 7-10.

¹²⁸ Op cit 113, lk 11.

¹²⁹ Op cit 113, lk 11.

Ei ületa kiirust	18	24	25	30	27
1-5 km/h	45	45	41	38	44
6-10 km/h	32	28	27	26	24
Üle 11 km/h	4	2	5	4	4
Ei oska öelda	0	0	2	2	1

Allikas: Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. *Sine loco*. 09/2019, lk 11.¹³⁰

Tabel 10. Piirkiiruse ületamise määr kohalikel maanteedel aastatel 2015–2019 (%).

Aasta Ületamise määr	2015	2016	2017	2018	2019
Ei ületa kiirust	41	39	35	41	36
1-5 km/h	35	40	38	37	42
6-10 km/h	19	19	22	18	19
Üle 11 km/h	3	2	2	2	2
Ei oska öelda	1	1	3	1	2

Allikas: Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. *Sine loco*. 09/2019, lk 11.¹³¹

Tabel 11. Piirkiiruse ületamise määr linnades ja asulates aastatel 2015–2019 (%).

Aasta Ületamise määr	2015	2016 ¹³²	2017	2018	2019
Ei ületa kiirust	52	54	51	56	54
1-5 km/h	32	33	36	34	34
6-10 km/h	14	12	10	8	10
Üle 11 km/h	2	1	1	1	0
Ei oska öelda	0	-	3	1	2

Allikas: Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. *Sine loco*. 09/2019, lk 11.¹³³

Tabelis 11 toodud 2016. aastat puudutavad andmed pärinevad 2016. aasta küsitlusuuringust, sest 2019. aasta küsitlusuuringu puhul, mida autor ülejäänud aastate osas

¹³⁰ Op cit 113, lk 11.

¹³¹ Op cit 113, lk 11.

¹³² Op cit 108, lk 10.

¹³³ Op cit 113, lk 11.

kasutas, ei olnud esitatud 2016. aasta andmeid selle kohta, milline protsent vastanuid ületas piirkiirust üle 11 km/h. Lisaks peab autor vajalikuks mainida, et tabelites 9, 10 ja 11 esitatud andmete puhul ei tule protsentuaalsete osakaalude liitmisel täis tervikut ehk 100%-i või ületatakse seda. Näiteks tuleb 2016. aastal kohalikel maanteedel erinevates määrades piirkiirust ületanud vastajate protsentide liitmisel kokku 101%. Siiski on nende vigade puhul autori hinnangul tegemist vastajate absoluutarvude üles-ja allapoole ümardamisel tekkinud vigadega, mis enda marginaalsuse tõttu käesoleva töö raames tehtavate järelduste sisu ei mõjuta.

Aastatel 2015 ja 2017–2019 jagati sõidukijuhid erinevatesse gruppidesse vastavalt sellele, kuivõrd nad enda vastuste järgi erinevatel teeliikidel kiiruspiirangut ületasid.¹³⁴

Tabel 12. Piirkiiruse ületamise määrast tulenevad grupid aastatel 2015 ja 2017–2019 (%).

Piirkiiruse ületamise määrast tulenev grupp Aasta	Ei ületa kiirust (kõikjal 0 km/h)	Ei ületa kiirust olulisel määral (mõnel teel kuni 5 km/h)	Osalised kiiruse ületajad (mõnel teel üle 5 km/h)	Alatised kiiruse ületajad (kõikjal üle 5 km/h)	Ei oska öelda
2019	21	44	26	7	1
2018	28	38	26	7	1
2017	21	41	26	10	2
2015	15	44	28	13	0

Allikas: Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. *Sine loco*. 09/2019, lk 12.¹³⁵

Võttes kokku liiklejate hoiakuid liikluses lähtuvalt mootorsõidukijuhtide poolt antud vastustest küsitlusuuringutes, saab järeldada, et aastatel 2012–2019 tõusis kõigi teeliikide puhul nende mootorsõidukijuhtide osakaal, kes oma väite kohaselt piirkiirust ei ületanud. Tõus oli jõuline just linnade ning asulate ja kohalike maanteedel 2015. aastal, peale mida toimus stabiliseerumine aastate lõikes. Linnadevaheliste põhiteede puhul suurenes kiirust oma väitel mitte ületajate osakaal aastate jooksul samuti, kuid eriti just 2016. aastal.

1-5 km/h piirkiiruse oma väitel ületajate osakaal püsis linnadevahelistel põhiteedel ja kohalikel maanteedel aastate jooksul üsna sarnane, kuid võrreldes aastatega 2012–2014 oli aastatel 2015–2019 tunduvalt väiksem nende vastajate osakaal, kes linnades ja asulates antud määras piirkiirust oma väitel ületasid. Linnadevahelistel põhiteedel vähenes alates 2015. aastast küll 6-10 km/h piirkiiruse oma väitel ületajate osakaal, kuid kui aastatel 2012–2015 toimus

¹³⁴ Op cit 113, lk 12.

¹³⁵ Op cit 113, lk 12.

samas määras piirkiiruse ületamise vähenemine oma väitel kohalikel maanteedel ja linnades ning asulates, siis peale 2015. aastat vastajate väitel vähenemine peatus. Üle 11 km/h piirkiiruse ületamise osas on vastajate osakaal selgelt vastajate väitel vähenenud ainult linnade ja asulate puhul aastate lõikes.

Vaadates tabeli 12 kohaseid gruppe, saab järeldada, et aastatel 2015–2018 tõusis vastajate väitel nende vastajate osakaal, kes piirkiirust ei ületanud üldse mitte, kuid aastal 2019 toimus jällegi selles osas langus. Seejuures muretekitav on see, et aastatel 2015–2019 ei vähenenud nende vastajate osakaal, kes vastajate väitel piirkiirust olulisel määral ei ületanud ja nende osakaal, kes osaliselt piirkiirust ületas. Siiski positiivsena mõjub vastajate väitel alatiste piirkiiruse ületajate osakaalu vähenemine.

Jõudes kiiruse ületamise põhjuste juurde, siis aastatel 2012–2014 küsiti Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruande kohaselt vastajatelt küsimus: „Millisel põhjusel Te tavaliselt ületate/ületaksite kiiruspiirangut?“¹³⁶ Vastajatele etteantud põhjused olid järgmised: a) kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused, b) teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik, c) ma naudin kiiret sõitu, d) kogemata, e) kiirustamine kohtumisele, f) kehtestatud piirang ei vasta tegelikele oludele, g) kuni + 10 km/h on üldiselt aktsepteeritav, h) kuni + 20 km/h on üldiselt aktsepteeritav, i) auto võimekuse proovimine, j) vahelejäämise risk on väike, k) muu põhjus (nimeta mis!). Vastajatel oli võimalus valida vastusevariantide „nõus“, „pigem nõus“, „mitte eriti“ ja „üldse mitte“ vahel.¹³⁷

Tulles aastateni 2015–2019, siis aastal 2015 uuriti kiiruse ületamise põhjuste osas vastajatelt, kuivõrd nad nendega enda puhul nõustuvad¹³⁸, mida tehti ka aastatel 2017¹³⁹ ja 2019¹⁴⁰. Aastal 2016 aga uuriti vastajatelt, kuivõrd nad nõustuvad, et loetletud põhjused on kiiruseületamise põhjusteks¹⁴¹ ning niiviisi esitati küsimus ka aastal 2018¹⁴². Kuigi küsimuse asetus erines aastati, on autori hinnangul andmed siiski võrreldavad, sest nagu eelnevalt öeldud, küsiti küsitlusuuringutes küsimusi mootorsõidukijuhtidelt, kes autori arvates lähtuvad sõltumata küsimuse sõnastusest vastamisel vähemalt osaliselt enda kogemusest mootorsõiduki juhtimisel.

Vastajatele etteantud põhjused olid aastatel 2015–2019 samasugused, mis eelpool toodud aastate 2012–2014 puhul, kuid üks lisatud põhjus oli möödasõit.¹⁴³ Vastajatel oli

¹³⁶ Op cit 103, lk 11.

¹³⁷ Op cit 103, lk 11.

¹³⁸ Op cit 106, lk 17.

¹³⁹ Op cit 109, lk 47.

¹⁴⁰ Op cit 113, lk 13.

¹⁴¹ Op cit 108, lk 31.

¹⁴² Op cit 111, lk 57.

¹⁴³ Op cit 113, lk 15.

aastatel 2015 ja 2017–2019 võimalus valida vastusevariantide „nõus“, „pigem nõus“, „ei oska öelda“, „pigem ei nõustu“ ja „üldse ei nõustu“ vahel.¹⁴⁴ Aastal 2016 olid vastusevariandid „täiesti nõus“, „pigem nõus“, „ei oska öelda“, „pigem ei nõustu“ ja „üldse ei nõustu“.¹⁴⁵

Aastaid 2012–2014 puudutavad andmed esitati Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruandes¹⁴⁶ ja esitatakse ka siinkohal nende vastanute protsentidena, kes toodud põhjustega nõustusid või pigem nõustusid. Aastatel 2015–2019 esitati kiiruse ületamise põhjuseid puudutavad vastajate seisukohad nende vastanute kumulatiivsete protsentidena, kes toodud põhjustega nõustusid ja pigem nõustusid.¹⁴⁷ Selliselt esitab ka autor antud andmed. Kuigi aastatel 2012–2014 ja 2015–2019 oli erinevat sidesõna kasutatud, siis tegelikkuses arvestati kokku nõustujate ja pigem nõustujate osakaalud.

Tabel 13. Põhjustega aastatel 2012–2014 nõustunud või pigem nõustunud ning aastatel 2015–2019 nõustunud ja pigem nõustunud vastajad (%).

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Põhjused								
Kiiruspiirangu ületamist soodustavad sõidutingimused	76	77	74	61	57	81	72	76
Teiste liiklejate kiirusest tingitud kiirusvalik	58	61	62	63	72	83	81	82
Ma naudin kiiret sõitu	37	36	37	20	31	53	40	36
Kogemata	60	63	66	68	69	73	68	68
Kiirustamine kohtumisele	63	68	66	41	54	76	63	65
Kehtestatud kiiruspiirang ei vasta liiklustingimustele	62	62	60	50	57	57	57	58
Kuni + 10 km/h on üldiselt aktsepteeritav	76	71	67	56	64	55	50	54
Kuni + 20 km/h on üldiselt aktsepteeritav	20	18	18	5	9	10	9	6

¹⁴⁴ Op cit 106, lk 18; Op cit 109, lk 48; Op cit 111, lk 38; Op cit 113, lk 14.

¹⁴⁵ Op cit 108, lk 14.

¹⁴⁶ Op cit 103, lk 11.

¹⁴⁷ Op cit 113, lk 15.

Auto võimekuse proovimine	22	19	20	8	23	32	25	19
Vahelejäämise väike risk	17	15	15	17	34	38	28	28
Möödasõit	-	-	-	88	85	86	81	84

Tabelis 13 toodud andmed aastate 2012–2014 osas pärinevad Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruandest.¹⁴⁸ Aastate 2015–2017 puhul pärinevad andmed 2017. aasta küsitlusuuringust, milles oli arvuliselt esitatud lisaks aastale 2017 ka aastate 2015 ja 2016 andmed kiiruse ületamise põhjustega nõustujate ja pigem nõustujate protsentuaalsete osakaalude kohta.¹⁴⁹

Aastaid 2018¹⁵⁰ ja 2019¹⁵¹ puudutavad andmed pärinevad vastavate aastate küsitlusuuringutest, sest kummagi aasta küsitlusuuringu puhul polnud varasemate aastate võrdlusjoonistel toodud arvuliselt välja muutusi isikute seisukohtades aastatel 2018–2019. Seetõttu pidi autor kasutama ja viitama antud aastate küsitlusuuringuid eraldi, liites mõlema aasta puhul kokku erinevate kiiruse ületamise põhjustega nõustujate ja pigem nõustujate protsentuaalsed osakaalud.

Võttes kokku viidatud andmed kiiruse ületamise põhjuste kohta aastate jooksul, saab järeldada küsitlusuuringute raames antud vastuste pinnalt seda, et kõige tugevam põhjus alates 2015. aastast piirkiiruse ületamisele oli möödasõit. Kui aga arvestada kogu ajavahemikku, mida töös analüüsitakse, siis kolm kõige tugevamat põhjust kiiruse ületamisele olid vastajate arvates teiste liiklejate kiirusvalik, soodustavad sõidutingimused ja kogemata kiiruse ületamine. Need põhjused olid aastatel 2012–2019 üsnagi püsivalt kõrge tähtsusega. Positiivsena saab välja tuua selle, et kuni + 10 ja +20 km/h piirkiiruse ületamise üldine aktsepteeritavus oli järjest väiksema osa vastajate seas piirkiiruse ületamise põhjuseks.

Samuti saab järeldada, et vähene risk jääda piirkiiruse ületamise eest vahele oli üks väiksema tähendusega põhjuseid aastate jooksul auto võimekuse testimise kõrval. Kuigi esimesena mainitud põhjuse tähtsus aja jooksul ka tõsiselt teatud määral, polnud tõus kuigi märkimisväärne. Kõige väiksema tähendusega põhjus aga oli kuni + 20 km/h kiiruse ületamise üldine aktsepteeritavus, mitte auto võimekuse testimine.

¹⁴⁸ Op cit 103, lk 11-12.

¹⁴⁹ Op cit 109, lk 49.

¹⁵⁰ Op cit 111, lk 38-39.

¹⁵¹ Op cit 113, lk 14-15.

2.2.2. Autori poolt läbiviidud küsitlusuuring

Järgnevalt analüüsib autor enda poolt läbiviidud küsitlusuuringu tulemusi. Küsitluse vorm on esitatud allpool.¹⁵² Küsitlus koostati kasutades *Google Forms* internetikeskkonna ankeedi vormi. Antud keskkonna valis autor põhjusel, et autor oli varasemalt antud keskkonna süsteemi ja vastuste kuvamise metoodikaga juba kokku puutunud.

Küsitlusuuringu eesmärgiks oli saada teada, millised on mõnede noorte inimeste vaated kiiruse ületamise probleemi erinevate aspektide suhtes. Küsitlusuuringu viis autor läbi veebi teel, tehes antud küsitluse suhtluskeskkonna *Facebook* vahendusel enda kontaktidele vastamiseks kättesaadavaks. *Facebook*'i suhtluskeskkonna teel oli ka vastajal endal võimalik oma kontaktidele küsitlust jagada, mida tehti neljal korral.

Kuigi autor sätestas eesmärgina tuvastada noorte inimeste vaateid, siis tegelikkuses oli kitsalt „noorte“ välja toomine ebavajalik, kuna tegelikkuses soovis autor saada üldisemalt võimalikult paljude isikute vaateid. Kuigi autori enda kontaktides oli suurem osa vastajaid autoriga ühesuguse või sarnase vanusega, ei olnud eraldi „noorte“ välja toomine vajalik, sest kõigi vastajate vastuseid arvestati võrdselt. Samuti kuigi küsitluse sissejuhatavas lõigus esitati analüüsitava ajavahemiku algusaastana aasta 2011, otsustas autor varasemalt esitatud põhjustel¹⁵³ peale küsitluse läbiviimist muuta algusaastaks aasta 2012. Siiski ei mõjuta see asjaolu autori hinnangul küsitlusega saadud vastuste usaldusväärsust, sest küsitluses andsid isikud vastuseid enda isiklike arvamuste pinnalt konkreetses ajahetkes, samuti ei muutunud hiljem küsimuste sisu, millele isikud vastanud olid.

Küsitlus tehti kättesaadavaks 07.10.2021 ning vastuseid arvestati kuni 07.11.2021 (k.a.). Kokku vastas küsitlusele 72 isikut, kes kõik andsid nõusoleku enda vastuste kasutamiseks magistritöö kirjutamise raames. Järgnevalt esitatavate vastuste puhul toob autor välja nii kõigi vastajate peale kokku esitatud vastused kui ka eristab vastuseid vastavalt soole, tegemaks järeldusi, kas meeste ja naiste arvamustes ja suhtumises kiiruse ületamisesse esineb erinevusi, ja kui jah, siis milliseid. Küsitlusele vastajatest olid 16 inimest 19-, 12 inimest 20-, 15 inimest 21-, 6 inimest 22-, 13 inimest 23-, 5 inimest 24- ja 2 inimest 30-aastased. Vastajatest 1 inimene oli 29-, 1 inimene 32- ja 1 inimene 45-aastane. 46 vastajat (63,9%) olid naised ja 26 mehed (36,1%).

Alustades isikute arvamuste saamisest kiiruse ületamise probleemi suhtes, siis küsitluse kolmandas küsimuses palus autor vastajatel panna etteantud liiklusalased probleemid, millest

¹⁵² Käesoleva töö 1. lisa.

¹⁵³ Supra, lk 5.

üks oli piirkiiruse ületamine, enda jaoks tähtsuse järjekorda. Küsimuse eesmärk oli saada teada, kui tähtsal kohal asub teiste probleemide kõrval vastajate jaoks piirkiiruse ületamine.

Teised liiklusalased kitsaskohad valis autor meedia ja enda kogemuse kaudu saadud teadmiste alusel, püüdes jälgida, et ükski etteantud probleemidest poleks teistega võrreldes liiga väikese ega suure tähtsusega. Saadud vastused esitab autor alljärgneva tabelina parema ülevaate saamiseks, esitades vastajate arvu iga probleemi kohta käiva olulisuse järjestuse kohta. Kõige olulisemat probleemi tähistab „1.“ ja kõige vähem olulist „5.“. Autor esitab ühes tabelis nii üldised vastajate arvud kui ka meeste ja naiste vastajate arvud selliselt, et esimene arv tähistab üldist vastajate arvu, teine meesvastajate arvu ja kolmas naisvastajate arvu. Nagu öeldud, vastas küsitlusele 72 vastajat, kellest 26 olid mehed ja 46 naised.

Tabel 14. Üldine, mees- ja naisvastajate arv liiklusalaste probleemide olulisuse järjestuse suhtes.

Probleem Tähtsuse järjekord	Piirkiiruse ületamine	Kulunud teekattemärgistused	Teede seisukord	Ebakorrektne parkimine	Pikivahe mittehoidmine
1.	23/5/18	5/1/4	21/11/10	10/5/5	13/4/9
2.	12/8/4	11/7/4	13/3/10	11/3/8	25/5/20
3.	13/3/10	17/5/12	18/7/11	10/5/5	14/6/8
4.	14/5/9	24/5/19	8/2/6	14/7/7	12/7/5
5.	10/5/5	15/8/7	12/3/9	27/6/21	8/4/4

Tabeli 14 kohaselt peeti kõigi vastajate peale kokku kõige olulisemaks liiklusalaseks probleemiks piirkiiruse ületamist, mille aetas esimesele kohale 23 vastajat. Siiski väga lähedal esimesele kohale tähtsuselt oli 21 vastajaga teede seisukord. Selgelt kolmandale kohale jäi vastajate arvates pikivahe mittehoidmine, neljandale väikese vahega ebakorrektne parkimine ja konkurentsituult viimasele kohale jäid kulunud teekattemärgistused.

Selged erinevused on aga olemas meeste ja naiste hinnangute vahel. Meeste puhul tuleb järeldada, et kõige tähtsamaks probleemiks liikluses oli nende hinnangul ülekaalukalt teede seisukord ja tähtsuselt teist-kolmandat kohta jagasid piirkiiruse ületamine ja ebakorrektne parkimine. Tähtsuselt neljandale kohale jäi pikivahe mittehoidmine, mille tähtsust rõhutas 4 meesvastajat. Viiendale ehk kõige vähem tähtsale kohale asetati kulunud teekattemärgistuste probleem. Seejuures hakkas meeste vastuste juures silma, et üsnagi ühtlaselt jaotusid vastused erinevate probleemide tähtsuse järjekorra paika panemisel, erandiks oli vaid teede seisukorra tähtsuselt 1. järjekoha probleemiks lugemine.

Naiste puhul aga kujunes selgelt kõige olulisemaks probleemiks piirkiiruse ületamine ja tähtsusele teisele kohale jäi teede seisukord. 3. järjekoha probleemiks jäi pikivahe mittehoidmine ja 4. järjekoha probleemiks ebakorrektnen parkimine. 5. kohale jäi napilt kulunud teekattemärgistuse teema. Naisvastajate puhul üldjoontes oli probleemide tähtsuse jaotus selgepiiriliseks.

Küsitluse neljandas küsimuses soovis autor saada teada, kui tihti vastajad olid juhtinud koroonakriisile eelnenud 12 kuu jooksul mootorsõidukit. Sellise ajaperioodi valis autor, sest COVID-19-ga seotud kriis muutis isikute igapäevast elu tunduvalt, mistõttu pidas autor otstarbekaks uurida nõ tavapärase ajaperioodi kohta. Küsimuse esitas autor selleks, et saada teada, millise mootorsõiduki juhtimise sagedusega isikud küsitlusele vastasid. Vastustest tulenes, et mainitud ajaperioodil juhtis mootorsõidukit peaaegu iga päev 38,9% vastanutest, paaril päeval nädalas 37,5% vastanutest, mõni kord kuus 11, 1% vastanutest, mõnel korral 12 kuu jooksul 2,8% vastanutest ja mootorsõidukit ei juhtinud üldse 9,7% isikutest. Meeste puhul olid antud protsendid vastavalt 53,8%, 23%, 7,6%, 3,8% ja 11,5% ja naiste puhul 30,4%, 45,6%, 13%, 2,1% ja 8,6%.

Viienda küsimuse raames soovis autor saada vastused küsimusele, kas vastajad on kunagi mootorsõidukiga lubatud sõidukiirust ületanud. Vastustest tulenes, et 26,4% ületas lubatud sõidukiirust praktiliselt iga kord kui ta mootorsõidukiga kuhugi sõitis ning 30,6% umbes pooltel kordadel, kui kuhugi sõideti. 23,6% vastas, et nemad ületasid sõidukiirust suhteliselt harva ning enamasti ainult siis kui tee oli tühi ja ohutu. 8,3% tõdes, et nemad ületasid sõidukiirust ainult olulise hädavajaduse korral ja 11, 1% eitasid sõidukiiruse ületamist. Meesvastajate seas jagunesid protsentuaalsed osakaalud vastavalt järgnevalt: 34,6%, 38,4%, 11,5%, 7,6% ja 7,6%. Naisvastajate seas oli jagunemine vastavalt järgnev: 21,7%, 26%, 30,4%, 8,6% ja 13%.

Viienda küsimuse raames saadud vastustest tuleneb, et rohkem kui neljandik vastajaid ületas piirkiirust peaaegu alati mootorsõidukiga sõites, ning et peaaegu kolmandik vastajaid umbes pooltel kordadest. Seega oluliselt üle poole vastajatest ületasid piirkiirust vähemalt umbes pooltel kordadel. Järeldada saab lisaks, et meeste seas on saadud vastuste põhjal piirkiiruse ületamine sagedasem võrreldes naistega. Nimelt oli meeste seas ligi kolm neljandikku neid, kes ületasid piirkiirust vähemalt umbes pooltel kordadel, seevastu kui naiste seas oli neid vastajaid ligi 50%. Naiste puhul on näha, et meestega võrreldes oli nende seas enam neid, kes ületasid piirkiirust täiendavate tingimuste olemasolul – kui tee oli tühi ja ohutu ja kui oli tegemist olulise hädavajadusega. Lisaks oli naisvastajate seas rohkem neid, kes polnud ületanud piirkiirust üldse.

Kuuendas küsimuses uuris autor vastajatelt, kui mitu mootorsõidukijuhti kümnest nende hinnangul piirkiirust iga sõidu puhul ületab. Küsimustes 7-19 palus autor vastajatel vastata, kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest toovad erinevad põhjused selle kaasa. Kuuenda küsimuse puhul tekitab autor vastuste esitamisel järelduste tegemiseks 3 vastusevariantide gruppi, mis tähistavad erinevat piirkiiruse ületajate osakaalu kümne mootorsõiduki juhi seast. Vastusevariandid 0-4 mootorsõidukijuhti kümnest tähistavad madalat piirkiiruse ületajate osakaalu, 5-7 keskmist ja 8-10 kõrget piirkiiruse ületajate osakaalu.

Küsimuste 7-19 puhul tekitab autor vastuste esitamisel järelduste tegemiseks samuti 3 vastusevariantide gruppi, mis tähistavad erinevat piirkiiruse ületamise juhtumite osakaalu kümne piirkiiruse ületamise juhtumi seast. Vastusevariandid 0-4 juhtumit kümnest tähistavad madalat piirkiiruse ületamise juhtumite osakaalu, 5-7 keskmist ja 8-10 kõrget juhtumite osakaalu. Autor esitab nii kuuenda küsimuse kui küsimuste 7-19 puhul grupeeritult vastused, liites kokku viidatud gruppidesse kuuluvatele vastusevariantidele vastajate poolt antud vastuste protsendid.

Alustades kuuendast küsimusest, siis 4,2% vastajatest leidsid et kümnest 0-4 mootorsõidukijuhti ületavad lubatud piirkiirust iga sõidu korral, kümnest 5-7 mootorsõidukijuhi puhul oli antud protsent 44,4% ja kümnest 8-10 mootorsõidukijuhi puhul 51,4%. Meesvastajate puhul valis madala piirkiiruse ületajate osakaalu 3,8% vastanutest, keskmise 38,4% ja kõrge 57,6% vastanutest ja naisvastajate puhul vastavalt 4,3%, 47,8% ja 47,8% vastanutest. Antud vastustest tuleneb, et 95,8% vastanute hinnangul ületab piirkiirust iga sõidu korral vähemalt iga teine mootorsõidukijuht.

Seega nagu eeldada võis, hindasid vastajad teiste mootorsõidukijuhtide kiiruse ületamist oluliselt sagedasemaks võrreldes enda kiiruse ületamise sagedusega. Lisaks saab vastustest järeldada, et isikute hinnangul on piirkiiruse ületamine liikluses levinud. Seda saab järeldada selle pinnalt, et vastanute peale kokku sai kõige rohkem vastanute häáli kõrge mootorsõidukijuhtide grupp, kuigi naisvastajad andsid võrdselt keskmisele ja kõrgele mootorsõidukijuhtide osakaalu grupile häáli.

Järgnevalt analüüsib autor küsimustele 7-19 antud vastanute hinnanguid, kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest erinevad põhjused selle kaasa toovad. Vastavad põhjused valis autor välja osaliselt eeskujuna teiste asutuste poolt läbi viidud küsitlusuuringutest, kuid osaliselt ka arvestades töös analüüstavaid kiiruse ületamise vastaseid meetmeid.

Autor esitab vastused eelpool esitatud viisil, liites kokku viidatud gruppidesse kuuluvatele vastusevariantidele vastajate poolt antud vastuste protsendid. Sellise liitmise tulemusena on näha, millised piirkiiruse ületamise põhjused esinevad vastajate hinnangul eriti sagedasti, keskmisega sagedusega ja harva. Autor teeb järeldused kõigi vastajate ning meeste

ja naiste osas eraldi. Autor esitab ühes tabelis koos iga põhjuse puhul protsentuaalselt nii üldised tulemused kui ka meeste ja naiste tulemused. Esimene number tabelis tähistab üldist vastajate protsenti kõikidest vastanutest, teine meesvastanute protsenti kõigist meesvastanutest ja kolmas naisvastajate protsenti kõikidest naisvastajatest. Viidatud viisil koostatud tabel on leitav allpool.¹⁵⁴

Võttes kokku autori poolt läbiviidud küsitluse tulemused, võib järeldada esiteks, et piirkiiruse ületamise probleem on kõigi vastajate peale kokku kõige tähtsam liiklusalane probleem, kuid mitte ülekaalukalt. Meesvastajate seas on suurimaks liiklusalaseks probleemiks teede seisukord, tähtsusest teist ja kolmandat kohta jagasid ebakorrektnen parkimine ja piirkiiruse ületamine. Seevastu naisvastajate puhul on selgelt esikohal tähtsusest piirkiiruse ületamine.

Üldiselt olid vastajad tihedalt mootorsõidukit juhtinud COVID-19 kriisile eelnenud 12 kuu jooksul, sest enam kui kolm neljandikku olid vähemalt paar korda nädalas mootorsõidukit juhtinud. Vastajate hinnangul on üldiselt kiiruse ületamine levinud, sellest annab kinnitust see, et rohkem kui 90% vastanute hinnangul ületab piirkiirust iga sõidu korral iga teine mootorsõidukijuht. Seda saab järeldada ka selle pinnalt, et vastanute peale kokku sai kõige rohkem vastanute häáli kõrget mootorsõidukijuhtide osakaalu tähistav grupp ehk grupp, mille puhul mootorsõidukijuhtide arv kümnest, kes iga sõidu korral piirkiirust ületab, on 8, 9 või 10.

Samuti saab järeldada, et vastajate endi seas on piirkiiruse ületamine väga levinud. Sellest annab kinnitust see, et rohkem kui neljandik vastajaid ületab piirkiirust peaaegu alati, veidi vähem kui kolmandik ligi pooltel sõitudest, alla neljandiku vastajaid aga harvemini, s.t. kui tee on ohutu ja tühi. Kuna veidi alla 10% vastajatest nentis piirkiiruse ületamist ka hädajuhtumitel, üllatas kokkuvõttes autorit, kui vähe on neid, kes üldse piirkiirust ei ületa. Nais- ja meesvastajate vahel seisneb kõige tugevam erinevus selles, et meeste seas leidub tunduvalt enam naistega võrreldes neid, kes ületasid piirkiirust peaaegu alati või ligi pooltel sõitudest.

Siiski on naiste seas tunduvalt suurem osakaal neid võrreldes meestega, kes ületavad kiirust harvadel juhtudel, kui tee on tühi ja ohutu. Kuna naisvastajate seas on rohkem neid, kes ületavad piirkiirust harvemini ja üldse mitte, järeldab autor, et vähemalt antud küsitluse vastuste pinnalt saab jaatada levinud arusaama, et meeste seas esineb piirkiiruse ületamist enam kui naiste seas.

Tabeli 15 kohaselt¹⁵⁵ tuleb kõigi vastajate peale kokku lugeda kõige sagedasemaks piirkiiruse ületamise põhjuseks kiiruse kuni +10 km/h ületamise üldist aktsepteeritavust ning sageduselt järjekorras teiseks põhjuseks soodustavaid sõidutingimusi. Keskmise sagedusena

¹⁵⁴ Käesoleva töö 2. lisa.

¹⁵⁵ Käesoleva töö 2. lisa.

esinevaks põhjuseks tuleb lugeda liiga karme kiiruspiiranguid teatud kohtades, möödasõiduvajadust lubatud piirkiirusel liikuvast sõidukist ning kaasliiklejate kiirusvalikut.

Kõige harvem esinevateks põhjusteks on vastajate hinnangul kiiruspiirangu kogemata ületamine, kiiruse kuni + 20 km/h ületamise üldine aktsepteeritavus, hirm jääda hiljaks, soov nautida kiiret sõitu, teel sõiduki võimekuse testimine, madal karistuse määr vahele jäädes, madal teadlikkus piirkiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest ja viimaseks väike risk jääda piirkiiruse ületamise eest vahele. Seejuures saab järeldada, et teel sõiduki võimekuse testimine on vastajate hinnangul kõige harvemini esinev põhjus piirkiiruse ületamisele, sest kõige suurem osakaal vastajaid leidis, et antud põhjus kuulub madala piirkiiruse ületamise juhtumite osakaalu gruppi.

Meeste ja naiste puhul eraldivõetuna on kõige sagedamini esinevad piirkiiruse ületamise põhjused samasugused ja samas järjekorras tähtsusele, mis kõigi vastajate peale kokku. Kui mehed pidasid keskmise sagedusega esinevateks põhjuseid neid põhjuseid, mida ka üldiselt kõigi vastajate peale kokku sellesse kategooriasse kuuluvateks peeti, siis naisvastajad pidasid keskmise sagedusega põhjusteks kaasliiklejate kiirusvalikut, liiga karme kiiruspiiranguid mõnedes kohtades ning hirmu hiljaks jääda.

Meesvastajate puhul kattuvad harva esinevad kiiruse ületamise põhjused nendega, mis anti kõigi vastajate peale kokku, lisaks on meeste arvates samuti teel sõiduki võimekuse testimine kõige harvemini esinev piirkiiruse ületamise põhjus. Naisvastajate arvates aga on harva esinevateks põhjusteks möödasõiduvajadus lubatud piirkiirusel liikuvast sõidukist, kiiruspiirangu kogemata ületamine, kiiruse kuni + 20 km/h ületamise üldine aktsepteeritavus, soov nautida kiiret sõitu, teel sõiduki võimekuse testimine, madal karistuse määr vahele jäädes, madal teadlikkus piirkiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest väike risk jääda piirkiiruse ületamise eest vahele. Seejuures pidasid ka naised teel sõiduki võimekuse testimist kõige harvemini esinevaks piirkiiruse ületamise põhjuseks.

Seega võib öelda, et meeste ja naiste vahel ei esine olulisi erinevusi vaadetes piirkiiruse ületamise põhjuste sagedusele – ainsaks erinevuseks tuleb lugeda see, et kui naised pidasid hirmu jääda hiljaks keskmise sagedusega ja möödasõiduvajadust lubatud piirkiirusel liikuvast sõidukist harva esinevaks piirkiiruse ületamise põhjuseks, siis meeste puhul olid hinnangud vastuspidised.

3. Kiiruse ületamise vähendamiseks rakendatud meetmed Eestis aastatel 2012–2019 ja seni rakendamata lahendused

Järgnevas peatükis analüüsib autor esiteks aastatel 2012–2019 Eestis rakendatud kiiruse ületamise vastaseid meetmeid, analüüsides nende kasutamisprikat, teiseks mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele ja kolmandaks kas ja milliseid puuduseid nende endi ja nende rakendamisel esineb ning mida võiks puuduste olemasolul muuta. Lisaks analüüsib autor mõnda Eestis seni rakendamata meedet kiiruse ületamise vähendamiseks, analüüsides nende mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele ning millised eelised ja puudused nende meetmete puhul esinevad. Samuti jõuab autor järeldusele, kas mõni neist meetetest võiks asendada mõne aastatel 2012–2019 kasutusel olnud kiiruse ületamise vastase meetme.

3.1. Kiiruse ületamise vähendamiseks rakendatud meetmed Eestis aastatel 2012–2019

Alustades aastatel 2012–2019 rakendatud kiiruse ületamise vastastest meetmetest, siis analüüsib autor iga meetme puhul nende kasutamisprikat antud aastatel. Seejärel analüüsib autor nende mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele, kas ja milliseid puuduseid meetmete endi ja nende rakendamise juures esines ning mida võiks parandada meetmete juures puuduste olemasolul.

3.1.1. Kiiruse ületamise eest kohaldatavad karistused

Võimalused mootorsõidukijuhte karistada ja aastatel 2012–2019 mootorsõidukiga lubatud sõidukiiruse ületamise eest kohaldataud karistusstatistika esitas varasemalt.¹⁵⁶ Järeldus, et lähtudes karistuste arvust, ei näidanud piirkiiruse ületamine tervikuna kuigi suuri vähenemise märke, kuigi mõningate karistusliikide puhul oli määratud karistuste arv ka vähenenud. Seejuures aga ei muutunud aastatel 2012–2019 LS § 227 ja § 262 p 1 kohased karistuse määrad lubatud piirkiiruse ületamise eest. Arusaadavatel põhjustel ka LS § 262¹ lg 2 p 4 kohane mõjutustrahvi määr ei muutunud 2019. aasta vältel.

Kuigi karistuste määrad ei muutunud aastate jooksul, siis siiski on nüüdseks riigipoolselt võetud suund selles suunas. Nimelt algatati siseministeeriumi poolt 20.10.2020¹⁵⁷

¹⁵⁶ Käesoleva töö 2.1.2. ptk.

¹⁵⁷ Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus. Number 20-1274/01. Dokumendi/toimiku otsing. Täpne otsing. Eelnõude infosüsteem. Arvutivõrk <https://eelnoud.valitsus.ee/main#4AyOuxKk> (18.04.2021).

väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu, milles nähakse ette § 1 p 2 järgi värteomenetluse seadustiku § 54¹ lõike 4 esimeses lauses arvu „190“ asendamine arvuga „300“ ja p 3 järgi värteomenetluse seadustiku § 54⁸ lõike 4 esimeses lauses arvu „80“ asendamine arvuga „100“. Lisaks nähakse ette § 2 p 2 järgi liiklusseaduse § 262 p-s 1 ning § 262¹ lõike 2 p-s 4 arvu „3“ asendamine arvuga „5“. ¹⁵⁸

Värteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirja (edaspidi antud alapeatükis eelnõu seletuskiri või seletuskiri) kohaselt suurendatakse selliselt värteomenetluse seadustikus maksimaalse hoiustrahvi ehk automaatse liiklusjärelvalve süsteemiga määratava trahvi määra 190 eurolt 300 eurole ja mõjutustrahvi maksimaalmäära 80 eurolt 100 eurole. Maksimaalmäärade suurenemise toob kaasa liiklusseaduses lubatud sõidukiiruse ületamise korral määratava hoiustrahvi või mõjutustrahvi arvutamise aluseks oleva kordaja kolmelt eurolt viiele suurendamine. ¹⁵⁹

Seletuskirjas selgitatakse, et lühimenetluses ja kirjalikus hoiatamismenetluses kohaldatava trahvi eesmärkideks on üldpreventiivse eesmärgina heidutada inimest seadust mitte rikkuma, ning teiseks mõjutada rikkujat hoiduma edaspidistest rikkumistest. ¹⁶⁰ Seletuskirja kohaselt pole alates 28.12.2008 kasutusele võetud kirjalikust hoiatamismenetlusest muutunud lubatud sõidukiiruse ületamise eest kohaldatava hoiustrahvi arvutamiseks rakendatava ühiku suurus, arvates välja eurole üleminekuga seoses toimunud väikse muudatuse. Eelnõu seletuskirjas tuuakse välja vastuolu, mis esineb isikute sissetulekute ja trahvimäärade juures selles, et kui keskmine brutopalk on muutunud märkimisväärselt võrreldes kirjaliku hoiatamismenetluse kehtestamise ajaga, siis trahvimäärad pole muutunud. ¹⁶¹

Nimelt oli aastal 2009 keskmine brutopalk 784 eurot ¹⁶² ning Statistikaameti andmete kohaselt kasvas keskmine brutopalk aastatel 2010–2020 järgmiselt, alustades aastast 2010: 792 eurot, 839 eurot, 887 eurot, 949 eurot, 1005 eurot, 1065 eurot, 1146 eurot, 1221 eurot, 1310 eurot, 1407 eurot ja 1448 eurot. ¹⁶³ Seletuskirjas tuuakse välja, et sõidukiirus määrab selle, kui tõsised on liiklusõnnetuse tagajärjed ning et piirkiiruse ületamine on üks peamisi raskete, sh

¹⁵⁸ [Link, I., Timberg, H. (koost), Kapanen, A. (toim)]. Värteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu. [Vastutav asutus: siseministeerium]. *Sine loco*. 30.09.2020 seisuga, lk 1. Arvutivõrk [file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Eelnou_VTMS_ja_LS_muutmine%20\(7\).pdf](file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Eelnou_VTMS_ja_LS_muutmine%20(7).pdf) (16.03.2021).

¹⁵⁹ Link, I., Timberg, H. (koost), Kapanen, A. (toim). Värteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. [Vastutav asutus: siseministeerium]. *Sine loco*. [2020], lk 1. Arvutivõrk [file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri_VTMS_ja_LS_muutmine%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri_VTMS_ja_LS_muutmine%20(4).pdf) (16.03.2021).

¹⁶⁰ Op cit 159, lk 6.

¹⁶¹ Op cit 159, lk 6.

¹⁶² Op cit 159, lk 6.

¹⁶³ Keskmine brutokuupalk 2010–2020. Keskmine brutokuupalk. Palk ja tööjõukulu. Tööelu. Valdkonnad. Avasta Statistikat. Statistikaamet. Arvutivõrk <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/tooelu/palk-ja-toojoukulu/keskmise-brutokuupalk> (16.03.2021).

surмага lõppevate liiklusõnnetuste põhjustest.¹⁶⁴ Samuti selgitatakse, et hoolimata politsei järjepidevast tegevusest on piirkiiruse ületamise puhul tegemist väga levinud rikkumisega.¹⁶⁵

Rõhutatakse olulisust pöörata tähelepanu sellele, et kiiruse ületamise eest kohaldatavad karistused poleks ebaproportsionaalselt leebed. Kuna aga sissetulekute kasvades pole samale tasemele jäänud trahvimääral enam varasemaga võrreldes arvestatavat mõju, leitakse eelnõu seletuskirjas, et rahatrahvid ja nende seas hoiatus- ja mõjutustrahvid tuleb kindla aja tagant üle vaadata, et need eri tegurite koosmõjul ei devalveeruks.¹⁶⁶ Eelmisest lausest tulenevalt on autori hinnangul jaatatud võimalust ka rahatrahvide kui LS § 227 lg-tes 1-4 piirkiiruse ületamise eest ettenähtud karistuste otstarbekuse hindamiseks, kuigi antud eelnõu käsitleb ainult hoiatus- ja mõjutustrahve puudutatavat¹⁶⁷. Seejuures mõjutustrahvide määrade muutmise põhjuseks tuuakse ühetaoliste rikkumiste trahvimäärade tasakaalu säilitamine.¹⁶⁸

Kokkuvõtlikult leitakse eelnõu seletuskirjas, et hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi määradel pole enam liiklusrikkujatele sellist mõju, mis oli nende kehtestamise ajal. Leitakse, et kuna määratud trahvi karistusregistrisse ei kanta, mõjutab isikut eelkõige trahvi suurus, mis aga peab olema piisavalt suur, et sel oleks preventiivne mõju.¹⁶⁹ Mootorsõidukijuhtidele avalduv eeldatav positiivne mõju hoiatustrahvi ja mõjutustrahvi määra tõstmisel seisneb eelnõu seletuskirja järgi seaduskuulekamas käitumises ning liiklusrikkumiste toimepanemisest hoidumises, sest määratav karistus avaldab varasemast suuremat survet isiku rahale ehk toimetulekule.¹⁷⁰

Autor nõustub viidatud eelnõu seletuskirjas toodud seisukohtadega selles osas, et hoiatus- ja mõjutustrahvide määrad ei oma sellist mõju liiklusrikkujatele enam, mida nad varasemalt omasid. Nagu varasemalt esitatud karistusstatistika pinnalt järeldus¹⁷¹, siis ületati aastatel 2012–2019 piirkiirust kõige sagedasemalt LS § 227 lg 1 määras ehk kuni 20 km/h.

Kuna mõjutustrahvi saabki piirkiiruse ületamise juhtudel ainult kohaldada LS § 262¹ lg 1 kohaselt LS § 227 lg 1 koosseisu ehk kuni 20 km/h piirkiiruse ületamise korral praegu kehtiva LS redaktsiooni kohaselt, ning arvestades asjaolu, et võrreldes teistes määrades piirkiiruse ületamisega oli aastatel 2012–2019 ka kohaldatud hoiatustrahvide arv vastavalt käesoleva töö tabelile 1 kõige kõrgem kuni 20 km/h piirkiiruse ületamise eest¹⁷², siis on autori hinnangul äärmiselt põhjendatud suunata esmalt tähelepanu just nende trahvide määrade muutmisele.

¹⁶⁴ Op cit 159, lk 7.

¹⁶⁵ Op cit 159, lk 13.

¹⁶⁶ Op cit 159, lk 8.

¹⁶⁷ Op cit 159, lk 1.

¹⁶⁸ Op cit 159, lk 1.

¹⁶⁹ Op cit 159, lk 13.

¹⁷⁰ Op cit 159, lk 25.

¹⁷¹ Supra, lk 38.

¹⁷² Supra, lk 30.

Samuti kuna üldisel tasandil järeldus eelnevalt karistusstatistika ja Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringute pinnalt¹⁷³, et aastatel 2012–2019 ei näidanud mootorsõidukiga piirkiiruse ületamine kuigi suuri vähenemismärke, siis pooldab autor ka seetõttu tugevalt viidatud trahvimäärade muutmist, et näha, milliseid mõjusid see esile kutsub. Autori hinnangul aga võiks hoiatus- ja mõjustustrahvi karistusmäärade tõstmise asemel arvestada karistusmäärade devalveerumise vältimiseks määrade muutmisel inflatsiooniga kui üldise majandusnäitajaga. Kui trahvimäärad oleksid rohkem kooskõlas üldise majanduse käekäiguga, võiks see avaldada samuti mõju piirkiiruse ületamise vähenemisele, sest trahvimäär sõltuks euro väärtusest.

Kui aga nimetatud eelnõus ja seletuskirjas ettenähtud viisil antud trahvimäärade karmistamine avaldab positiivset mõju piirkiiruse ületamise vähenemisele, võiks autori arvates vajadusel teha täiendavaid analüüse ja otsuseid ka teiste piirkiiruse ületamise eest kohaldatavate karistuste muutmise osas. Siiski tuleb tegutseda läbimõeldult ja etapiviisiliselt, et põhjalikult analüüsida karistuste karmistamise mõjusid.

Vajab mainimist, et vastavalt autori poolt läbiviidud küsitlusuuringule Tabeli 15 kohaselt¹⁷⁴ oli kiiruse ületamise põhjus „madal karistuse määr vahele jäädes“ 72,3% vastajate jaoks harva esinevaks põhjuseks ning ka meeste ja naiste osas polnud selles osas erinevusi. Seega kui madal karistuse määr on enam kui kahe kolmandiku vastajate arvates harva esinev piirkiiruse ületamise põhjus, siis ei pruugi karistuste määrade tõstmine piirkiiruse ületamist vähendada. Siiski, kuna autor küsitles väga piiratud ringi isikuid ning lõplikud mõjud ilmnevad alles karistusmäärade tõstmisel, siis ei saa küsitlusuuringust tulenevat lõpliku järeldusena võtta.

3.1.2. Mootorsõidukijuhtide informeerimine piirkiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest

Aastatel 2012–2019 sätestasid vastavalt viimasele käesolevas töös analüüsitavasse ajavahemikku kuuluvale, 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud LS redaktsioonile LS § 4 lg 1 p-d 1 ja 2:

„Liikluskasvatuse eesmärk on kujundada üksteisega arvestavaid liiklejaid, kellel on:

- 1) ohutu liiklemise harjumused ja kes tajuvad liikluskeskkonda ning hoiduvad käitumast teisi liiklejaid ohustavalt ja liiklust takistavalt; 2) teadmised ja oskused, mis toetavad nende endi ja teiste liiklejate toimetulekut ja ohutust mitmesugustes liiklusolukordades nii jalakäija, sõitja kui

¹⁷³ Supra, lk 36; lk 46.

¹⁷⁴ Käesoleva töö 2. lisa.

ka juhina;“. LS § 4 lg 4 kohaselt viidi täiskasvanute liikluskasvatust läbi koolituste, massimeedia, liiklusohutuskampaaniate, infopäevade, sihtotstarbeliste teabematerjalide ja muu taolise vahendusel. Autor uurib just liiklusohutuskampaaniate kasutamist aastatel 2012–2019 piirkiiruse ületamise vastases võitluses.

Selline valik tuleneb sellest, et liiklusohutuse parandamiseks otsustati näha ette juhtidele suunatud ohutu sõidukiiruse alaste kampaaniate korraldamine juba RLOP-s¹⁷⁵, samuti täiendatud RLOP-s¹⁷⁶. Lisaks tõsteti ohutute liiklusharjumuste kujundamiseks liiklusohutuskampaaniate tähtsust isikute teavitamisel esile ka LOP-s¹⁷⁷. Efektiivsust, mida omavad liiklusohutuskampaaniad, tõsteti esile RLOP lõpparuandes, milles võeti kokku RLOP ja täiendatud RLOP raames seatud eesmärgid. Antud lõpparuande kohaselt osutusid liiklusohutuskampaaniad üheks odavamaks ja efektiivsemaks viisiks elanikkonna teavitamisel ning ohutut liiklemist tähtsustava hoiakutesüsteemi ja käitumisvalmiduse kujundamisel.¹⁷⁸

Jõudes aastatel 2012–2019 läbiviidud piirkiiruse ületamise vastaste kampaaniateni, siis on Maanteeamet toonud välja, et ennetuskampaaniaid viidi läbi erinevatel liiklusohutust puudutavatel teemadel aastaringelt, sh ka piirkiiruse ületamise osas.¹⁷⁹ Aastatel 2012–2014 viidi läbi kampaania „Piirkiirusel on põhjus“, mille eesmärkideks oli liiklejatele tuletada meelde, et piirkiirusest tuleb kinni pidada ja valida asulavälistel teedel ohutu sõidukiirus.

Lisaks oli eesmärgiks arvamuse kummutamine, et teatud piirini kiiruse ületamine on ohutu, samuti sõidukijuhtide teavitamine, et kiiruse ületamise tagajärjed võivad olla pöördumatud ja et vastutust kannab roolisoliija. Kampaaniaga sooviti suunata tähelepanu just kiiruse ületamisest tingitud möödasõitude arvu kasvule ja olematule saavutatava aja kokkuhoiule.¹⁸⁰ Kampaania väljundid olid televisioon, raadio, välimeedia, plakatid ning Maanteeameti ja PPA teenindusbüroode valguskastid.¹⁸¹ 2015¹⁸² ja 2016. aastal viidi läbi kampaania „Ole inimene! Jälgi piirkiirust.“, milles seati eelmise kampaaniaga väga sarnased eesmärgid.¹⁸³ Lisaks eelmises kampaanias esitatule rõhutati antud kampaanias sõnumina rahuliku ja inimliku sõidustiili tähtsust ja arusaamist, et piirkiirusel on põhjus.

¹⁷⁵ Op cit 14 lk 6-7.

¹⁷⁶ Op cit 24, lk 12-14.

¹⁷⁷ Op cit 31, lk 18.

¹⁷⁸ Op cit 13, lk 37.

¹⁷⁹ Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/et/liikleja/ennetuskampaaniad?field_campaign_type_tid_i18n=62&field_work_period_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D= (05.02.2021).

¹⁸⁰ Piirkiirusel on põhjus. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/piirkiirusel-pohjus> (05.02.2021).

¹⁸¹ Op cit 180.

¹⁸² Op cit 106, lk 32.

¹⁸³ Ole inimene! Jälgi piirkiirust. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/ole-inimene-jalgi-piirkiirust> (05.02.2021).

Eesmärgiks seati muuta 25-45-aastaste sõidukijuhtide käitumist ning elimineerida hoiakut, et + 10km/h kiirusületus on aktsepteeritav.¹⁸⁴ Kampaania väljunditeks olid eesti- ja venekeelne raadio, bussireklaamid, reklaamtreilerid, televisioon eesti ja vene keeles, sotsiaalmeedia lahendused, ja veebireklaam. Samuti olid kasutusel plakatid, Maanteeameti ja PPA teenindusbüroode valguskastid, kampaania sümboolika trahvikviitungitel, temaatilised kleebised ja USB adapterid.¹⁸⁵

2017. aastal viidi läbi kampaania „Liitu kiirusjälgijatega!“, milles rõhutati ohte teistele liiklejatele, mis kaasnevad piirkiiruse ületamisega asulakeskkonnas, eriti linas. Eesmärk oli panna inimesi juurdlema, kas lühiajalised eesmärgid kaaluvad üles ohud, mis kiiruse ületamisega kaasnevad. Kampaania väljundid olid televisioon, raadio, välimeedia, bussireklaamid, sotsiaalmeedia- ja veebireklaamid, samuti muude tegevustena infokaart, plakatid, Maanteeameti teenindusbüroode valguskastid ja kampaania sümboolika trahvikviitungil.¹⁸⁶

Aastal 2018 viidi läbi kampaania „Aga mina olen kiirusjälgija“, mille eesmärk oli liiklejatele teadvustada, millised ohud kaasnevad suurel määral kiiruse ületamisega asulakeskkonnas. Kampaania väljunditeks olid televisioon, raadio, välimeedia, sotsiaalmeedia- ja veebireklaamid, lisaks plakatid Maanteeameti ja PPA teenindusbüroodes, mobiilimatid autodes ja lasteasutuse ümbruses markeerimissaktsioon.¹⁸⁷ Transpordiameti ennetustöö osakonna juhataja Solveig Edasi selgitas autorile, et tegemist oli projektiga, mille raames märgiti ohutussõnum „Peatu, vaata, veendu“ lasteasutuste juures ülekäikude või teiste ohtlikumate kohtade juurde.¹⁸⁸

2019. aasta kampaania kandis nimetust „Võta aega, mitte elu! Palun järgi piirkiirust.“ ning selle eesmärgiks oli liiklejatele teadvustada, kui rasked ja pöördumatud tagajärjed võivad olla piirkiiruse ületamisel, ning kui väike võib olla võidetud aeg selle kõrval, milliseid mõjusid piirkiiruse ületamine avaldab. Kampaania väljunditeks olid välimeediapinnad, televisioon, sotsiaalmeedia- ja veebireklaamid, raadiod, kinod, kampaanialeht¹⁸⁹, Maanteeameti ning PPA teenindusbürood ja poodide siseraadiod.¹⁹⁰

¹⁸⁴ Op cit 183.

¹⁸⁵ Op cit 183.

¹⁸⁶ Liitu kiirusjälgijatega!. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/liitu-kiirusjalgijatega> (05.02.2021).

¹⁸⁷ Aga mina olen kiirusjälgija. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/aga-mina-olen-kiirusjalgija> (05.02.2021).

¹⁸⁸ Solveig Edasi suulised selgitused autorile 19.03.2021.

¹⁸⁹ Autori märkus: kampaanialeht oli leitav aadressil „kiirus.mnt.ee.“.

¹⁹⁰ Võta aega, mitte elu! Palun järgi piirkiirust. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/vota-aega-mitte-elu-palun-jargi-piirkiirust> (05.02.2021).

Kuigi viidatud kampaaniates kasutati terminit „liiklejad“, on viimaseid puudutav asjakohane ka mootorsõidukijuhtide puhul, sest vastavalt LS § 2 p-le 27 oli kogu töös analüüsimisele kuuluval ajavahemikul ja on ka antud töö kirjutamise ajal liikleja isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina. Eelnevast lähtudes on juhte puudutav asjakohane ka mootorsõidukijuhtide puhul.¹⁹¹

Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutes uuriti valimi käest igal aastal ka seda, kas vastajad on märganud vastava aasta¹⁹² liiklusohutuskampaaniat. Liiklusohutuskampaania märkajate hulk aastal 2012 oli 80% vastajatest, aastal 2013 70% vastajatest, aastal 2014 69% vastajatest, aastal 2015 65% vastajatest ja aastal 2016 66% vastajatest.¹⁹³ Aastal 2017 märkas spontaanselt kampaaniat 20% sõidukijuhtidest¹⁹⁴, aastal 2018 43%¹⁹⁵ ja aastal 2019 ka 43% sõidukijuhtidest.¹⁹⁶

Spontaanse märkamise all peeti silmas aastatel 2017–2019 sellist märkamist, mille puhul vastajad mälu järgi arvasid olevat märganud kampaaniat.¹⁹⁷ 2018. ja 2019. a. eristati sõidukit juhtinute osas ka nende protsente, kes aidatud märkamise kaudu tundsid kampaania ära. Antud märkamise puhul püüti panna isikuid kampaaniat meenutama, esitades vastajatele konkreetseid kampaania elemente. Sõidukijuhtide seas oli 2018. aastal selliselt kampaaniat märganuid 72%, 2019. aastal 55%.¹⁹⁸ L. Grünberg selgitas, et aastatel 2012–2016 uuriti kampaaniate märkamise kohta vaid spontaanse märkamise kontekstis.¹⁹⁹

Saab järeldada, et kuigi aastatel 2012–2019 viidi väga mitmesuguste kanalite kaudu läbi kiiruse ületamise vastaseid kampaaniaid, siis olid nende märkamise protsendid aastate vältel langevas trendis. Seega esimeseks probleemiks kampaaniate kasutamisel on olnud nende langev märgatavus aastate jooksul, mida autor arvates saab suurendada erinevate väljundite kaudu kampaaniate ulatuslikuma rakendamise kaudu, näiteks tõstes televisioonis ja raadios esitatavate kampaaniasõnumite sagedust või suurendades välimeediapindade hulka. Selliselt jõuaksid kampaaniad mootorsõidukijuhtideni suurema tõenäosusega ning oleks suurem ka tõenäosus, et need neile mõju avaldavad.

Teine probleemkoht viidatud kampaaniate puhul oli autori hinnangul see, et need olid püsivalt suunatud isikute hirmutamisele ja hoiatamisele, andes edasi piirkiiruse ületamise potentsiaalseid või aset leidnud raskeid tagajärgi. Näiteks kasutati aastatel 2012–2014 läbi

¹⁹¹ Supra, lk 9-10.

¹⁹² Aastal 2018 uuriti liiklusohutuskampaania „Ole inimene, jälgi piirkiirust!“ märkamise kohta.

¹⁹³ Op cit 108, lk 24.

¹⁹⁴ Op cit 109, lk 58.

¹⁹⁵ Op cit 111, lk 41.

¹⁹⁶ Op cit 113, lk 17.

¹⁹⁷ Op cit 109, lk 58; Op cit 111, lk 41; Op cit 113, lk 17.

¹⁹⁸ Op cit 111, lk 42; Op cit 113, lk 18.

¹⁹⁹ Liis Grünbergi suulised selgitused autorile 22.03.2021.

viidud kampaania puhul televisioonis videolõiku, milles kujutati teadvuseta liiklusõnnetuse kohal lamavat lapse isa, kellele helistab poeg, uurides, miks kiirustada lubanud isa hilineb. Video lõpeb sõnumiga, et ka väike piirkiiruse ületamine kasvatab traagiliste möödasõitude põhjuseks olevate möödasõitude arvu. Üheks kasutatud plakatikujunduseks oli kujundus, mis näitas piirkiiruse 90 km/h ületamisel 1 km/h võrra tagajärjena liiklusõnnetust.²⁰⁰

Nagu öeldud, viidi aastatel 2015 ja 2016 läbi kampaania „Ole inimene! Jälgi piirkiirust.“. Antud kampaania videolõigus kujutati autosse istuvate inimeste hirmu ja kohmetust, kes uurisid, kus nende sõber on, kelle oli asendanud loom, kelle eesmärk oli hakata kihutama.²⁰¹ 2017. aastal läbiviidud kampaania puhul kujutati videos algul juhte, kes suutsid piirkiiruse ületamist aja jooksul vähendada, mille järel sai sõna üks juhtidest, kes selgitas, et põhjustas koosolekule hilinedes kiirust ületades kokkupõrke, ning et see koosolek polnud seda väärt.²⁰² Solveig Edasi selgituste kohaselt kasutati 2018. aastal sama sisuga videolõiku, mida 2017. aastal.²⁰³

2019. aastal läbi viidud kampaania puhul oli kasutusel kaks videolõiku, milles jutustati kahe perekonna tõestisündinud lood.²⁰⁴ Esimese videolõigu nimi oli „Küllikese isa lugu. Võta aega, mitte elu.“ ning selles jutustas piirkiiruse ületamise tõttu surma saanud isiku laps enda isa ja õnnetuse toimumise kohta loo.²⁰⁵ Teise videolõigu nimi oli „Madise venna lugu. Võta aega, mitte elu.“ ja antud lõigus jutustas piirkiiruse ületamise tõttu surma saanud isiku vend enda venna ja õnnetuse asjaolude kohta loo.²⁰⁶ Antud aastal oli kasutusel ka plakatikujundus, millel kujutati piirkiiruse ületamise tõttu surma saanud isikut koos tema sünni- ja surma-aastaga.²⁰⁷ Aastate jooksul kasutatud videolõike edastati S. Edasi sõnul sama sõnumiga ka raadios²⁰⁸ ning 2017. aastal kasutati tema sõnul 30 - sekundilist varianti ning 2018. aastal nii 30- kui 15 – sekundi pikkust varianti²⁰⁹.

Plant, B. R. C., Irwin, J. D., Chekaluk, E. viisid läbi uuringu, milles hinnati erinevate päriseluliste kiiruse ületamise vastaste reklaamide mõju noorte juhtide piirkiiruse ületamise käitumisele, kasutades sõidusimulaatorit.²¹⁰ Uuringut kajastava artikli kohaselt oli tegemist

²⁰⁰ Op cit 180.

²⁰¹ Op cit 183.

²⁰² Op cit 186.

²⁰³ Solveig Edasi kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri 19.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

²⁰⁴ Op cit 190.

²⁰⁵ Küllikese isa lugu. Võta aega, mitte elu. Maanteeamet Riigiasutus. Youtube. 23. apr 2019. Arvutivõrk https://www.youtube.com/watch?v=XR_qSer7muQ&ab_channel=MaanteeametRiigiasutus (20.03.2021).

²⁰⁶ Madise venna lugu. Võta aega, mitte elu. Maanteeameti Riigiasutus. Youtube. 23. apr 2019. Arvutivõrk https://www.youtube.com/watch?v=dcUffWxYTUM&ab_channel=MaanteeametRiigiasutus (20.03.2021).

²⁰⁷ Op cit 190.

²⁰⁸ Op cit 203.

²⁰⁹ Op cit 203.

²¹⁰ Plant, B. R. C., Irwin, J. D., Chekaluk, E. The effects of anti-speeding advertisements on the simulated driving behaviour of young drivers. Accident Analysis and Prevention, [Vol. 100]. *Sine loco*. 2017, lk 65. Arvutivõrk

esimese sellist laadi empiirilise uuringuga, uuringus seati esiteks käesoleva alapeatüki kontekstis olulisena hüpotees, mille kohaselt positiivset emotsionaalset üleskutset sisaldav kiiruse ületamise vastane reklaam viib tugevamate soovideni vähendada kiiruse ületamist ning teise hüpoteesina omab tugevamat kohest efekti vastava käitumise vähendamisel võrreldes negatiivse emotsionaalse üleskutsega. Kolmandaks seati hüpotees, et kui kiiruse ületamise vastane reklaam vähendab piirkiiruse ületamist 1. ajal, on samad efektid olemas ka 2. ajal.²¹¹

Uuringus koguti andmeid kahes faasis ning hinnati juhtide kiiruse ületamise sagedust, maksimaalset piirkiiruse ületamise määra ja keskmist kiirust. Uuringus kasutati 4 reklaami, millest 2 olid piirkiiruse ületamise vastased reklaamid ja 2 teist esimese kahe kontrollimiseks terviseteemalised reklaamid.

Esimene piirkiiruse ületamise vastane reklaam kandis nime *Pinkie*, olles positiivse emotsionaalse üleskutsega ning sotsiaalse sisuga, kujutades kiiruse ületajaid erinevates olukordades kiirust ületamas, sel ajal kui teised isikud lehvitavad enda väikest sõrme teiste pealtvaatajate suunas. Sõnum reklaamis oli järgmine: „Kiiruse ületamine. Keegi ei mõtle sinust suurelt.“²¹². Teine piirkiiruse ületamise vastane reklaam kandis nime *Heaven*, olles negatiivse emotsionaalse üleskutsega ja füüsilise tervise teemaline, kujutades autot, mis kurvis püüab samas suunas sõitvast aeglasest veokist mööduda, põrgates aga kokku vastu tulnud autoga. Reklaam lõpeb esimese auto juhi emotsionaalse vaatega sellele, mida ta põhjustas ning sõnumiga kiirust alandada. Kaks kontrollireklaami olid terviseteemalised, neist üks oli negatiivse ja teine positiivse sisuga.²¹³ Uuring viidi läbi sõidusimulaatori peal, iga sõidu ja isiku puhul olid tingimused erinevad ning teed ja kiirusepiirangud olid varieeruvad.²¹⁴

Uuringust tulenevalt ei saanud esimene hüpotees kinnitust, sest vähemus nendest osalejatest, kes nägid kiiruse ületamise vastast reklaami *Pinkie*, teatasid soovist vähendada enda piirkiiruse ületamise käitumist. Enamus nendest aga, kes olid näinud negatiivsele emotsionaalsele üleskutsele suunatud kiiruse ületamise vastast reklaami *Heaven*, teatasid soovist vähendada enda piirkiiruse ületamise vastast käitumist.

Artikli kohaselt leidis kinnitust uuringus seatud teine hüpotees vaid osaliselt, sest reklaam *Pinkie* omas mõõdukat efekti juhtide keskmise kiiruse alandamisel – nimelt vähenes keskmiselt umbes 4 km/h nende juhtide keskmine kiirus, kes oli näinud reklaami *Pinkie* võrreldes positiivse sisuga kontrollireklaami näinud juhtide keskmise kiirusega. Antud efekt aga

<https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S000145751730009X?token=04C44392282EAD3291A5428698E230B50F026D87F1D5B29D0868C662A1CD401913843B3FDA3881865F7ADE4380D3CAF9> (20.03.2021).

²¹¹ Op cit 210, lk 67.

²¹² Op cit 210, lk 67-68.

²¹³ Op cit 210, lk 67-68.

²¹⁴ Op cit 210, lk 68-69.

ei tulnud välja Heaven reklaami puhul. Viidatud efekt reklaami *Pinkie* puhul aga ei tulnud välja uuringu teises faasis ei reklaami löike näidates kui ka ilma selleta.²¹⁵ Kokkuvõtlikult leiti artiklis, et uuringu kohaselt võivad kiiruse ületamise vastased sõnumid, mis on suunatud positiivsele emotsionaalsele üleskutsele ja näitavad sotsiaalseid tagajärgi kiiruse ületamisele, omada positiivset mõju noortele juhtidele. Järeldati, et selliseid uuringud tuleks viia läbi veel.²¹⁶

Arvestades eeltoodud uuringust tulenevat, et vähemalt potentsiaalne mõju noorte juhtide kiiruskäitumisele on leitav positiivse sisuga kiiruse ületamise vastastel sõnumitel, on autori hinnangul mõistlik viia selliseid uuringuid läbi ka Eestis. Kuna mitmeid aastaid järjest kasutati ühesuguse sõnumi esitamise viisiga kiiruse ületamise vastaseid kampaaniaid, võiks vähemalt hinnata teistsuguste kampaaniate mõjusid.

Näiteks võiks autori arvates pilootprojektina hinnata mootorsõidukijuhtide piirkiiruse ületamisele avalduvat mõju sellise kampaaniaga, mille informeeritakse mootorsõidukijuhte piirkiiruse ületamisega kaasnevatest tagajärgedest seeläbi, et kujutatakse piirkiiruse järgmisega kaasnevaid positiivseid jooni, näiteks suuremat rahulikkust ja väiksemat närveerimist juhtides. Toodud võimaluse osas on olemas ka reaalselt kasutusel olnud kampaania.

Nimelt oli Austraalia Lääne-Austraalia osariigis aastatel 2015–2016 kasutusel piirkiiruse ületamise vastase kampaania raames videolõik, milles kujutati kahte autojuhti liikumas samal teel ühesuguses suunas. Üks neist kiirustas ja tegi möödasõite, teine aga sõitis aeglaselt ühesuguses tempos ning oli rahulik järgides piirkiirust. Videos oli näha ja jutustaja selgitas, et kindlasti jõuab kiiruseületaja enne foorini, kuid ainult selleks, et piirkiirust järgiv juht tema kõrvale jõuaks. Video lõppes sõnumiga aeglustada kiirust ja nautida sõitu.²¹⁷

3.1.3. Püsikiirushoidja kasutamine mootorsõidukis

Püsikiirushoidja puhul on olemas kahte sorti püsikiirushoidjaid. Esiteks on olemas n-ö tavaline püsikiirushoidja (ingl *Cruise Control*), mis hoiab sõites stabiilselt valitud kiirust. Antud süsteem on olnud tavakasutuses 1960ndatest.²¹⁸ Alates 1998. aastast aga muutus üldiselt kättesaadavaks adaptiivne püsikiirushoidja (ingl *Adaptive Cruise Control*), mille puhul on tegemist pikisuunalise juhti toetava süsteemiga, mis lisaks püsivalt ühe ja sama kiiruse

²¹⁵ Op cit 210, lk 72.

²¹⁶ Op cit 210, lk 72-74.

²¹⁷ Enjoy the Ride – Fast VS Slow. Post it Notes. Speed. Campaigns. Road Safety Commission. Government of Western Australia. Arvutivõrk <https://www.rsc.wa.gov.au/Campaigns1/Speed/Post-it-notes> (21.03.2021).

²¹⁸ Gelau, C., Schleicher, S., Vollrath, M. The influence of Cruise Control and Adaptive Cruise Control on driving behaviour – A driving simulator study. Accident Analysis and Prevention, [Vol. 43, Issue 3]. *Sine loco*. 2011, lk 1134-1135. Arvutivõrk <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0001457510004008?token=7EA1BFD8F8E46EAE653C3FB32BE58642929155283764FBDACE59FE48629F5356203FF5B2CBDC2A42723ED06D4014CFF> (06.02.2021).

hoidmisele ka suudab hoida turvalist vahet ees liikuva sõidukiga.²¹⁹ Kumbki püsikiirushoidja aga ei olnud Eestis aastatel 2012–2019 kasutamiseks kohustuslik, vaid oli vabatahtlik igale mootorsõidukijuhile, tingimusel, et antud seade oli mootorsõiduki varustuses olemas.

Ei RLOP, täiendatud RLOP ega ka RLOP-i lõpparuanne ei maininud püsikiirushoidja kasutamise propageerimist, kuid siiski seda tegi LOP. LOP-i 6. peatükis, mis käsitles ohutu sõidukiga seonduvat, selgitati, et antud peatüki meetmed olid suunatud ohutuse parandamisele. Üheks peatükis nimetatud meetmeks oli tugisüsteem juhile ja meetme eesmärgiks oli juhiabisüsteemi laialdasem kasutuselevõtt. Ühe juhiabisüsteemi võimalusena nimetati ka adaptiivset kiirusehoidikut ning neid kõiki süsteeme iseloomustati eksimusi ärahoidvate ja ohutust suurendavate, olles kaasaegse sõiduki varustuses. Seati eesmärgiks propageerida juhiabiseadmeid, mida oli võimalik lisada kasutuses sõidukile ja turvaliselt kasutada.²²⁰

Antud eesmärk sõnastati ka LOP-i elluviimiskavas aastateks 2016–2019 – antud elluviimiskava koostamine nähti ette LOP-s²²¹. Elluviimiskava punktis 3.1.2. sõnastati tegevusena anda ülevaade ja soovitused kaasaegsetest juhiabiseadmetest, mida on võimalik lisada kasutuses sõidukitele. Planeeritud tulemuseks oli soovituste ja ülevaate koostamine ja kättesaadavaks tegemine, samuti info pidev uuendamine. Tegevuse täitmine nähti ette aastateks 2016–2019.²²²

A. Kirsimäe esitas autorile e-kirjaga elluviimiskava täitmise aruanded aastate 2016, 2017 ja 2019 kohta.²²³ LOP-i elluviimiskava 2016 aasta tegevuste täitmise aruanne kohaselt eelnevalt viidatud tegevust ei rakendatud, viies tegevusega alustamine üle 2018. aastasse.²²⁴ 2018. aastal loeti tegevus vähemalt osaliselt täidetuks.²²⁵ 2019. a. ettenähtud tegevus täideti.²²⁶ Kuigi aruannete kohaselt tegevust täideti, siis siiski leidis autor väljundi sellele vaid Maanteeameti²²⁷ kodulehel kaasaegsete juhiabisüsteemide rubriigis antud ülevaatest ja

²¹⁹ Op cit 218, lk 1134.

²²⁰ Op cit 31, lk 23–24.

²²¹ Op cit 31, lk 15.

²²² LOP 2016–2019 tegevusteleht. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastateks 2016–2019. [Vabariigi Valitsus. Tallinn: 17.02.2017]. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/lop_elluviimiskava_2016-2019.xls (23.03.2021).

²²³ Alo Kirsimäe kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 25.01.2021. Kiri adressaadi valduses.

²²⁴ Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2016 aasta tegevuste täitmise aruanne. Maanteeamet. *Sine loco*. 2017, lk 9. Arvutivõrk <https://onedrive.live.com/redir?resid=E4ADCF4A094AAE8C%21899&authkey=%21AOIRllnZsgDw-fE&page=Download> (23.03.2021).

²²⁵ Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2018. aasta tegevuste täitmise aruanne. Maanteeamet. *Sine loco*. 2019, lk 6; lk 12. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/lop_2018_002.pdf (23.03.2021).

²²⁶ Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2019. aasta tegevuste täitmise aruanne. Maanteeamet. *Sine loco*. 2020, lk 7; lk 13. Arvutivõrk <https://onedrive.live.com/redir?resid=E4ADCF4A094AAE8C%21897&authkey=%21AF498rNx7UWhUEg&page=Download> (23.03.2021).

²²⁷ Kaasaegsed juhiabiseadmed. Sõiduki ümberehitus. Sõiduk. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/soiduk/soiduki-umberehitus/kaasaegsed-juhiabiseadmed> (23.03.2021).

soovitustest, milles korraldati üle juba LOP-s²²⁸ antud süsteemide kohta üldiselt öeldut, ilma et täpsemalt oleks iga juhiabisüsteemi võimaluse, sh adaptiivse kiirusehoidiku sisu ja mõjusid selgitatud. Lisaks ei tuvastanud autor, et aastatel 2012–2019 oleks läbi viidud püsikiirushoidja kohta uuringuid või kampaaniaid Maanteeameti poolt.

Püsikiirushoidja kasutamise eeliseid siiski aga on uuritud välismaal, näiteks võib tuua Gelau, C., Schleicher, S., Vollrath, M. poolt läbi viidud uuringu Saksamaa Lennunduskeskuses, milles uuriti sõidusimulaatori peal püsikiirushoidja ja adaptiivse püsikiirushoidja mõjusid juhtimiskäitumisele. Uuringu tulemusi kajastavas artiklis tuuakse välja, et enne uuringu läbiviimist puudusid andmed selle kohta, kuidas n-ö tavaline püsikiirushoidja juhtimiskäitumist mõjutab. Siiski oli olemas varasemaid uuringuid adaptiivse süsteemi kohta.²²⁹

Uuring viidi läbi sõidusimulaatori peal, etteantud teed olid tavaline maantee ja Saksamaa kiirtee. Et näha, kuidas juhid kasutasid püsikiirushoidjat, tekitati põhjuseid, mis sundisid juhti manuaalselt kiirust kohandama. Selleks muudeti liiklussagedust ja tingimusi, näiteks ilmastikku. Samuti kasutati sõidustsenaariume, kus juhid pidid tegelema kõrvaliste tegevustega. Mõlemat püsikiirushoidjat võrreldi manuaalse sõitmisega.²³⁰

Uuringust tulenes, et juhid kasutasid tavalist või adaptiivset püsikiirusehoidjat 90% kogu sõidu ajast. Tihedamini kasutati adaptiivset süsteemi, sest see pakkus võimalust hoida ka distantsti. Mõlemat süsteemi lülitati sisse ja välja liiklusummikutes ja kitsastes kurvides. Kokkuvõtlikult tulenes uuringust, et kasutades adaptiivset ja tavalist püsikiirushoidjat, oli nii maanteel kui kiirteel juhtide maksimaalne sõidukiirus umbes 5-10 km/h madalam võrreldes manuaalse juhtimisega. Lisaks vähenes protsentuaalselt olulisel määral antud süsteeme kasutades aeg, mille jooksul piirkiirust ületati. Leiti, teadlik kiiruse valik andis regulatsioonidega kooskõllalisema käitumise võrreldes püsivalt kiiruse kontrollimisega gaasipedaali kaudu.

Siiski esines ka negatiivseid aspekte kummagi süsteemi puhul. Nimelt toimus kiiruse vähendamine umbes 5 sekundi võrra hiljem kurvides või udusse sisenemisel võrreldes manuaalselt juhtimisega. Selle põhjuseks peeti koormuse vähenemist ja sellest tingitud väiksemat tähelepanu. Kuna juhid ei pidanud püsivalt enam hoolitsema piirkiiruse hoidmise eest, jälgides spidomeetrit, läks ka manuaalse piirkiiruse hoidmise ülevõtmiseks ja tähelepanu taastamiseks rohkem aega. Leiti, et antud süsteeme peaks rohkem kasutama, kuid siiski hoiatati, et kuigi näiteks kiiruse ületamist võivad need süsteemid vähendada, siis teiselt poolt võivad need ka viia juhti sõiduki juhtimiselt eemale ja tekitada liikluses ohtlikke olukordi.²³¹

²²⁸ Op cit 31, lk 23.

²²⁹ Op cit 218, lk 1134.

²³⁰ Op cit 218, lk 1135.

²³¹ Op cit 218, lk 1136-1138.

Seega esitatud uuringu põhjal võib öelda, et nii tavalisel kui adaptiivsel püsikiirushoidjal on arvestatav mõju piirkiirusest kinnipidamisele, vähendades maksimaalset sõidukiirust ning piirkiiruse ületamise hulka ajaliselt. Siiski, nagu ka uuringust tulenevalt järeldati, kaasnesid mitmed negatiivsed mõjud süsteemide kasutamisel, millele tähelepanu pööramist ka rõhutati.

Lisaks võib tuua välja mõned aastad hiljem Piccinini, G. F. B. jt. Poolt läbi viidud uuringu, milles hinnati adaptiivse püsikiirushoidja mõju kiirusele ja pikivahele.²³² Uuringut selgitava artikli kohaselt oli uuringu eesmärk tuvastada, kuidas manuaalsel juhtimise ja adaptiivse püsikiirushoidja kasutamisel erineb kiirus ja pikivahe. Uuring viidi läbi sarnaselt eelmisele, sõidusimulaatori peal, ning osalejad sõitsid kaherealisel teel 46 km pikkusel lõigul, millel oli erineva liikluse, kiirusepiirangu ja ilmastikuga sektsioone.²³³

Kuna uuringusse olid kaasatud nii isikud, kes olid enne uuringut olnud adaptiivse püsikiirushoidja kasutajad kui ka isikud, kes polnud kunagi antud seadet kasutanud, siis viidi uuring läbi selliselt koostatud valimit arvestades ja ka tulemused eristati gruppiti. Uuringust tulenes, et mõlemas grupis vähenes antud seadme kasutamisel sõidukiirus võrreldes manuaalse sõitmisega. Teiseks tulenes uuringust, et kasutades adaptiivset püsikiirushoidjat, hoidsid osalejad eesliikuva sõidukiga turvalisemat pikivahet, ja et turvalise pikivahe hoidmine tuli eriti selgelt välja varasemalt antud seadet kasutanute puhul.²³⁴

Arvestades, et eelpool toodust tulenevalt n-ö tavaline ja adaptiivne püsikiirushoidja on olnud tavakasutuses üle 20 aasta ning teiselt poolt LOP-s esitatud selgitust, et juhiabisüsteem, sh adaptiivne kiirusehoidik muutub lähema kümnendi jooksul kättesaadavamaks²³⁵ ehk on kasutatav rohkematel mootorsõidukitel, siis tuleb autori hinnangul Eestis lähemalt uurida, milline on erinevate püsikiirushoidjate kasutamise sagedus mootorsõidukijuhtide seas ning milliseid mõjusid püsikiirushoidjad avaldavad Eestis liikluskäitumisele.

Aastatel jooksul küsiti küll küsitlusuuringutes vastajatelt, kui suurel määral nad pooldasid püsikiirushoidja kasutamist piirkiiruse ületamiste vältimiseks²³⁶, kuid mitte reaalselt praktikat, kuidas isikud kasutasid antud süsteemi liikluses. Küsimus vajab kindlasti lahendamist juba seetõttu, et otsustada, kas propageerida varasemast enam nt liiklusohutusprogrammide kaudu püsikiirushoidjate kasutamist, et vähendada piirkiiruse ületamisi, või kaaluvad Eesti mootorsõidukijuhtide puhul potentsiaalsed riskid nende

²³² Piccinini, G. F. B. jt. Driver's behavioral adaptation to Adaptive Cruise Control (ACC): The case of speed and time headway. *Journal of Safety Research*, [Vol. 49]. *Sine loco*. 2014, lk 77. Arvutivõrk <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0022437514000280?token=9E99A10F9045BD7710C7C100C5C1B8CDCCE6915020443FEF1833B092D006A8B6B878683C144EAEDF4D60C20A6873D19D> (22.03.2021).

²³³ Op cit 232 lk 78-79.

²³⁴ Op cit 232, lk 84.

²³⁵ Op cit 31, lk 23.

²³⁶ Op cit 103, lk 21; Op cit 106, lk 20-21; Op cit 108, lk 16; Op cit 109, lk 50-51.

laialdasemal kasutamisel üles neist saadava kasu. Autori arvates aitab püsikiirushoidja vähendada just kogemata piirkiiruse ületamist, sest seade fikseerib konkreetse sõidukiiruse.

Kuigi tõepoolest arvestades eelpool toodut viidati LOP-s juba adaptiivsele kiirusehoidikule kui eksimisi ärahoidvale ja ohutust suurendavale juhiabisüsteemi võimalusele, siis kuna Eestis püsikiirushoidjatega seonduvaid aspekte pole eriliselt uuritud, on autori arvates mõistlik enne tugevamat seadmete propageerimist siiski uurida, millist mõju nende laialdasem kasutamine Eesti liiklusele üldse avaldaks.

3.1.4. Kiiruse ületamist takistava seadme ja kiiruse ületamise korral märku andvate seadmete kasutamine mootorsõidukis

Järgnevalt võtab autor vaatluse alla seadmed, mis esiteks takistavad mootorsõidukijuhil piirkiirust ületada ning teiseks seadmed, mis annavad mootorsõidukijuhile erineval viisil märku, kui kehtivat piirkiirust on ületatud.

3.1.4.1. Kiiruse ületamist takistava seadme kasutamine mootorsõidukis

Kiiruse ületamist takistavad seadmed olid teatud mootorsõidukite puhul kohustuslikud kõigi aastate 2012–2019 vältel. Liiklusseaduse eelnõu seletuskirja kohaselt loeti kiiruspiirikuks tehnilist vahendit, mis takistas sõidukiga sõita seadmele etteantud kiirusest kiiremini.²³⁷ Liiklusseaduse § 2 p 23 sätestas aastatel 2012–2019, et kiiruspiirik oli mootorsõiduki kiirust piirav seade, vastavalt viimasele käesoleva töö raames arvestatavale, 25.03.2019 jõustunud ja kuni 06.05.2020 kehtinud LS redaktsioonile.

Täpsemad nõuded kiiruspiirikule ja selle kasutamisele nägi ette nõuded kiiruspiirikule ja selle paigaldamisele ning kiiruspiiriku kontrollimise tingimused ja kord määrus.²³⁸ Aastatel 2012–2019 kuulus antud määruse § 1 järgi määruse reguleerimisalasse M₂, M₃, N₂ ja N₃ kategooria sõidukitele paigaldatavale kiiruspiirikule, selle paigaldamisele ja kontrollimisele nõuete kehtestamine, vastavalt 01.07.2011 jõustunud ja siiani kehtivale redaktsioonile.

Kuigi antud määrus ei sätestanud täpsemalt, millised sõidukid Eestis kuulusid viidatud kategooriatesse, siis siiski määratles antud aastatel selle aspekti mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele määruse lisa 5, vastavalt viimasele käesoleva töö raames arvestatavale, 25.10.2019 jõustunud ja kuni 22.05.2020 kehtinud redaktsioonile.²³⁹

²³⁷ Op cit 4, lk 5.

²³⁸ Nõuded kiiruspiirikule ja selle paigaldamisele ning kiiruspiiriku kontrollimise tingimused ja kord. - RT I, 29.12.2010, 115.

²³⁹ Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. - RT I, 22.10.2019, 7.

Antud lisa kohaselt oli M-kategooria sõidukite puhul tegemist mootorsõidukitega, mis olid vähemalt neljarattalised ning konstrueeritud ja valmistatud reisijateveoks ja N-kategooria sõidukite puhul oli tegemist mootorsõidukitega, täpsemalt veoautodega, mis olid samuti vähemalt neljarattalised ning konstrueeritud ja valmistatud veoseveoks. M₂ kategooriasse kuulusid sõidukid, millel lisaks juhiistmele oli rohkem kui kaheksa istekohta ja mille täismass ei ületanud 5 tonni ja M₃ kategooriasse sõidukid, millel lisaks juhiistmele oli rohkem kui kaheksa istekohta ja mille täismass oli üle 5 tonni. M₂ ja M₃ kategooria sõidukite puhul oli tegemist bussidega ning M₂ ja M₃ kategooria hõlmas ka trolle. N₂ kategooriasse kuuluvaks loeti sõidukid, mille täismass oli üle 3,5 tonni, kuid ei ületanud 12 tonni ja N₃ kategooriasse kuuluvaks sõidukid, mille täismass oli üle 12 tonni.

Alapeatüki alguses viidatud kiiruspiirikute kasutamist käsitlev määrus lähtus aastatel 2012–2019 § 2 lg 1 kohaselt EÜ Nõukogu direktiivis 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses kehtestatud nõuetest ja põhjendustest. Mainitud direktiivi põhjendustes toodi välja, et kuna raskeveokite ja busside kallakust ülessõitmiseks vajalik mootorivõimsus võimaldas neil tasasel teel liiga kõrge kiirusega sõita, mis ei olnud kooskõlas nende sõidukite muude osadega, siis muudeti kiiruspiirikud teatava kategooria mootorsõidukite jaoks kohustuslikuks. Toodi välja, et kiiruspiirikute kasutegur liiklusohutuse seisukohast suureneb, kui kõnealused seadised üldisesse kasutusse võetakse.²⁴⁰

Kiiruspiirikute kasutamist käsitlev määrus sätestas aastatel 2012–2019 § 2 lg 2 järgi täpsemalt, millistele M₂, M₃, N₂ ja N₃ kategooriasse kuulunud sõidukitele oli kohustuslik paigaldada kiiruspiirik vastavalt nende esmaregistreerimise kuupäevale, massile ja teistele tingimustele. Paragrahvi 2 lg 3 kohaselt ei nõutud kiiruspiirikut teatud sõidukitelt, näiteks linnaliine teenindavatelt bussidelt ning neilt bussidelt, mille valmistajakiirus oli väiksem kui 100 km/h.

Määruse § 3 nägi ette spetsiifilised nõuded kiiruspiirikule, sätte lg 1 kohaselt pidi kiiruspiirik vastama EÜ nõukogu direktiivis 92/24/EMÜ kiiruspiirikute ja samalaadsete teatavate kategooriate mootorsõidukite sisseehitatud kiiruse piiramise süsteemide kohta kehtestatud nõuetele ja omama sellekohast tüübikinnitust. Samuti pidi määruse § 3 lg 2 kohaselt kiiruspiirikul olema välistatud võimalus omavoliliselt kiiruspiirangu ulatust suurendada või kiiruspiirikut välja lülitada. Näiteks ka ei tohtinud Sätte lõike 3 kohaselt kiiruspiirangu toime ja kiiruspiirik ise aktiveerida mootorsõiduki pidurisüsteemi ning aeglusti võis olla ühendatud

²⁴⁰ Nõukogu direktiiv 92/6/EMÜ, 10. veebruar 1992, teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses. - Euroopa Liidu Teataja L 057.

kiiruspiirikuga ainult siis, kui ta rakendus tööle pärast seda, kui kiiruspiirik oli vähendanud kütuse etteandmist miinimumtasemele.

Määruse § 4 nägi ette täpsed nõuded kiiruspiiriku kohandamisele, lg 1 järgi oli kiiruspiiriku kohandamine selle mootorsõidukile paigaldamine, kontrollimine, reguleerimine ja plommimine ja lg 2 järgi oli kohandamise õigus nõuetele vastavatel mootorsõiduki valmistajatel või nende volitatud esindajatel ja ettevõtjatel. Määruse § 4 lg 6 järgi pidi kiiruspiirik olema seadistatud selliselt, et mootorsõiduki piirkiirus ei ületanuks M_2 ja M_3 kategooria sõidukitel 100 km/h ja N_2 ja N_3 kategooria sõidukitel 90 km/h, ja lg 7 kohaselt pidi mootorsõiduki piirkiirus olema ära toodud mootorsõiduki juhtkabiinis märgataval kohal asetseva plaadi või sildi peal.

Autori hinnangul oli kiiruspiiriku puhul tegemist efektiivse meetodiga teatud mootorsõidukite piirkiiruste ületamise täielikuks vältimiseks, mitte kõigest vähendamiseks, sest tegemist oli täieliku takistusega piirkiirust ületada. Autori arvamust tugevdab asjaolu, et määruses nähti ette spetsiifilised ja täpsed nõuded kiiruspiirikule ja selle kohandamisele. Kõige enam tugevdab autori hinnangut meetme efektiivsusele määruse § 3 lg 2, mille kohaselt pidi olema välistatud võimalus omavoliliselt kiiruspiirangu ulatust suurendada või kiiruspiirikut välja lülitada.

Kuna määruse § 5 nägi ette kiiruspiiriku perioodilise kontrollimise mootorsõiduki korralise ülevaatuse käigus, § 4 lg-ed 1 ja 2 andsid kiiruspiiriku kohandamise õiguse teatud kitsale isikute ringile ning § 6 sätestas pädeva asutusena Maanteeameti kontrollimaks kiiruspiiriku kohandajate tegevust, oli autori hinnangul riskantne rikkuda määrusest tulenevaid nõudeid kiiruspiirikute kasutamisele ja kohandamisele, sest risk vahele jääda oli kõrge.

Kuigi määruse § 6 võimaldas Maanteeametil teha ettekirjutusi kiiruspiirikute kohandamisega seonduvate puuduste kõrvaldamiseks, siis Transpordiameti tehnosakonna juhataja Jürjo Vahtra selgitas enda e-kirjas, et perioodil 2012–2019 ei tehtud kiiruspiiriku kohandajatele ettekirjutusi.²⁴¹ Ka see annab autori arvates märku sellest, et kiiruspiirikutega seonduvaid tegevusi viidi läbi korrektset, mis on positiivne.

15.02.2012 vastu võetud ja 12.03.2012 jõustunud autoveoseaduse, riigilõivuseaduse ja liiklusseaduse muutmise seaduse § 3 p 5 järgi lisati liiklusseadusesse §-d 210⁵ ja 210⁶, mis nägid vastavalt ette karistuse mootorsõiduki juhtimise eest kiiruspiiriku kasutamise nõudeid rikkudes ja karistuse mootorsõiduki juhtima lubamine eest kiiruspiiriku kasutamise nõudeid rikkudes.²⁴²

²⁴¹ Jürjo Vahtra kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 18.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

²⁴² Autoveoseaduse, riigilõivuseaduse ja liiklusseaduse muutmise seadus. - RT I, 02.03.2012, 5.

Alates muudatuse jõustumisest kuni 2019. a. lõpuni sätestas viimase käesoleva töö ajavahemikku kuuluva, 25.03.2019 jõustunud ja 06.05.2020 kehtivuse kaotanud LS redaktsiooni § 210⁶ lg 1, et mootorsõiduki, millel puudus kohustuslik kiiruspiirik või mille kiiruspiirik ei olnud töökorras, juhtima lubamise eest sõiduki omaniku, valdaja või tehnonõuetele vastavuse või käitamise eest vastutava isiku poolt karistati rahatrahviga kuni 200 trahviühikut. Sätte lõige 2 nägi ette sama teo eest karistuse juriidilisele isikule kuni summas 3200 eurot.

Alates 12.03.2012 jõustunud LS redaktsioonist kuni 01.06.2018 jõustunud redaktsioonini sätestas LS § 210⁵, et mootorsõiduki juhtimise eest, millel puudus kohustuslik kiiruspiirik, mille kiiruspiirik ei olnud töökorras või kiiruspiiriku tööd häirida võimaldava seadme kasutamise eest karistati rahatrahviga kuni 200 trahviühikut.²⁴³ 19.12.2019 vastu võetud ja 01.06.2018 jõustunud autoveoseaduse § 77 p 14 alusel täiendati liiklusseaduse §-i 210⁵ pärast sõna „trahviühikut“ sõnadega „või arestiga“.²⁴⁴

Jõudes karistusandmete juurde antud koosseisude realiseerimise eest, siis R. Rebane saatis aastate 2012–2019 kohta käivad LS § 210⁵ ning LS § 210⁶ karistusandmed autorile 03.03.2021 e-kirjaga ja selle kuupäeva seisuga. Samuti selgitas ta, et kajastatud olid trahvid, mis ei olnud määratud kogumi eest. R. Rebane ei esitanud andmeid LS § 210⁶ kohta, sest tema põhjenduste kohaselt registreeriti seda rikkumist andmeperioodil vaid ühel korral ja tollel juhul tegi viimase otsuse kohus.²⁴⁵ Tolles asjas jättis kohus rahuldamata isiku kaebuse PPA otsusele, millega teda oli karistatud LS § 227 lg 1 ja § 210⁶ lg 1 kogumis 45 trahviühikuga ehk 180 euroga.²⁴⁶

R. Rebase poolt esitatud andmete kohaselt kohaldati LS § 210⁵ rikkumise eest aastal 2015 rahatrahvi 2 korral summades 124 ja 160 eurot, 2016. aastal 2 korral summades 300 eurot ja 312 eurot, 2017. aastal 1 korral summas 300 eurot ja 2018. aastal 2 korral summades 140 eurot ja 200 eurot.²⁴⁷ Rääkides arestidest, siis A. Ahvena selgituste kohaselt polnud ajavahemikul 01.06.2018–2019 LS § 210⁵ alusel registreeritud rikkumisi kohtusse saadetud.²⁴⁸

Võttes kokku eelnevalt esitatud autori poolsed hinnangud kiiruspiiriku efektiivsusele, teiseks asjaolu, et eelnevast tulenevalt oli karistatav ajavahemikul 12.03.2012–2019 (k.a) kiiruspiirikute kasutamisega seotud nõuete rikkumise korral mootorsõiduki juhtimine ja

²⁴³ Liiklusseadus. - RT I, 20.12.2017, 5.

²⁴⁴ Autoveoseadus. - RT I, 11.01.2018, 1.

²⁴⁵ Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 03.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

²⁴⁶ VMKo 4-16-4147.

²⁴⁷ Rebane, R. LS § 210⁵ trahvid 03032021 (2). [2021]. Arvutivõrk <https://onedrive.live.com/view.aspx?resid=E4ADCF4A094AAE8C!901&ithint=file%2cxlsx&authkey=!AJgbpeQVBSH02Z4> (25.03.2021).

²⁴⁸ Andri Ahvena kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 05.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

juhtima lubamine ning kolmandaks asjaolu, et karistamise sagedus antud tegude toime panemise eest oli antud ajavahemikul kas olematu või autori arvates väga harv, siis oli autori arvates kiiruspiirik aastatel 2012–2019 efektiivne meede teatud mootorsõidukite piirkiiruse ületamise vältimiseks. Puudusi autori hinnangul selle meetme rakendamise juures ei esinenud.

3.1.4.2. Kiiruse ületamise korral märku andvate seadmete kasutamine mootorsõidukis

Alustades definitsioonist, siis üldiselt on kasutusel sedasorti seadmete puhul üldtermin intelligentne kiiruse adaptatsiooni süsteem (ingl *Intelligent Speed Adaptation*). Autor kasutab antud süsteemist rääkides inglisekeelset lühendit ISA, kuna see oli ka kirjanduses levinuim termin. Antud süsteemist ja seadmetest, mis süsteemi väljunditeks on, kirjutades tuleb avada antud süsteemi sisu ja võimalikke kategoriseerimise aluseid lähemalt.

J.W.G.M.van der Pas jt leidsid, et ISA on süsteem, mis pakub juhile tuge piirkiiruse ületamise vältimisel, võrreldes konstantselt sõidukiirust ja kehtivat kiiruspiirangut. Kiiruse ületamise korral saab süsteem hoiatada juhti näiteks heliga või visuaalselt, teiseks abistada juhti, näiteks survealise gaasipedaali kaudu, mis avaldab vastupanu piirkiiruse ületamisel. Lisaks võib ISA süsteem isegi takistada juhil kiiremini sõitmist, tegemist on nõ surnud gaasipedaaliga, mis teeb võimatuks sõita kiiremini kui kehtiv kiiruspiirang.²⁴⁹

Kuigi pealtnäha võiks viimane variant olla sama sisuga, mis kiiruspiirik, siis siiski nii see pole. Nimelt kui mõlemal juhul on juhil takistatud ületada kiiruspiirangut, on kiiruspiiriku puhul eelnevalt selle mootorsõidukile paigaldamisel määratud kindlaks, millisel kiirusel maksimaalselt konkreetne mootorsõiduk liikuda võib. Mainitud ISA süsteemi võimaluse puhul aga takistab süsteem ületada ükskõik millist kehtivat kiirusepiirangut, nt 30 km/h või 70 km/h, sest nagu öeldud, võrdleb süsteem sõidukiirust konkreetsetes kohas kehtiva kiiruspiiranguga.

Samuti iseloomustati ISA süsteemi vastavalt sellele, kas süsteem kasutab staatilisi või dünaamilisi kiirusepiiranguid ning selle järgi, kas juhil oli võimalus seda välja lülitada või mitte.²⁵⁰

ISA süsteemi võimalikke lahendusi ja kasulikkust avasid ka Hynd, D. jt. enda Euroopa Komisjonile koostatud raportis, mis avaldati 2015. aastal. Hynd, D. jt. selgitasid, et ISA kirjeldab suurt ringi tehnoloogiaid, mis on loodud abistama juhte jälgimaks korrektset kiirust vastavalt teekeskkonnale. Raporti kohaselt suudab ISA antud eesmärgi saavutada läbi erinevate

²⁴⁹ Van der Pas, J.W.G.M. jt. ISA implementation and uncertainty: A literature review and expertelicitation study. *Sine loco. Accident Analysis and Prevention*, [Vol 48] 2012, lk 83. Arvutivõrk <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0001457510003659?token=3951E46D1F35B01B2DF61299AC20A42D4DDFC247D0BC3C889F9F4C2BF6539A33639EC574A8C3AC861A9972F7D79B591F> (07.02.2021).

²⁵⁰ Op cit 249, lk 83.

kontrolliastmete. Esiteks soovitava kontrolliastmena hoiatada juhti liiga kõrge kiiruse korral, teiseks vabatahtliku kontrolliastmena pakkuda juhile võimalus valida, kas süsteem piirab juhi sõiduki kiirust ja/või millisel määral ta seda teeb ja kolmandaks kohustuslikuna limiteerida juhi kiiruse valik füüsiliselt.²⁵¹ Raportis kirjeldati süsteemi juhti hoiatavana heliga, visuaalselt ja/või survealise tagasisidega, kui kiirus ületab kohalikku kehtivat kiirusepiirangut. Kiirusepiirangu informatsioon oli kättesaadav kas transponderite kaudu kiirusepiirangu märkidel või digitaalse teekaardi kaudu, mis nõuaks usaldusväärset positsioneerimise informatsiooni GPS-lt.

Raportis toodi välja, et peamine kasu ISA süsteemi puhul seisneb madalamates kiirustes, mis omakorda tähendavad väiksemat hulka õnnetusi ja väiksemat riski vigastusteks õnnetuste korral. Raporti autorid selgitasid lisaks, et mitmetel sõidukitel oli olemas vabatahtlik kiiruse piiramise süsteem, mille sai juht kasutusse võtta kindlustamaks piirkiiruse järgimine konkreetses kohas. Sellest hoolimata oli autorite sõnul antud kiiruse piiraja tööle pandud juhi poolt ja polnud seotud ühegi digitaalse kaardiga kiirusepiirangutest.²⁵² Seega pole 2012. aastast kuni töö kirjutamiseni olnud nii Euroopa Liidus tervikuna kui ka Eestis kohustuslik ISA süsteemi rakendamine. Tegemist on olnud sõidukitel, sh mootorsõidukitel endal olemasoleva süsteemiga, mille osas on juht otsustanud, kas ja kuidas seda rakendada.

Kuigi süsteem varasemalt polnud kasutamiseks kohustuslik, on EL tänaseks astunud tugevaid samme süsteemi laialdasemaks kasutusele võtmiseks. Nimelt võeti 27.11.2019 vastu Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Määrus (EL) 2019/2144 (edaspidi määrus 2019/2144), mille artikli 6 lg 1 a näeb ette uute mootorsõidukite varustamise aruka kiirusekontrollisüsteemiga 6-ndaks juuliks 2022.a.²⁵³ Antud määruse 5. põhjenduspunktis tuuakse välja, et raskelt vigastada saanute ja liiklusohvrite arvu võimalikult väiksena hoidmiseks on vaja kasutusele võtta uusi tehnoloogiaid.

Määruse 2019/2144 art 2 kohaselt kohaldatakse määrust varasema määruse 2018/858 art 4 määratletud M-, N- ja O-kategooria sõidukitele. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega

²⁵¹ Hynd, D. jt. Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. Final Report. Tellija: European Commission. Töö teostaja: Transport Research Laboratory. Brussels 2015, lk 104. Arvutivõrk <file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/NB0714108ENN.en.pdf> (07.02.2021).

²⁵² Op cit 251, lk 104-106.

²⁵³ EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2019/2144, 27. november 2019, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166. – ELT L 325/1.

muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ artikli 4 kohaselt loetakse M kategooria sõidukiks peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks kavandatud ja konstrueeritud mootorsõidukid, N-kategooria sõidukiks peamiselt kaupade veoks kavandatud ja konstrueeritud mootorsõidukid ja O-kategooriasse kuuluvaks loetakse haagised.²⁵⁴

Määruse 2019/2144 art 3 p 3 sätestab aruka kiirusekontrollisüsteemi mõistena süsteemi, mis aitab juhil säilitada teeoludele vastava kiiruse, andes sihtotstarbelist ja asjakohast tagasisidet. Seejuures on oluline määruse art 4 lg 1, mis sätestab sõidukite tootjatele kohustuse tõendada, et kõik turule lastud, registreeritud või kasutusele võetud uued sõidukid ja kõik turule lastud või kasutusele võetud uued süsteemid, osad ja eraldi seadmestikud on saanud tüübikinnituse.

Määruse 2019/2144 art 6 lg 2 näeb ette spetsiifilised miinimumnõuded arukale kiirusekontrollisüsteemile. Antud süsteem peab võimaldama anda juhile gaasipedaali või sihtotstarbelise, asjakohase ja mõjusa tagasiside kaudu märku, et lubatud sõidukiirus on ületatud. Teiseks peab süsteemi olema võimalik välja lülitada, seejuures teavet kiirusepiirangu kohta võidakse endiselt edastada ning sõiduki pealüliti iga aktiveerimise järel peab arukas kiirusekontrollisüsteem olema tavalisel töörežiimil.

Kolmandaks peab sihtotstarbeline ja asjakohane tagasiside tuginema kiirusepiiranguid puudutavale teabele, mis saadakse liikluskäitumise ja märgistuse jälgimisega, ning edastatakse sõidukisse taristusignaalide abil või elektrooniliste kaardiandmete või mõlema alusel. Neljandana nõutakse, et kiirusekontrollisüsteem ei tohi mõjuta juhi võimalust ületada süsteemi pakutud sõidukiirust, ja viiendana, et kiirusekontrollisüsteemi tulemusnäitajad tuleb seadistada selliselt, et tegelikes sõidutingimustes veamäär poleks või veamäär oleks minimaalne. Määruse 2019/2144 art 19 kohaselt hakatakse määrust kohaldama alates 6. juulist 2022.

2020. aastal viisid O. Carsten jt läbi ISA-liidese uuringu, uurimaks erinevaid võimalikke disaine ISA süsteemi inimese-masina liidese (ingl *Human Machine Interface*) jaoks.²⁵⁵ Uuringus seati eesmärk uurida mõnda võimalikku liidese varianti esiteks selles osas, millisel määral need aitavad piirkiirust järgida, ja teiseks, kui suurel määral need juhtidele aktsepteeritavad on.²⁵⁶ Iga liidese puhul jäeti juhtidele võimalus jätta ISA süsteemi poolt antav

²⁵⁴ EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2018/858, 30. mai 2018, mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ. – ELT L 151/1.

²⁵⁵ Carsten, O. jt. ISA Interface Study. Institute for Transport Studies, University of Leeds. On behalf of European Transport Safety Council. Since loco 2020. Arvutivõrk [file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/isa_interface_study_v2_accessible%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/isa_interface_study_v2_accessible%20(1).pdf) (08.02.2021).

²⁵⁶ Op cit 255, lk 1.

tagasiside arvestamata ja ületada piirkiirust, kuid juhtidel polnud võimalik lülitada välja tagasisidet. Eksperiment viidi läbi sõidusimulaatori peal.²⁵⁷ Testiti viite erinevat liidest.

a) Audiohoiatus – piirkiiruse ületamisel lasti väikese intervalliga heli juhile nii kaua, kuni piirkiirus oli jälle kooskõlas nõutud piiranguga.

b) Surveline pedaal – lubatud piirkiirusele lähenedes tekkis gaasipedaalis võrreldes tavapärase takistusega veidi tugevam takistus vajutamisel, piirkiiruse ületamise korral tekkis palju tugevam takistus vajutamisel. Siiski oli juhil võimalus gaasipedaali edasi vajutada ning kui 6% ulatuses lubatud piirkiirusest oli kiirust ületatud, vähenes takistus vajutamisel jälle tavapärasemaks. Kui sõiduk jõudis madalama lubatud piirkiiruse tsooni, oli algul takistus väga kõrge kuni 5 sekundit või kuni juht alandas kiirust 5 protsendini üle kehtiva piirangu. Kui juht aga jätkas endise kiirusega, jäi takistus võrreldes tavapärasega 1,5-kordseks.

c) Vibreeriv pedaal – piirkiiruse ületamise korral hakkas pedaal väriseva sarnaselt mobiiltelefonile nii kaua, kuni kiirus oli nõutavaga jälle kooskõlas.

d) Kiiruse kontroll koos „läbi löömisega“ (ingl *kick-through*) ja vibreeriva pedaaliga – sõiduki maksimaalne kiirus oli paika pandud kiiruspiiranguga selliselt, et nii kaua, kui sõiduk polnud jõudnud 98% juurde kehtivast kiiruspiirangust, töötas gaasipedaal tavalisel moel. Antud kiiruseni jõudes polnud edasisest tavapärasest vajutamisest enam kasu, vaid kiiruse ületamiseks tuli n-ö läbi lüüa seatud piirang ja kiiruse ületamiseni jõuda kolme sekundi jooksul peale läbi löömist, et kiirusepiiraja ennast desaktiveeriks. Kui selle ajaga ei jõutud kiiruse ületamiseni, aktiveeris kiirusepiiraja end uuesti. Gaasipedaal värises piirkiiruse ületamise ajal.

e) Kiiruse kontroll koos „läbi löömisega“ – identne liides eelmisega, kuid gaasipedaal ei vibreerinud kiirust ületades.

Juhid sõitsid erineva kiirusepiiranguga teedel ning neile esitati sõitmisel ajal sõnumeid, et panna neid kiirust ületama.²⁵⁸ Tulemuste saamiseks võrreldi iga kiiruspiirangu puhul lähtekiirust, millega teelõik läbiti, kiirusega, millega teelõik läbiti liideseid kasutades. Lisaks vastasid juhid küsitlustele liideste kohta töökoormuse ja aktsepteeritavuse ning häiritusastme nurga alt.²⁵⁹

Uuringu tulemusena selgus, et juhid järgisid ilma ühegi liideseta piirkiirust üsna hästi ning ka liidestega üsnagi sarnaselt. Kõige paremaid tulemusi andis vibreeriv pedaal, autorite hinnangul põhjusel, et kuna vibreerimine oli pidev, siis hoidis see juhte tagasi piirkiiruse ületamise eest. Siiski tekitas vibreeriv pedaal ka kõige enam frustratsiooni juhtides ning füüsiliselt kõige nõudvam oli survepedaaliga kiiruse ületamine.

²⁵⁷ Op cit 255, lk 1-2.

²⁵⁸ Op cit 255, lk 3-5.

²⁵⁹ Op cit 255, lk 6-7.

Autorid töid välja, et suurem tõenäosus, et juhid lülitavad juhiabi süsteemi välja, esineb siis, kui see on neid häiriv ja neile ebamugav. ISA süsteemi üldine efektiivsus aga koosneb just selle otsesest mõjust piirkiiruse ületamisele ja juhi valmisolekule see sõidu ajal sees hoida. Samuti järeldus, et juhid pole nõus hoidma sees süsteemi, mis toob nad esile kaasreisijate silmis, kui on tegemist masina poolt esitatud hoiatusega, nagu audiohoiatuse puhul. Järeldati, et audiohoiatus ja üksinda vibreeriv pedaal ei ole head variandid ISA inimese-masina liidese jaoks. Kõige meeldivamaks peeti kiiruse kontrolli koos „läbi löömisega“, seejärel survele pedaalil ja seejärel kiiruse kontrolli koos „läbi löömisega“ ja vibreeriva pedaaliga. Hinnati, et need süsteemid võivad saada mõistliku heakskiidu.²⁶⁰

Seega, kuigi käesolevas töös analüüsitavatel aastatel olid kiirusekontrolli süsteemid mootorsõidukijuhtide enda kasutada vabatahtlikult, mis jääb nii ka peale määruse 2019/2144 kehtima hakkamist, lähtudes eelpool esitatust, on autori hinnangul siiski positiivne, et EL on otsustanud jõuliselt soodustada antud süsteemide kasutamist liidus. Nimelt ühelt poolt on tegemist eelpool toodust lähtudes meetmega, mis vähendab piirkiiruse ületamist ning teiselt poolt muudab määruse 2019/2144 art 4 tootjatele kohustuslikuks aruka kiirusekontrollisüsteemi paigaldamise uutele sõidukitele, seega alates 06.07.2022 suureneb püsivalt süsteemiga varustatud sõidukite arv liikluses.

Siiski on autori hinnangul sellest vähe abi, kui juhtidele süsteem ei meeldi, olles liiga häiriv või ebamugav ja pannes juhte seda mitte kasutama. Nagu viidatud uuringust tulenes, tuleb püüda leida tasakaal efektiivsuse ja meeldivuse vahel ehk tuleb valida liides, mis ühelt poolt tagaks võimalikult head tulemused piirkiiruse järgimisel, kuid oleks mootorsõidukijuhtide poolt võimalikult suurel määral ka kasutatav. Vastasel juhul ei ole antud meetmest piisavat kasu.

Teiseks aga tuleb autori hinnangul suunata tähelepanu igas EL liikmesriigis, sh ka Eestis aruka kiirusekontrollisüsteemi propageerimisele nt kampaaniate kaudu. Selleks aga tuleb autori arvates tuvastada, milline on olnud mootorsõidukijuhtide seas mõningate mootorsõidukite varustuses olnud kiiruse piiramise süsteemide kasutamine. Nende andmete pinnalt saaks lähtepunkti, millises mahus tuleks hakata tegema teavitustööd kiirusekontrollisüsteemi kasulikest mõjudest, suunamaks mootorsõidukijuhte antud süsteemi juhtides kasutama.

Elmises lõigus esitatust tulenevalt on autori hinnangul negatiivne, et aastatel 2012–2019 ei viidud Eestis läbi uuringuid ega küsitlusi seoses kiiruse piiramise süsteemide kasutamise osakaaluga mootorsõidukijuhtide seas. Siiski, kuna antud süsteem muutub

²⁶⁰ Op cit 255, lk 17.

lähiaastatel järjest levinumaks, on autori arvates viimane aeg uurida, kuidas mootorsõidukijuhid antud süsteemi kasutanud on ja tulevikus kasutada võivad.

3.1.5. Politseipatrullide järelevalve teedel

Politseipatrullide poolt piirkiiruse ületamise üle järelevalve teostamise võimalusi ja meetodeid aastatel 2012–2019 avas autor eelnevalt.²⁶¹ Järelevalve käigus toimus kiiruse mõõtmine ja LS § 227 rikkumiste fikseerimine nõuded kiirusmõõtuuri ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele määruse § 3 lg-s 1 ja 2. peatükis nimetatud kiirusmõõtuuri abil, vastavalt viimasele käesoleva töö raames arvestatavale 05.07.2019 jõustunud ja käesoleva töö kirjutamiseni kehtiva määruse redaktsioonile.

Autori hinnangul ei esinenud antud meetme rakendamisel aastatel 2012–2019 puuduseid. Autori hinnangul toimus politseipatrullide poolt piirkiiruse üle järelevalve pidamine aastatel 2012–2019 tihedas mahus. Sellest annab kinnitust varasemalt välja toodud²⁶² PPA poolt kohaldatud kõrge mõjutus- ja rahatrahvide ning juhtimisõiguse äravõtmiste arv LS § 227 rikkumiste eest antud aastatel. Kuna R. Rebase selgitustest lähtuvalt²⁶³ tegeles aastate jooksul PPA ka teiste tegevustega liiklusjärelevalve kõrval ning ka PPA siseselt võidi otsustada erinevalt liiklusjärelevalve teostamise mahu üle, on antud töö raames võimalik anda edasi politseipatrullide tegevust piirkiiruse üle järelevalve teostamisel vaid kohaldatud karistuste arvu suuruse kaudu.

Mainitud ajavahemikul polnud läbi viidud uuringuid, mis oleksid näidanud politseipatrullide enda mõju piirkiiruse ületamisele, peale Maanteeameti ja PPA koostöös läbi viidud eksperimendi aastal 2018. Antud projekti eesmärk oli selgitada välja liiklusjärelevalve mõju kiiruskäitumisele. Projekti raames viidi läbi enne-pärast uuring, et võrrelda tavapärasest kiiruskäitumist mõjutatud käitumisega. Kiiruskäitumist mõõdeti nelja erineva vahendiga: püsiloenduspunktid, teisaldatavad loenduspunktid, kiiruskaamerad ja Waze andmed. Politsei teostas suurendatud mahus liiklusjärelevalvet 2018. aasta 9. ja 10. augustil Tallinn-Tartu maanteel, kiirusi aga mõõdeti juba nädal varem samadel nädalapäevadel, et võrrelda kuidas liiklusjärelevalve avaldas mõju piirkiirusele. Analüüsiti eelkõige V85²⁶⁴ kiiruse muutusi.

Uuringu ülevaates keskenduti siiski politsei kohalolu mõjule kiiruskäitumisele vastavalt ajutistest ja püsiloenduspunktidest kogutud andmetele, sest kiiruskaameratega ega Waze kaudu

²⁶¹ Supra, lk 23-24.

²⁶² Käesoleva töö 2.1.2. ptk.

²⁶³ Op cit 72.

²⁶⁴ Sõidukiirus, millest aeglasemalt sõidab 85% juhtidest. Piirkiiruste määramise metoodika kasutuselevõtmine. Katseprojekti kokkuvõte. Maanteeamet. *Sine loco*. 2020, lk 9. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvote_loplik.pdf (29.03.2021).

kogutud andmeid ei olnud jõutud veel töödelda.²⁶⁵ Käesoleva töö autor ei tuvastanud ka hilisemaid uuringuid, mis viimasel kahel viisil kogutud andmete tulemusi oleksid kajastanud. Siiski piisab autori hinnangul antud alapeatüki raames ajutiste ja püsiloenduspunktide abil kogutud andmete kaudu saadud järelduste analüüsimisest.

Liiklusjärelvalvet teostati uuringus nähtavalt ja politseivärvidega sõidukitega. Lisaks kaasnes eksperimendiga meedias kajastus, milles anti teavet, et politsei teostab suurendatud mahus Tallinn-Tartu maanteel liiklusjärelvalvet. Politsei fikseeris järelvalve teostamise kohad ja aja, kokku oli järelvalve teostamise kohti 32 ning keskmiselt viibiti ühes kohas 47 minutit.²⁶⁶ Kiiruskäitumise analüüsimisel vaadeldi ülevaate kohaselt seda, kuidas kiirused muutusid pärast seda, kui politseid oldi nähtud. Selleks lisati politsei asukoha andmetele juurde lähim kilomeetripunkt, millele omakorda lähim loenduspunkt. Andmetest nähtus, et umbes pooltel juhtudel oli loenduspunkt kuni 5 km ulatuses politseist, ülejäänud loenduspunktid jäid kaugemale.²⁶⁷

Et tulemusi objektiivselt hinnata, kaaluti saadud kiirused läbi sõidukite arvuga ja võeti arvesse ka n-ö tavapärane kiiruste muutus nendel päevadel. Selleks vaadeldi kiiruste muutust kontroll-loenduspunktides väljaspool Tallinn-Tartu maanteed. Liiklejate käitumine võis ülevaate kohaselt olla mõjutatud ka teistel maanteedel meediakajastuse tõttu. Kontrollpunktideks olid Tallinn-Narva 17 km, Tallinn-Pärnu 107 km ja Tallinn-Paldiski 146 km asuvad püsiloenduspunktid. Nende põhjal oli loomulik V85 kiiruse vähenemine 0,7-0,8 km/h.

V85 kiirused vähenesid tihendatud liiklusjärelvalve päevadel ligikaudu 2 km/h, lisaks kontrollpunktidest lähtuvalt arvestatud nö loomulikku kiiruste vähenemisele. Tulemustest nähtus, et mida lähedamal asus loenduspunkt politsei kiiruse mõõtmise vahendile, seda väiksemad olid kiirused – kiirused langesid uuringu kohaselt seal, kus politsei oli liiklejatele nähtav. Kiirused langesid märkimisväärselt, ligi 8,2 km/h kohtades, kus politsei ja loenduspunkti vahemaa oli alla kilomeetri. Järeldus, et politsei kohalolu mõju V85 kiirustele kestab kuni 10 km pärast seda, kui politseid on nähtud, suuruses 3,1-3,4 km/h, peale seda vahemaad väheneb mõju tuntavalt. Kokkuvõtlikult leiti, et suurendades politsei järelvalvet ja kasutades meediakajastust, oleks võimalik V85 kiiruseid kogu tee ulatuses vähendada.²⁶⁸

²⁶⁵ Kiiruskäitumise eksperiment Tallinn-Tartu maanteel. Maanteeameti ja Politsei- ja Piirivalveameti koostöös. Maanteeamet. *Sine loco*. 2018, lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kiiruskaitumise_eksperiment_helenaruthe.pdf (08.02.2021).

²⁶⁶ Op cit 265, lk 4-5.

²⁶⁷ Op cit 265, lk 8.

²⁶⁸ Op cit 265, lk 11-12.

Seega lähtudes antud uuringust, saab jaatada politseipatrullide positiivset mõju sõidukiiruse vähendamisele ning sellest tulenevalt on autori arvates olemas ka mõju piirkiiruse ületamise vähendamisel. Autori jaoks mõjus üllatavana, et meediakajastus uuringu läbiviimisest mõjutas kontrollpunktides teistel maanteedel kiiruse vähenemist. Sellest saab autori hinnangul järeldada politseipatrullide tugevat mõju mootorsõidukijuhtide käitumisele. Autori hinnangul tuleb samalaadseid uuringuid läbi viia ka teistel maanteedel tulemuste kontrollimiseks.

Kuigi tegemist pole puudusega meetme rakendamisel aastatel 2012–2019, siis saab politseipatrullide mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele lisaks patrullide arvu suurendamisele tõsta autori arvates järgmiselt. Nimelt kuna tugevat mõju kontrollmaanteede näitel avaldas hirm vahele jäämise ees politseipatrullile, kuigi oli teada, et antud maanteedel patrullide mahtu ei oldud suurendatud, siis autori arvates võib PPA tihedasti anda meedia kaudu teada kõrgendatud patrullide arvust maanteedel, kuigi alati ei pruugi neid tegelikult kõrgendatud arvul maanteedel olla. Selliselt oleks mootorsõidukijuhtidel suuremal määral olemas teadmine, et risk vahele jääda võib olla suur ja lähtudes toodud eksperimenti tulemustest väheneks ka V85 kiirus ning ka piirkiiruse ületamine.

Kuigi Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutest tulenevalt peeti vastajate arvates tabeli 13 kohaselt²⁶⁹ piirkiiruse ületamise eest vahele jäämise riski madala osakaaluga piirkiiruse ületamise põhjuseks ning ka autori poolt läbiviidud küsitlusuuringu kohaselt peeti tabeli 15 järgi²⁷⁰ antud põhjust pigem harva esinevaks, tuleb autori hinnangul siiski eelmises lõigus selgitatud viisidel antud meetme rakendamisel edasi minna. Seda põhjusel, et vähemalt mõnedele piirkiiruse ületajatele siiski avaldab mõju vahele jäämise riski suurendamine.

3.1.6. Automaatsed liiklusjärelevalveseadmed

Antud seadmete definitsiooni, sisu ning nende muutuseid aastatel 2012–2019 selgitas autor juba varasemalt.²⁷¹ Jõudes antud seadmete kasutamispäratikani antud aastatel, siis kuigi autor antud seadmete sisu avades selgitas²⁷², et edaspidi on kasutusel terminid „kiiruskaamera“, „statsionaarne kiiruskaamera“ ja „mobiilne kiiruskaamera“, siis siiski tuleb kasutamispäratika kontekstis statsionaarsete kiiruskaamerate puhul eristada mõõtesüsteemide ning mõõtekabiinide arvude muutuseid, sest need erinesid. Mobiilsete kiiruskaamerate puhul

²⁶⁹ Supra, lk 47-48.

²⁷⁰ Käesoleva töö 2. lisa.

²⁷¹ Supra, lk 27-29.

²⁷² Supra, lk 29.

eristamine pole vajalik, sest mõõtesüsteemi ei paigaldatud kabiinidesse alates nende kaamerate kasutusele võtmisest.²⁷³

Statsionaarsete kiiruskaamerate puhul sai autor mõõtekabiinide ja mõõtesüsteemide arvude muutuste kohta andmed Arno-Marko Millerilt, Transpordiameti teehoiu korraldamise osakonna liikluskorraldusvahendite haldurilt e-kirjadega. Mõõtekabiinide andmed sai autor 09.03.2021 ning A.-M. Miller selgitas, et statsionaarseid kaameraid kasutati alati riigiteedel, v.a kahte Kristiine²⁷⁴ kiiruskaamerat.²⁷⁵ Mõõtesüsteemide andmed sai autor 30.03.2021.²⁷⁶

Andmetest lähtuvalt oli 01.01.2012 seisuga kasutusel 30 mõõtekabiini, aastal 2012 lisandus 10, aastal 2013 4, aastal 2014 8, aastal 2015 7, aastal 2016 9 ja aastal 2017 4 mõõtekabiini. Aastatel 2018 ja 2019 ei lisandunud ühtegi mõõtekabiini.²⁷⁷ 01.01.2012 seisuga oli kasutusel aga mõõtesüsteeme 23, aastal 2012 ja 2013 lisandus 5 mõõtesüsteemi, aastal 2014 4, aastal 2015 5, aastal 2017 10 ja aastal 2018 2 mõõtesüsteemi. Aastatel 2016 ja 2019 mõõtesüsteeme ei lisandunud.²⁷⁸ A. Kirsimäe selgitas autorile, et mõõtesüsteeme liigutati aastatel 2012–2019 kabiinide vahel ringi teatud aja tagant, arvestades seda, kuidas mõõtesüsteemiga varustatud kabiinid avaldasid mõju sõidukiirustele.²⁷⁹

Ka RLOP lõpparuandes selgitatakse, et statsionaarsete kiiruskaamerate asukoht valiti välja vastavalt liiklusõnnetuste asukohtadele, liiklussagedusele, sõidukite kiirustele konkreetsel teelõigul ja tehnilistele võimalustele.²⁸⁰ Võib öelda, et samadest põhimõtetest lähtuti ka peale 2015. aastat, sest LOP-s seati eesmärk lähtuda varasemalt omandatud praktilistest kogemustest²⁸¹, samuti nähti LOP-i elluviimiskava punktis 1.8.10 tegevusena ette ohtlikele riigitee lõikudele statsionaarsete kiiruskaamerate paigaldamine²⁸².

Jõudes mobiilsete kiiruskaamerateni, mis olid kasutusel peatükis 2.1.2. selgitatust tulenevalt 05.07.2019-31.12.2019, siis LOP-i elluviimiskava 2019. aasta tegevuste täitmise aruanne kohaselt võeti 2019. a. kasutusele 8 mobiilset kiiruskaamerat.²⁸³ Vastavalt majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määruse nr 35 „Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve

²⁷³ Supra, lk 28.

²⁷⁴ Autori märkus: tegemist kahe kiiruskaameraga Tallinna linnas.

²⁷⁵ Arno-Marko Milleri kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 09.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

²⁷⁶ Arno-Marko Milleri I kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 30.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

²⁷⁷ Miller, A.-M. Kabiinide asukohad (2). [2021]. Arvutivõrk https://onedrive.live.com/view.aspx?resid=E4ADCF4A094AAE8C!903&ithint=file%2cxlsx&authkey=!AAgx7sf5ea4t_Ds (30.03.2021).

²⁷⁸ Miller, A.-M. \$RAZDX86.[2021]. Arvutivõrk <https://onedrive.live.com/view.aspx?resid=E4ADCF4A094AAE8C!905&ithint=file%2cxlsx&authkey=!ABmzd-00axQohVM> (30.03.2021).

²⁷⁹ Alo Kirsimäe suulised selgitused autorile 30.03.2021.

²⁸⁰ Op cit 13, lk 38.

²⁸¹ Op cit 31, lk 3.

²⁸² Op cit 222.

²⁸³ Op cit 226, lk 9.

süsteemi andmekogu põhimäärus“ muutmise eelnõu seletuskirjale seati eesmärgiks hakata kasutama mobiilseid kiiruskaameraid kohtades, kus kiiruseületajate arv on suur, kuid tavalises korras kiirust mõõta ja sõidukeid peatada on raske. Selgitati, et järelevalvet saab antud kaameratega teha nii linnatänavatel kui ka asula välistel teedel.²⁸⁴

Minnes edasi mõjude juurde, mida kiiruskaamerad on avaldanud piirkiiruse vähendamisele ja liiklusohutusele, siis on oluline avada Maanteeameti poolt 2019. aastal avaldatud uuringut ja selle tulemusi. Antud uuringus seati eesmärgiks uurida, kuidas mõjutas statsionaarsete kiiruskaamerate rakendamine riigiteedel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetusi.²⁸⁵ Uuringus analüüsiti aastatel 2009–2014 paigaldatud kiiruskaamerate mõju toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvule. Analüüsi meetodiks oli kvantitatiivne enne-pärast uuring.²⁸⁶

Uuringus selgitati, et liiklusohutusmeetme mõju hindamisel tuleb usaldusväärse tulemuse saamiseks arvestada täiendavate asjaoludega, mis võivad vaadeldava indikaatori väärtust mõjutada, kuid pole seotud antud meetmega. Viidatavas uuringus nimetati nende asjaoludena liiklusõnnetuste arvu puhul regressiooni keskmise suunas²⁸⁷, liiklussageduse muutust ja üldist trendi liiklusõnnetuste arvu muutuse osas. Uuringus arvestati kiiruskaamerate lõpliku mõju leidmisel regressiooni keskmise suunas ja üldist trendi.²⁸⁸

Uuringus toodi välja, et varaseimaks „enne“ perioodi algusaastaks oli uuringus aasta 2006 ja kõige hilisemasse valimisse kuulusid kiiruskaamerad, mis olid paigaldatud kuni 2014. aasta lõpuni, sest analüüs viidi läbi 2018. aastal. Valimisse kuulus 32 kaamerakohta.²⁸⁹ Seejuures kui vahemaa kahe kõrvuti asuva kiiruskaamera vahel jäi alla 1 km, ühendati need kiiruskaamerad ühte kaamerakohta ning kaamerakoha ümber loodi mõlemas sõidusuunas 1 km pikk kaamera mõjutsoon. Seega kui üldiselt oli kiiruskaamera mõjutsooni pikkuseks ligikaudu 2 km, siis kahe või enama üksteise lähedal asuva kiiruskaamera puhul võis see osutuda pikemaks.

²⁸⁴ Allvee, H. (koost). Majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määruse nr 35 „Statsionaarse automaatse liiklusjärelevalve süsteemi andmekogu põhimäärus“ muutmise eelnõu seletuskiri. [Vastutav asutus: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium]. *Sine loco*. [2019], lk 2. Arvutivõrk <file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/SK%20kaamerad%20muutmise%204.03.2019.pdf> (30.03.2021).

²⁸⁵ Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelevalve mõju liiklusõnnetustele. Uuring. Maanteeamet. *Sine loco*. 2019-001, lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte_2019_001.pdf (09.02.2021).

²⁸⁶ Op cit 285, lk 3.

²⁸⁷ Tegemist on statistilise nähtusega, mille all mõistetakse seda, et harukordsed sündmused on vaid ajutised ja suure tõenäosusega ei kordu uuel mõõtmisel, vähemalt mitte nii ekstreemses ulatuses. Ebatavaliselt kõrge liiklusõnnetuste arvu korral tähendab regressioon keskmisele uuringu kohaselt seda, et edaspidi suundub arv pikemaajalise trendi mediaanväärtustele tagasi. Sama kehtib ka vastupidiselt. Op cit 285, lk 10.

²⁸⁸ Op cit 285, lk 9-11.

²⁸⁹ Op cit 285, lk 11.

Selleks, et korrigeerida meetme lõplikku mõju üldise trendi võrra, kasutati uuringus ka võrdlusrühma. Võrdlusrühma lõigud asusid samadel riigiteedel, kuhu olid kiiruskaamerad paigaldatud, kuid kaamerate vabadel teelõikudel. Kokku valiti 82 võrdluskoha.²⁹⁰ „Enne“ ja „pärast“ väärtused arvutati andmete töötlemisel liiklusõnnetuste arvu puhul 3 aasta absoluutväärtustena enne ja pärast kiiruskaamera paigaldamist.²⁹¹

Uuringu tulemused põhinesid 30 kaamerakohal, sest kahes kohas ei toimunud „enne-pärast“ perioodil inimkannatanutega liiklusõnnetusi. Tulemustest selgus, et absoluutarvude kohaselt vähenes liiklusõnnetuste arv kaamerakohtades 40% võrra ning et võrdluskohades ei olnud vähenemine nii märkimisväärne, vähenemise ulatus oli vaid 23%. Järeldus, et umbes 40% sellest kõikides kaamerakohtades toimunud liiklusõnnetuste vähenemisest leidis aset tänu regressioonile keskmise suunas, 24% tänu üldisele trendile ning umbes 34% oli kiiruskaamerate rakendamise n-ö „puhas“ efekt. Tehtud analüüsi alusel järeldati, et vaadeldud kohtades vähenes inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv pärast kiiruskaamerate rakendamist 13% võrra. Antud protsenti küll peeti veidi tagasihoidlikuks, kuid siiski kokkuvõtlikult järeldati, et kiiruskaameratel on olemas positiivne mõju.

Autori hinnangul saab antud uuringu tulemusi arvestades järeldada, et mootorsõidukijuhtide sõidukiirustele avaldab vähendavat mõju kiiruskaamerate olemasolu. Kuna eelnevalt järeldas autor, et piirkiiruse ületamine suurendab liiklusõnnetuste arvu²⁹² ning antud uuringu kaudu järeldus, et kiiruskaamerate läheduses vähenes enne ja pärast paigaldamist liiklusõnnetuste arv, võib väita, et kiiruskaamerad avaldasid vähendavat mõju ka piirkiiruse ületamisele. Seega tuleks autori hinnangul kasutada laialdasemalt kiiruskaameraid, kuna selge mõju liiklusõnnetuste ja piirkiiruse ületamise arvu vähenemisele nende toimel on olemas.

Kuigi eelnevast tulenevalt aastatel 2012–2019 tõusis statsionaarsete kiiruskaamerate puhul nii mõõtekabiinide kui mõõtesüsteemide arv, siis autori hinnangul oleks pidanud arvude suurenemine olema intensiivsem, arvestades seda, et piirkiiruse ületamine kuigi jõuliselt antud aastatel ei vähenenud. On oluline ära mainida ka asjaolu, et mõõtekabiine tuli aastal 2020 kasutusse 2 ja 2021. a. on lisandunud 3 mõõtekabiini.²⁹³ A.-M. Milleri sõnul toimus viimane mõõtesüsteemide soetamine 2018. aastal.²⁹⁴ R. Rebase sõnul on 29.03.2021 seisuga kasutuses endiselt 8 mobiilset kiiruskaamerat.²⁹⁵

²⁹⁰ Op cit 285, lk 17-18.

²⁹¹ Op cit 285, lk 17.

²⁹² Supra, lk 12.

²⁹³ Op cit 277. Autori märkus: antud andmed on esitatud 09.03.2021 seisuga.

²⁹⁴ Arno-Marko Milleri II kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 30.03.2021. Kiri adressaadi valduses.

²⁹⁵ Reelika Rebase suulised selgitused autorile 29.03.2021.

Autori arvates tuleb edaspidi suurendada statsionaarsete kiiruskaamerate puhul nii mõõtekabiinide kui mõõtesüsteemide arvu. Kuna eelnevalt välja toodud uuringu kaudu järeldas autor, et kiiruskaamerad avaldasid vähendavat mõju piirkiiruse ületamisele, võib autori hinnangul piisata antud mõju saavutamiseks juba sellest, kui suurendada mõõtekabiinide arvu teede ääres. Nimelt, kuna isikud visuaalselt juba eemalt näevad mõõtekabiini ehk ohtu, et mõõtesüsteem võib fikseerida kiiruse ületamisele, avaldab autori arvates juba kabiin üksinda ilma mõõtesüsteemita positiivset mõju piirkiiruse ületamisele.

Kuna aga autori arvates peab oht olema ka reaalne kiiruse ületamise fikseerimiseks ja sellele järgnevateks tagajärgedeks, tuleb suurendada ka mõõtesüsteemide arvu. Siiski ei pea nende kahe arvu suurendamine toimuma samaaegselt, vaid mõõtekabiinide arv võib tõusta kiiremini ja olla suurem, nagu see ka aastatel 2012–2019 oli. Autori hinnangul võib seega ka edaspidi toimuda mõõtesüsteemide vahetamine mõõtekabiinide vahel, et reaalne risk tagajärgedeks piirkiiruse ületamisel oleks võimalikult ettearvamatu. Teiseks oli autori jaoks väga üllatav, et peaaegu kahe aastaga, mil mobiilseid kiiruskaameraid kasutatud on, pole nende arv suurenenud. Seega tuleb autori hinnangul suurendada ka nende arvu kiiremas korras, sest ka nende kasutamine omab mõju liikluse rahustamisel ja liiklusõnnetuste arvu vähendamisel²⁹⁶.

Nagu juba autor selgitas eelmises alapeatükis, siis kuigi vastavalt Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutele peeti tabeli 13 kohaselt²⁹⁷ piirkiiruse ületamise eest vahele jäämise riski madala osakaalu vastaja poolt piirkiiruse ületamise põhjuseks ning ka autori poolt läbiviidud küsitlusuuringu järgi leiti antud põhjus tabeli 15 kohaselt²⁹⁸ pigem harva esinevaks, tuleb autori hinnangul siiski statsionaarsete kiiruskaamerate mõõtekabiinide ja mõõtesüsteemide arvu ning mobiiliste kiiruskaamerate arvu suurendada, sest need avaldavad vähemalt mõnede piirkiiruse ületajatele mõju.

3.1.7. Asulasse sisenemisel ja asulateedel tehniliste ja informatiivsete meetmete rakendamine

Järgnevalt analüüsib autor asulasse sisenemisel ja asulateedel kiiruse ületamise vähendamiseks rakendavate meetmetega seonduvaid aspekte. Kirjanduses on antud meetmeid liigitatud ja jaotatud väga erinevalt. Käesolevas töös eristas autor esiteks tehnilisi liikluse rahustamise meetmeid, mis jagunesid horisontaalseteks ja vertikaalseteks meetmeteks tee suhtes. Horisontaalsed meetmed jagunevad antud töös suunamuutetakistuseks ja ringristmikuks, vertikaalsed aga künniseks, tõstetud ülekäiguks ja tõstetud ristmikuks. Teiseks

²⁹⁶ Op cit 284, lk 2.

²⁹⁷ Supra, lk 47-48.

²⁹⁸ Käesoleva töö 2. lisa.

eristas autor tehniliste meetmete kõrval üldterminina informatiivseid meetmeid, mis jagunesid asulamärgi tihedama hoonestuse lähedusse paigutamiseks, üleminekulõiguks ja asulaväravaks. Nagu öeldud aga, on jaotamine tinglik – seega võib erinevates allikates olla liigitus teistsugune.

Antud meetmete käsitlemisel lähtus autor vastavaid teemasid uurinud Teede Tehnokeskuse poolt 2017. aastal avaldatud uuringu lõpparuandest.²⁹⁹ Antud lõpparuanne koostati uuringu alusel, milles selgitati muuhulgas välja, milliste liikluskeskkonna elementidega oleks võimalik kõige tõhusamalt mõjutada sõidukijuhte kohandama just asulasse sisenemisel enda kiiruskäitumist asula keskkonnale vastavaks.³⁰⁰

Alustades meetmete definitsioonidest, siis suunamuutetakistuse puhul on tegemist tee geomeetria muutmisega selliselt, et mootorsõidukijuht peab enda esialgselt marsruudilt teel tegema lühikese kõrvalekalde enda sõidureast väljumata.³⁰¹ Üleminekulõiku mõisteti uuringus maanteelõiguna umbes 200-300 meetrit enne asulasse sissesõitu, kus valgustust, ohutussaari ja teisi elemente kasutades on loodud asula jaoks tüüpiline liikluskeskkond.³⁰² Asulavärav aga on liikluskorraldusvahend, mille all mõistetakse väravat, mis asetseb koos asulamärgiga.³⁰³ Kogu töös analüüsitaval ajal oli ning on ka töö kirjutamise seisuga LS § 2 p 29 kohaselt liikluskorraldusvahend liiklust korraldav või suunav vahend. Teised nimetatud meetmed on autori hinnangul ilma täiendavate selgitusteta mõistetavad.

Autor ei tuvastanud antud meetmete kasutamisprikat aastatel 2012–2019. Siiski, kuna uuring, millel eelnevalt viidatud lõpparuanne põhineb, viidi läbi 2017. a. maist kuni oktoobrini³⁰⁴, siis vähemalt mõne analüüsitava meetme puhul osalised järeldused nende rakendamise osas 2012. aastast kuni 2017. aasta oktoobrini saab autori hinnangul teha. 2017. a. oktoobrist kuni 2019. a. lõpuni eksisteerinud praktika kohta nende järelduste pinnalt aga vastuseid anda ei saa, sest pole teada, kas analüüsitavate meetmete kasutamisprikat peale antud uuringu läbiviimist muutus.

Jõudes mõjudeni, mida analüüsitavad meetmed piirkiiruse ületamise vähendamisele avaldavad, siis uuriti käsitletavas uuringus, kuidas erinevad liikluskeskkonna elemendid avaldasid 102 asulasse sisenemise või sellesarnase liikluskeskkonna puhul mõju

²⁹⁹ Puust, M. jt. UURING KIIRUSPIIRANGUTE KOHTA ASULATES JA ASULATE OHUTUSE PARANDAMISE VÕIMALUSED SISSESÕITUDE LIIKLUSKESKKONNA MUUTMISEGA. Lõpparuanne. Projektijuht: Juri Ess. Koostatud Maanteeameti liikluskorralduse osakonna tellimisel. Teede Tehnokeskus. Tallinn: 2017. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/lopplik_aruanne_asulavaravad.pdf (09.02.2021).

³⁰⁰ Op cit 299, lk 5.

³⁰¹ Op cit 299, lk 21; lk 66.

³⁰² Op cit 299, lk 29.

³⁰³ Kasutatud elemendid. Asulaväravad Kaareperes ja Väike-Maarjas. Asulaväravad. Katseprojektid. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/tee/katseprojektid/asulavaravad-kaareperes-ja-vaike-maarjas#tab-6> (31.03.2021).

³⁰⁴ Op cit 299, lk 67.

kiiruspiirangust kinnipidamisele.³⁰⁵ Uuringu autorid hindasid kõigepealt teoreetiliselt, vaadates liikluskeskkonna elemente, millisel tasemel antud asulasse sissesõidu olukorrad on. Heaks peeti selle tulemusena 10 sissesõitu 102-st.³⁰⁶

Seejärel moodustati antud 102-st olukorrast 6 tüüpolukorda³⁰⁷ ning viidi läbi praktiline uuring, valides välja igale tüüpolukorrale reaalselt vastava asula ja lisaks ühe üleminekulõigu, ning paludes juhtidel asulasse siseneda ja kasutada ka ühte üleminekulõiku. Uuringus uuriti, milline oli asulasse sisenemisel keskmine kiirus ja V85 kiirus, samuti uuriti, kas ja millal juht pidurdas asulapiirile lähenedes. Antud uuringu kaudu järeldus, et vaid 2 tüüpolukorda soodustasid ohutut kiiruskäitumist kõige efektiivsemalt, üks tüüpolukord oleks efektiivne koos üleminekulõiguga ning teised tüüpolukorrad ei soodustanud ohutut kiiruskäitumist ja olid ebaefektiivsed.³⁰⁸

Alustades informatiivsetest meetmetest, siis järelitati uuringus seoses asulamärgi paigutamisega, et asulasse sisenemisel peab juht tunnetama liikluskeskkonna muutust. Toodi välja, et kui asula märgi juures pole nähtavat hoonestust, vähendab see märgi mõju kiiruse valikule, sest juhil säilib maanteehüpnooti seisund ja madal reageerimisvõime. Uuringus esitati soovitus paigaldada asulamärk lähemale nähtavale hoonestusele.³⁰⁹ Asulamärgi paigaldamise praktika kohta ajavahemikul 2012–2017. a. oktoober lõpparuandest andmeid ei nähtunud.

Jätkates asulavärvaga, siis uuringu kohaselt kannavad asulaväravad eesmärgi rõhutada liikluskeskkonna muutust. Siiski toodi välja, et Eestis polnud tekkinud praktikat selle meetme kasutamisele ja oli vähe häid lahendusi. Leiti, et asulavärv võib koosneda mitmesuguste elementide kombinatsioonidest, näiteks asula märgist, siltidest asula nimega, sõidutee suuruse muutusest ning ka haljastusest. Teiste riikide kogemuse põhjal tehti ettepanek hakata kasutama asulavärvaid.³¹⁰ Seega vähemalt uuringu aja seisuga polnud Eestis kasutatud antud meetet.

Samuti peeti efektiivseks meetmeks üleminekulõiku, vähendamaks piirkiirust asulasse sisenemisel. Leiti, et üleminekulõigu puhul on oluline, et juht jõuaks reageerida liikluskeskkonna muutusele ja sujuvalt aeglustada. Uuringus toodi välja, et üleminekulõigul kasutatakse näiteks hoiatusmärke, kiiruspiirangu dubleerimist teekattel, täristeid ja sõidurada visuaalset kitsendavat märgistust. Eesti puhul soovitati kasutada kiiruspiirangu dubleerimist teekattel, täristeid ja sõidurada visuaalselt kitsendavat teekattemärgistust.³¹¹ Samuti toodi välja, et üleminekulõik oli Eesti jaoks üsnagi uus liikluskorralduslik vahend, nõudes juhilt

³⁰⁵ Op cit 299, lk 5; lk 22-25.

³⁰⁶ Op cit 299, lk 24-32.

³⁰⁷ Op cit 299, lk 32-34.

³⁰⁸ Op cit 299, lk 40-55.

³⁰⁹ Op cit 299, lk 57.

³¹⁰ Op cit 299, lk 57-59.

³¹¹ Op cit 299, lk 60.

keskendumist.³¹² Selgitati ka, et kui asulamärgi paigutamise puhul nähtava hoonestuse lähedusse pole hoonetus piisavalt nähtaval, tuleks kasutada üleminekulõiku juhi teavitamiseks.³¹³

Jõudes tehniliste liikluse rahustamise meetmeteni, siis leiti, et vertikaalseid meetmeid (künniseid, tõstetud ülekäike ja tõstetud ristmikke) ei ole otstarbekas kasutada maanteedel. Seda põhjusel, et need oleksid ebamugavad näiteks ühistranspordile, kuid ka ohtlikud, sest asulaväliselt teelt tulles võivad need olla juhtidele ootamatud ning mõnedel juhtudel ilma tõttu ka halvasti märgatavad. Selgitati, et kuna antud meetmed nõuavad juhilt kiiruse järsku alandamist, võib sellega kaasneda oht liikluses. Vertikaalsete meetmete leviku osas selgitati, et neid rakendati Eestis valdavalt linna keskkonnas, maantee puhul oli näiteid vaid üksikuid.

Siiski leiti, et horisontaalsed meetmed, suunamuutetakistus ja ringristmik, olid Eesti tingimustes olnud efektiivsed nii linna- kui maanteekeskkonnas, mistõttu ka soovitati neid kasutada. Siiski rõhutati, et liikluse rahustamise meetmed peavad vastama kiirusrežiimile ja peavad olema hästi nähtavad. Toodi välja, et neid tuleb tähistada märkide, teekatemärgistega, helkuritega ja neid ka valgustada, kui see on võimalik. Uuringus soovitati veel kasutada üleminekulõiku, hoiatamaks juhte tehnilistest liikluse rahustamise meetmetest.³¹⁴

Asula puhul on meetmete iseloomust tulenevalt kasutatavad tehnilised liikluse rahustamise meetmed. Uuringus toodi välja, et horisontaalseid meetmeid oli rakendatud laialdaselt linnatingimustes, ning need on olnud efektiivseks meetmeks sõidukiiruste vähendamisel. Vertikaalsete meetmete kasutamist jaatati linna keskkonnas, kus sõidukiirused olid madalad³¹⁵, kuid ei toodud välja, kas need ka efektiivsed olid olnud. Autori hinnangul saab seda aga jaatada, sest kuna vertikaalsed meetmed erinevad tavalisest liiklusolukorrast, olles teepinnast „kõrgemal“, siis juhi tunnetus võimalikust riskist sõidukit vigastada liiga kiiresti sõites on põhjuseks, miks meetmed aitavad sõidukiirust alandada. Eeltoodust lähtudes on asulasse sisenemisel kõige efektiivsemad lähtudes meetmete olemusest ja puudustest aga informatiivsed meetmed ja horisontaalsed meetmed.

Kuigi autor ei tuvastanud täpseid andmeid analüüsitud meetmete kasutamise kohta aastatel 2012–2019, siis tuleb autori hinnangul kõiki eelnevalt analüüsitud meetmeid rakendada neile sobivates keskkondades võimalikult suures ulatuses. Seda põhjusel, et need omavad mõju kiiruse ja sellest tulenevalt autori hinnangul ka piirkiiruse ületamise vähendamisel.

Kuna mitmesuguseid meetmeid aga on eelnevast tulenevalt võimalik kasutada ka kombineeritult, tuleb autori hinnangul ka selles osas viia läbi uuringuid ja katseprojekte. Heaks

³¹² Op cit 299, lk 60.

³¹³ Op cit 299, lk 57.

³¹⁴ Op cit 299, lk 60-61.

³¹⁵ Op cit 299, lk 61.

näiteks 2019. ja 2020. Eestis läbi viidud asulavärvate katseprojekt, milles hinnati erinevate asulavärvate tüüpide mõju sõidukite kiiruste vähenemisele asulasse sisenemisel. Uuring viidi läbi Kaareperes ja Väike-Maarjas. Katseprojekti aluseks võeti eelnevalt nimetatud uuring ning projekt viidi läbi etapiviisiliselt. 2019. aasta suvel mõõdeti mõlema asula juures liikumiskiiruseid, sügisel rajati üks asulavärv mõlema asula juurde, 2020. a. kevadel lisati teine asulavärv kummagi asula juurde ning 2020. a. suvel mõõdeti, kuidas asulaväravad mõjutasid liikumiskiiruseid.³¹⁶ Antud katseprojektist tulenes näiteks, et ühel juhul toimus kiiruste alanemine, teisel tõusmine ja kahel teisel juhul jäid kiirused samaks.³¹⁷

Autori nimetatud viisidel edasi liikumine on oluline ka seetõttu, et Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringute tulemuste järgi peeti tabeli 13 kohaselt³¹⁸ piirkiiruse ületamise põhjuseks suure osakaalu vastajate seas kiiruspiirangu ületamist soodustavaid sõidutingimusi, kiirusepiirangu kogemata ületamist ning kehtestatud kiiruspiirangu mittevastamist liiklustingimustele. Lisaks peeti autori poolt läbiviidud küsitlusuuringu järgi tabeli 15 järgi³¹⁹ peeti soodustavaid sõidutingimusi tihedaks piirkiiruse ületamise põhjuseks ning vajadusest karmimad kiirusepiirangud mõnedes kohtades keskmise sagedusega piirkiiruse ületamise põhjuseks.

Kuna eelnevalt analüüsitud meetmed muudavad liikluskeskkonda ning kutsuvad üles suuremale tähelepanelikkusele, siis avaldavad need autori hinnangul mõju antud piirkiiruse ületamise põhjuste leevendamisele.

3.1.8. Kiirustablood

Elmises alapeatükis nimetatud uuringus esitati seisukohad ka kiirustabloode osas³²⁰ ning antud meede oli ka üheks uuringu liikluskeskkonna elemendiks³²¹. Antud meetmega seonduvaid aspekte analüüsib autor käesolevas alapeatükis. Elmise alapeatüki meetmetest eraldi käsitlemine on põhjendatud autori hinnangul, sest kiirustabloode oodatav mõju tuleneb sellest, et see annab mootorsõidukijuhile vahetut tagasisidet selle kohta, kas juht on piirkiirust ületanud.

³¹⁶ Etapid. Asulaväravad Kaareperes ja Väike-Maarjas. Asulaväravad. Katseprojektid. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/tee/katseprojektid/asulavaravad-kaareperes-ja-vaike-maarjas#tab-0> (01.04.2021).

³¹⁷ Kokkuvõte. Asulaväravad Kaareperes ja Väike-Maarjas. Asulaväravad. Katseprojektid. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/tee/katseprojektid/asulavaravad-kaareperes-ja-vaike-maarjas#tab-7> (01.04.2021).

³¹⁸ Supra, lk 47-48.

³¹⁹ Käesoleva töö 2. lisa.

³²⁰ Op cit 299, lk 61.

³²¹ Op cit 299, lk 25-26.

Nimelt seisneb AS Destia Eesti poolt läbiviidud kiirustabloode mõjusid analüüsiva uuringu vahearuande kohaselt kiirustabloo üldine tööpõhimõte läheneva sõiduki kiiruse fikseerimisel ja selle väärtuse esitamisel visuaalse arvulise kujundina konkreetsele sõidukijuhile. Kiirustabloo annab vahearuande kohaselt sõidukijuhile informatsiooni tema kiiruse kohta, suunates tema tähelepanu kehtivatele kiiruspiirangutele. Selgitatakse, et tegemist on kiiruskäitumise parendamise preventatiivse ja osutava tehnilise vahendiga.³²²

Sarnaselt eelmises peatükis analüüsitud meetmetele ei tuvastanud autor ka kiirustabloode puhul, milline oli nende kasutamispätktika aastatel 2012–2019. RLOP lõpparuandes vaid oli lakooniliselt viidatud, et RLOP tegevuste raames paigaldati erinevatel aegadel kiirustabloosid³²³, andmata täpsemaid selgitusi selles osas.

Jõudes kiirustabloode mõjudeni kiiruse vähendamisel, siis viidatud vahearuande kohaselt kontrolliti toona olemas olnud kiirustabloode mõjusid juhtide kiiruskäitumisele. Kontrolliti kuut kiirustablood, mis kõik asusid Tallinn-Tartu-Võru-Luhmaa³²⁴ maanteel. Vahearuandes võrreldi juhtide kiiruskäitumist 2008. ja 2009. a. esimeses pooles. Selgitati, et aruande lõppraport oli planeeritud 2009. a lõppu, mistõttu vahearuanne näitas viie kuu pikkuse perioodi tulemusi võrreldes 2008 .a vastavate kuudega.³²⁵ Autor ei tuvastanud aga lõpparuannet, seega kasutab autor järelduste tegemisel vahearuande tulemusi.

Tollases vahearuandes järeldus, et keskmised kiirused tabloode läheduses vähenesid 2009. a. üldjuhul 1-3 km/h võrreldes varasema aastaga ning et keskmised kiirused püsisid madalamal ka enam kui aasta peale tabloode paigaldamist. Seega polnud kiirustabloode mõju lühiajaline. Ka vähenes 2009. aastal peaaegu kõikides kohtades 10–20 km/h ning kõikides kohtades üle 20 km/h kiirusepiirangu ületajate hulk võrreldes varasema aastaga.

Kokkuvõtlikult leiti, et kiirustabloode paigaldus aitab vähendada keskmist kiirust ja juhtida sõidukijuhtide tähelepanu kehtivale kiiruspiirangule. Samuti toodi välja, et lisaks konkreetsele juhile avaldab kiirustablool kuvatav kiiruse ületamine mõju ka teistele liiklejatele, mis muudab kiirusületamise avalikuks sündmuseks. Lisaks selgitati, et suure liiklustiheduse korral peavad ka teised juhid kiirust vähendama, kui eessõitja seda kiirustabloode toimel teeb.³²⁶

Teede Tehnokeskuse poolt 2017. aastal avaldatud uuringu lõpparuandest tuleneb, et kiirustabloosid kasutatakse enamasti mitte isoleeritult üksi, vaid koos teiste liikluse rahustamise meetmetega. Antud lõpparuandes soovitati kiirustabloosid kasutada selliselt, kuid tehti ka

³²² T-2 Tallinn-Tartu-Võru Luhamaa mnt kiirustabloode mõõtetulemused 01.01.2009 – 31.05.2009. Vahearuanne. AS DESTIA EESTI. Tallinn: 2009, lk 5. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/t2_kiirustvahe.pdf (09.02.2021).

³²³ Op cit 13, lk 41.

³²⁴ Autori märkus: tegemist on kirjaveaga, mõeldud on siin Luhamaad.

³²⁵ Op cit 322, lk 4.

³²⁶ Op cit 322, lk 30-31.

ettepanek paigutada kiirustabloo asulasse peale asulaväraavat. Selline paigutus võimaldaks vähendada „infomüra“ kui korraga esitada liiga palju liikluskorraldusvahendeid ühel lõigul. Selliselt paigutades saaks kiirustabloo täita kõige efektiivsemalt enda eesmärgi ehk anda juhile tagasisidet tema kiiruse valiku kohta.³²⁷

Viimati mainitud seisukohaga on autor nõus. Kuna eelnevast tulenes, et asulaväraavaid tuleks hakata ka Eestis kasutama rõhutamaks liikluskeskkonna muutut, siis toimiksid kohe peale neid kasutatavad kiirustablood kui kontrollimehhanismid. See väljenduks selles, et juht saaks veenduda, kas ta käitus nii, nagu asulaväraav eeldas. Lisaks saab kiirustabloode kontrolliefekti jaatada ka teiste asulasse sisenemisel piirkiirust vähendavate meetmete toimimise puhuks.

Eeltoodust tulenevalt saab lugeda kiirustablood efektiivseks meetmeks keskmiste kiiruste ning ka piirkiiruse ületamiste vähendamisel. Kuigi autor ei tuvastanud täpselt, milline oli nende kasutamispädevaastatel 2012–2019, siis teeb autor siiski ettepaneku rajada neid võimalikult palju, sest nende kasulik mõju on piirkiiruse ületamise vähendamisel on olemas ja on kestev.

Lisaks, kuna kiirustabloode enda mõju piirkiiruse vähendamisele oli arvestav eelnevast lähtuvalt, siis tuleb autori hinnangul uurida kontrollitud tingimustes, kuidas nende kasutamine mõjub mootorsõidukijuhtidele maanteel, kus kiirused on suuremad. Arvestades seda, et tablood tõmbavad juhi tähelepanu ajutiselt kõrvale, tuleb hoolikalt uurida, kas nende kasutamisest saadavad positiivsed mõjud kaaluvad üles kõrgema riski liiklusohutlikeks olukordadeks.

3.1.9. Vajadusest karmimate kiirusepiirangute leevendamine

Aastatel 2012–2019 sätestas vastavalt viimasele käesoleva töö ajavahemikku kuuluvale, 25.03.2019 jõustunud ja 06.05.2020 kehtivuse kaotanud LS redaktsioonile LS § 15 lg 2 võimaluse suurendada asulavälisel ja asulasisesel teel suurimat lubatud sõidukiirust, olenevalt liiklus- ja teoludest, ohutusest ja sõiduki kategooriast. Lisaks nägi sätte lg 4 ette määrase kehtestamise, reguleerimaks täpsemaid tingimusi ja korda suurima lubatud sõidukiiruse suurendamise juhtudeks.

Siiski võeti antud määrus vastu alles 19.02.2015 ning määrus jõustus 01.03.2015. Määrus suurima lubatud sõidukiiruse suurendamise tingimused ja kord nägi ette autori hinnangul väga üksikasjalikud nõuded suurima lubatud sõidukiiruse kehtestamisele. Vastavalt 01.03.2018 jõustunud ja siiani kehtivale redaktsioonile tuli 01.03.2015. a. kuni 2019. a. lõpuni

³²⁷ Op cit 299, lk 61.

määruse § 3 lg 3 järgi näiteks arvestada suurima lubatud sõidukiiruse suurendamisel inimkannatanutega liiklusõnnetuste arvu teelõigul viimasel kolmel aastal ja lg 4 järgi tegelikke tee- ja ilmastikuolusid.

Määruse § 4 järgi tuli tehniliste nõuetena asulavälistel teedel arvestada näiteks lg 2 kohaselt liiklussagedust, lg 3 järgi lisaradade arvu, lg 4 järgi teekatte taset ja lg-te 5 ja 6 kohaselt külgnähtavuse ulatust. Määruse § 5 järgi tuli asulasisestel teedel arvesse võtta näiteks lg 3 kohaselt lisaraja olemasolu ning lg-te 4 ja 5 alusel külgnähtavuse ulatust. Määruse § 6 lg 2 järgi tuli arvestada sõltumata teeliigist üldist liiklusolukorda, riiklikult seatud eesmärgi tagamiseks liiklusohutus ja reaalsed vajadused suurendada sõidukiirust.³²⁸

Määruse § 6 lg 5 nägi ette jälgimiskohustuse teelõigul peale sõidukiiruse suurendamist, sätestades kohustuse jälgida, kas määruis sätestatud nõuded on teelõigul täidetud. Nähti ka ette kohustus viia teelõik määruis sätestatud nõuetega vastavusse. Sama paragrahvi lg 6 aga nägi ette kohustuse tühistada suurima lubatud sõidukiiruse suurendamine, kui eelmises lauses nimetatud nõuetega vastavusse teelõiku viia ei õnnestunud. Samuti nägi määruse lisa ette täpsemad nõuded teele.

Autori hinnangul oleks pidanud viidatud määruse vastu võtma juba liikluseaduse jõustumisega, sest määruis sätestas positiivse aspektina väga üksikasjalikult tingimused, millega pidi arvestama suurima lubatud sõidukiiruse suurendamisel, võrreldes varasema võrdlemisi abstraktse regulatsiooniga. Määruse sõnastusest kumas autorile läbi eesmärk kaitsta nii mootorsõidukijuhte kui ka teisi isikuid potentsiaalsete tagajärgede eest, mis kiiruse tõustes kaasnevad, pannes paika väga kindlad tingimused suurima lubatud sõidukiiruse suurendamisel.

Positiivne on autori jaoks ka see, et määruis nägi ette kohustuse jälgida teelõike, millel suurimat lubatud sõidukiirust suurendatud oli. Siiski negatiivsena võib välja tuua selle, et antud määruis ei pruugi väga täpselt arvestada iga konkreetse keskkonna eripäradega. Seetõttu on asjakohane avada järgnevat katseprojekti, mille Maanteeamet viis 2019. aastal läbi eesmärgiga töötada välja piirkiiruste määramise meetodika.³²⁹

Katseprojekti kokkuvõttes tõdeti, et ohutu sõidukiirus mõjutab kõige rohkem isikute hukkumist, viga saamist, liiklusõnnetuses osalemist ja selle muid tagajärgi. Toodi välja, et seni oldi lähtunud kiiruspiirangute kehtestamisel normdokumentides olevatest väärtustest ning tihtipeale inseneride aja jooksul kogunenud kogemustest. Kuna aga kogemused ja tunnetus erinevad, siis leiti, et erinevates kohtades, kus olid samad tingimused, oldi kasutatud erinevaid kiiruspiiranguid. Katseprojekti kokkuvõtte järgi seati eesmärgiks Eesti teedele sobilike

³²⁸ Suurima lubatud sõidukiiruse suurendamise tingimused ja kord. - RT I, 06.02.2018, 4.

³²⁹ Op cit 264.

kiirusrežiimide kavandamise ja määramise korra väljatöötamine. Seda selleks muuhulgas, et tagada efektiivse ja ohutu liikluskeskonna olemasolu.³³⁰

Katseprojekti eesmärk oli kontrollida piirkiiruste määramise meetoodika ja arvutusmodeli parameetrite sobivust Eesti tingimustes, hinnates liiklejate käitumist vastavalt muudetud liikluskorraldusele. Projektis mõõdeti liiklejate tegelikke sõidukiiruseid enne ja pärast piirkiiruste muutmist, et saada aimu, kas kehtestatud piirang oli põhjendatud, teiseks liiklejatele arusaadav ning kolmandaks ka usutav. Põhjendatud ja usutavaks loeti projektis kiiruspiirangut, mida toetab liikluskeskond ja seeläbi tunnetab enamus sõidukijuhtidest seda loogilisena ning seetõttu ka juhid järgivad seda. Vastata sooviti katseprojektis muuhulgas küsimusele, kuidas arvutusmodelil tugineva piirkiiruse kehtestamine muudab liiklejate kiiruskäitumist.³³¹

Arvutusmodeli puhul võeti eeskujuna Soome Maanteeameti välja antud kiiruspiirangute määramise juhendist. Projektis toodi välja, et teelõigukohane kiiruspiirang iseloomustab teelõigule sobivat suurimat piirkiirust vastavalt eelnevalt defineeritud väärtustele. Kiiruspiirangu määramise alusteks projekti raames olid esiteks kiiruspiirangu väärtus sõltuvalt tee laiuselt ning liiklussagedusest, teiseks kiiruspiirangu väärtus vastavalt nähtavusele, kolmandaks kiiruspiirangu väärtus sõltuvalt asustuse ja ristmike tihedusest, neljandaks suurimate soovitatavate sõidukiiruste väärtused sõltuvalt kurviraadiusest. Viiendana arvestati muid tegureid (nt raudteeülesõit, kool, ristmik).

Lõplike kiiruspiirangute määramisel kasutati ühelt poolt arvutusmodeli pakutavat sobivat suurimat sõidukiirust ning sellele lisaks viidi läbi katselõikude visuaalne vaatlus ning ühtlustati piirkiirused erinevate katselõikude vahel. Katseprojekt viidi läbi Jõhvi-Tartu-Valga maanteel kui põhimaanteel ja tugimaanteel Tallinn-Rapla-Türi.³³² Katseprojektis püstitati ka uurimisküsimused, millele vastamiseks kasutati sõidukiiruste andmeid, liiklusõnnetuste andmeid, lõikude visuaalset hindamist, eksperthinnangut, liiklusohutuse inspekteerimist ja tagasisidet liiklejatelt. Üheks uurimisküsimuseks oli kas tegelikud kiirused muutusid soovitud viisil lõikudel, kus piirkiirust tõsteti.³³³ Piirkiirust tõsteti üheksal teelõigul, millest kahel tuvastati vastavalt liiklejate tagasisidele ja liiklusohutuse inspekteerimisele piirkiirusest tingitud oluline riski tõus.

Analüüsimisel leiti muuhulgas, et peaaegu kõikidel testlõikudel, mille kohta oli mõõtetulemusi, vähenes V85³³⁴ ja piirkiiruse vahe. See tähendas projekti kohaselt, et uus

³³⁰ Op cit 264, lk 2.

³³¹ Op cit 264, lk 3.

³³² Op cit 264, lk 4.

³³³ Op cit 264, lk 7.

³³⁴ Sõidukiirus, millest aeglasemalt sõidab 85% juhtidest. Op cit 264, lk 9.

piirkiirus toetas paremini teed iseloomustavaid parameetreid ja oli liiklejatele selgemini arusaadav. Siiski toodi välja, et teele lähedal elavad inimesed, näiteks ühistranspordi kasutajad ja koolilaste vanemad olid üldiselt piirkiiruste suurendamise vastu.³³⁵

Kokkuvõtlikult leiti, et kasutatud arvutusmodelil on olemas potentsiaal kiirusrežiimide ühtlustamiseks ja liiklejatele mõistetavate kiiruspiirangute kehtestamiseks Eesti põhi- ja tugiteedel. Siiski leiti, et antud uuringus oli testlõikude arv liiga madal, mistõttu lõplikke järeldusi mudeli sobivusest teha ei saanud. Leiti, et mudelit tuleks edasi arendada ning õpetada, arvestades saadud tulemusi. Toodi välja, et vajalik oleks uue katseprojekti läbi viimine.³³⁶

Kokkuvõtlikult viidatud katseprojekti tulemusest lähtuvalt saab öelda, et kiiruspiirangute leevendamisel on olemas mõju sõidukiiruste vähenemisele ning ka piirkiiruse ületamise vähenemisele. Arvestades aga peatükis 1.2. selgitatud, et sõidukiirus on kõige sagedasem liiklusõnnetusega seonduv faktor ning et raskemad tagajärjed liiklusõnnetuse korral kaasnevad kõrgema sõidukiirusega, tuleb autori hinnangul antud mudelit edasi arendada selliselt, et piirkiiruse tõstmine vastavalt mudeli pakutule ei kasvataks liiklusõnnetuste ja nendes vigastatute arvu, vähemalt mitte ebamõistlikult palju.

Autor leiab samuti, et sarnaseid uuringud tuleb viia läbi ka edaspidi laiemas ulatuses ning töötada välja selge metoodika piirkiiruste määramiseks teedel. Kuigi alapeatüki alguses viidatud määrus võimaldab samuti leevendada kiiruspiiranguid, siis autori hinnangul tuleb sellest hoolimata piirkiiruste määramise metoodikaga edasi minna. Metoodika välja töötamine võib seniseid reegleid täiustada ja täpsustada ning pakkuda uusi ja efektiivseid lahendusi.

Kuna uuringust tulenevalt nähtus, et piirkiiruse tõstmine viis liiklejate parema tunnetuseni, et kiiruspiirang vastab liikluskeskkonnale, siis aitaks edasine metoodika rakendamine autori hinnangul efektiivselt vähendada ühe laialt levinud kiiruse ületamise põhjuse toimet, milleks oli piirkiiruse ületamist soodustavad sõidutingimused, vastavalt Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutele tabeli 13 kohaselt³³⁷ ja autori poolt läbiviidud küsitlusuuringule tabeli 15 kohaselt³³⁸. Samuti võiks väheneda ka veidi väiksema tähendusega piirkiiruse ületamise põhjuse tähtsus, milleks oli vajadusest karmimate kiirusepiirangute seadmine mõnedes kohtades, vastavalt eelmises lauses toodud küsitlusuuringutele.

³³⁵ Op cit 264, lk 9.

³³⁶ Op cit 264, lk 13-14.

³³⁷ Supra, lk 47-48.

³³⁸ Käesoleva töö 2. lisa.

3.2. Seni rakendamata lahendused piirkiiruse ületamise vähendamiseks

Käesolevas alapeatükis analüüsib autor, milline on mõne seni rakendamata kiiruse ületamise vastase meetme mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele ja võimalikud eelised ja puudused meetmete kasutamisel. Samuti järeldeb autor, kas mõni seni rakendamata meetmetest võiks asendada mõne aastatel 2012–2019 rakendatud kiiruse ületamise vastase meetme.

3.2.1. Kiiruse ületamise fikseerimine teelõigu keskmise kiiruse alusel

2013. aastal avaldatud, ERC Konsultatsiooni OÜ ja Finnish Overseas Consultants Ltd koostööna valminud uuring käsitles antud meetmega seonduvaid aspekte.³³⁹ Uuringu lõpparuandes toodi välja, et alates 10.05.2010 kasutatud statsionaarsed kiiruskaamerad olid avaldanud liiklejatele sõidukiirust alandavalt mõju, kuid aja jooksul oli esile kerkinud rahvusvaheliselt tuntud „känguruefekt“, mis tähendas seda, et kiiruskaamerate läheduses sõidukiirused langesid ja kiiruskaamerate vahelistel teelõikudel kippusid kiirused kasvama. Selline efekt muutis lõpparuande kohaselt liikluse närviliseks, mis omakorda viis suurema surveni teha möödasõite kiiruskaamerate vahelisel ajal.

Lõpparuandes selgitati, et kuna Maanteeamet arvates oli tegemist Eestis kasvava probleemiga otsustas Maanteeamet uurida võimalusi probleemi lahendamiseks. Üks variantidest oli uurida võimalusi võtta kasutusele teelõigu läbimise keskmise sõidukiiruse mõõtmisel põhinevad kiiruse mõõtmise seadmed.³⁴⁰

Viidatavas lõpparuandes kasutati teelõigu keskmise kiiruse kontrolli puhul inglise keelse termini lühendit ASSC (ingl *Automatic Section Speed Control*), et pikka eesti keelset nimetust pidevalt välja kirjutama ei peaks ning oleks mõistena statsionaarsest kiiruskaamerast (ingl *ASC- Automatic Speed Control*) paremini eristatav.³⁴¹ Ka autor kasutab antud terminit, sest see muudab töö lugemise selles osas mugavamaks.

ASSC mõjude ja tööpõhimõtte kontekstis selgitati lõpparuandes, et ASSC seadmetega määratakse etteantud teelõigu, mille pikkus reeglina on 2-10 km, läbimise keskmist sõidukiirust. Sõiduk identifitseeritakse mõõtmisteelõigule sisenedes punktis A ning selle kohta salvestatakse n-ö ajatempel. Sama sõiduk identifitseeritakse uuesti ja selle kohta registreeritakse uus n-ö ajatempel, kui ta väljub mõõtmisteelõigult punktis B. Registreeritud

³³⁹ Kaal, T. jt. Keskmise kiiruse mõõtmisel põhineva automaatse liiklusjärelvalve kasutamise uuring. Lõpparuanne. Tellija: Maanteeamet. Teostajad: ERC Konsultatsiooni OÜ ja FinnOC Oy. *Sine loco*. 2013, lk 8. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/assc_lopparuanne_v_final.pdf (10.02.2021).

³⁴⁰ Op cit 339, lk 1.

³⁴¹ Op cit 339, lk 7.

ajatemplite põhjal arvutatakse sõiduki poolt mõõtmisteelõigu läbimiseks kulunud aeg ning selle aja põhjal sõiduki keskmine sõidukiirus. Kui see ületab kehtivat kiirusepiirangut, alustatakse³⁴² vastav menetlus. Samuti kustutatakse süsteemist koheselt andmed liiklejate kohta, kes kehtivat kiiruspiirangut ei ületanud.

Täiendavalt selgitati, et kuna ASSC seadmed töötavad ööpäevaringselt, tabatakse liiklusrikkujad üsna suure tõenäosusega ehk tabamisprotsent läheneb 100%-le. Lisati, et ASSC seadmed on väga efektiivsed vahendid sõidukiiruste kontrolli all hoidmiseks. Siiski aga rõhutati, et ASSC seadmetega varustatud teelõikudest tuleks kindlasti liiklejaid informeerida. Samuti toodi välja andmekaitse tagamise küsimused nende isikute puhul, kes ei ole liikluseeskirju rikkunud. Lõpparuandes rõhutati, et enne ASSC seadmete kasutusele võtmist peab täiendama Eesti seadusandlust vajalike muudatustega. Lõpparuandes suunati tähelepanu sellele, et selgelt peab olema määratletud, kuidas viiakse läbi andmetöötlus, millal toimub kogutud informatsiooni tõendamine ning millal ebavajalikud andmed kustutatakse.³⁴³

Saamaks teada rahvusvahelist praktikat ASSC seadmete kasutamise kohta, koostati uuringus küsitlusankeet, mis edastati erinevate riikide vastava eriala ekspertidele. Küsitlusele saadi vastused 15 eksperdilt 13 erinevast riigist.³⁴⁴ Kasutatavate seadmete kohta aga laekusid vastused vaid 6 riigist. Antud vastustes toodi ASSC positiivsete külgedena välja liiklusõnnetuste vähenemine, sõidukiiruse alanemine, „känguru“ käitumise vähenemine, paranenud liikluse sujuvus, teekasutajate heakskiit, väiksem müra ja hetkkiiruskontrolli vajaduse puudumine tunnelites. Negatiivsena toodi aga välja maksumus, eeldatust suuremad nõudmised andmeedastusele, vandalism, liiklejate kaebused välgu intensiivsuse kohta pimedal ajal ning piirangud seadusandluses. Lisaks küsitlusele uuriti uuringu raames mõne Euroopa riigi kogemusi ASSC seadmete kasutamise osas.³⁴⁵

Kokkuvõttlikult järelitati lõpparuandes erinevate riikide kogemuse pinnalt, et ASSC seadmete kasutamisest saadavad positiivsed küljed ületavad negatiivseid. Põhiline kasu ASSC seadmete kasutamisel väljendub ühtlasemas liiklusvoos, alanenud sõidukiirustes ning nendest tingitud liiklusõnnetuste vähenemises ja nende raskusastmete alanemises. Toodi välja, et rahvusvahelised kogemused olid näidanud teelõigu kiiruskontrolli puhul väga positiivset mõju liiklusohutusele. Hukkunutega ja raskete vigastustega liiklusõnnetuste vähenemisemääraks toodi 50-85% ning kergemate vigastustega liiklusõnnetuste vähenemisemääraks 25-60%.

Statistika kohaselt oli lõpparuande järgi teelõikudel, kus ASSC seadmed olid kasutusel olnud, kiiruspiirangut ületavate sõidukite osakaal 0-15%. Järeldati, et aja jooksul oli seadmete

³⁴² Uuringu kohaselt oli mõnedes riikides antud tehnoloogia uuringu aja seisuga kasutusel. Op cit 339, lk 14.

³⁴³ Op cit 339, lk 14-15.

³⁴⁴ Op cit 339, lk 16-17.

³⁴⁵ Op cit 339, lk 19.

tehnoloogia edasi arenenud ning maksumus vähenenud. Samuti leiti, et ASSC seadmete maksumus ning seadistamise tehnilised probleemid on väiksemad, kui seadusandlus võimaldab trahvide määramisel kasutada vaid sõiduki numbrimärgi tuvastamist.³⁴⁶

Uuringus seati ka eesmärk tuvastada, kas Eestis oleks võimalik ja otstarbekas võtta ASSC seadmed kasutusele.³⁴⁷ Leiti, et lähtuvalt majanduslikust aspektist ning liiklusohutuse seisukohast oleks ASSC seadmete kasutamine Eestis põhjendatud ning ka võimalik. Arvesse tuleks võtta liiklusõnnetuste toimumise kohti seadmete paigaldamisel. Rõhutati siiski, et antud seadmete kasutamise eeldus on põhjalik mõjuanalüüs keskmistele kiirustele teelõikudel, samuti tuleks peale seadmete paigaldamist jälgida liiklusõnnetuste toimumise muutuseid teelõikudel. Viimaseks rõhutati liiklejate ulatuslikku teavitamist enne seadmete kasutusele võttu.³⁴⁸

Kõigest eeltoodust tulenevalt leiab autor, et Eestis on väga suur potentsiaal rakendada ASSC seadmeid. Autorile mõjusid muljetavaldavana teiste riikide praktika pinnalt hukkunute ja viga saanutega liiklusõnnetuste vähenemisemäärad ning ka piirkiirust ületanud sõidukijuhtide madal osakaal ASSC seadmetega hõlmatud teelõikudel. Samuti kaasneb antud seadmete kasutamisel mitmesuguseid teisi positiivseid külgi. Kuna 04.03.2021 jõustunud ja praegu kehtiva VTMS redaktsiooni § 54 lg 1 p 1 võimaldab kiiruskaameratega fikseeritud rikkumiste puhul kasutada isiku tuvastamiseks just mootorsõiduki registreerimismärki³⁴⁹, on autori hinnangul seadusandlikud võimalused selles osas ASSC seadmete kasutamiseks olemas.

Lisaks kuna lõpparuandest tulenevalt võimaldab seadusandlus, mis lubab trahvide kohaldamisel kasutada vaid sõiduki numbrimärgi tuvastamist, vähendada ASSC seadmete maksumust ning seadistuse tehnilisi probleeme³⁵⁰, aitaks see Eestil hoida kokku kulusid antud seadmete muretsemisel. Arvestades seda, et eelnevast tulenevalt kaaluvad teiste riikide puhul ASSC seadmete kasutamisel positiivsed mõjud üles negatiivsed ning et Eestis oleks võimalik ja otstarbekas antud seadmed kasutusele võtta, leiab autor, et Transpordiametil on mõistlik viia läbi katseprojekt, hindamaks, milliseid mõjusid Eestis antud seadmed omada võiksid. Lisaks tuleb viia läbi ka küsitlusuuringuid, uurimaks mootorsõidukijuhtide arvamusi ASSC seadmete kasutamise osas. Selle pinnalt saaks täpsema ja mitte enam teoreetilise ülevaate seadmete võimalikest mõjudes Eestis piirkiiruse ületamise vähendamisel, arvestades ka kulukust.

ASSC seadmete kasutamine võimaldaks autori hinnangul küll mitte asendada kiiruskaamerate kasutamist, kuid küll vähendada nende arvu teedel, sest nagu eelnevast tulenes, saab kasutada ASSC seadmeid enamasti teelõigul 2-10 km ehk sellega väheneks „känguru“

³⁴⁶ Op cit 339, lk 29-30.

³⁴⁷ Op cit 339, lk 8-9.

³⁴⁸ Op cit 339, lk 76-77.

³⁴⁹ Väärteomenetluse seadustik. - RT I, 03.03.2021, 8.

³⁵⁰ Op cit 339, lk 30.

efekt. Mootorsõidukijuht peaks liikuma piirkiirusel pikemat aega, et keskmine kiirus teelõigul üle piirkiiruse ei tõuseks. Kiiruskaamerate täielik asendamine ASSC seadmetega aga oleks autori hinnangul väga ebaproportsionaalselt kulukas, seega tuleks uurida lähemalt meetme kasutusele võtmise eel, millistes kohtades kulu ja tulu suhe kõige paremini paigas oleks.

3.2.2. GPS-i kaudu mootorsõidukite pisteline ja pidev jälgimine

Antud meede on olnud kasutusel siiani transpordiettevõtete poolt nii Eestis kui ka välismaal, kes soovivad jälgida enda sõidukite käitumist teel. Eestis tegutsev teenusepakkuja Navirec on näiteks üks GPS-seadmete ja andmete töötlemise teenuse pakkujatest Eestis, kes on kirjutanud, et GPS-jälgimine võimaldab reaajas oma ülevaadet ettevõtte sõidukite asukohast ja liikumisest ning ka sõidukiirusest.³⁵¹

Ühe välismaa teenusepakkuja näiteks on *Verizon Connect*, kelle kodulehelt on leitav nõustaja Brad Penneau³⁵² poolt kirjutatud postitus GPS-seadmete sisust ja kasulikust mõjust piirkiiruse vähendamisel.³⁵³ B. Penneau selgituste kohaselt on GPS-seadme töötamispõhimõte järgnev: süsteem leiab sõiduki asukoha teatud ajahetkel ning teatud ajavahemiku järel tuvastab uuesti sõiduki asukoha. Seejärel arvutab GPS-i vastuvõtja läbitud tee ja möödunud aja suhtega sõiduki sõidukiiruse. Selliselt leiab GPS-seade sõiduki keskmise kiiruse, kuid GPS-i puhul on ajavahemikuks ligikaudu sekund, mille jooksul arvutused tehakse.

B. Penneau selgitab, et *Verizon Connect* kui teenusepakkuja võimaldab enda serverite kaudu pakkuda teenust, mille korral saab sõiduki omanik teenusepakkuja rakenduse kaudu kätte GPS-i kaudu arvutatud sõiduki kiiruse. Ta selgitab, et kuna keskmise kiiruse kättesaamine ei anna alati täielikku pilti, siis on andmete esitamisel hõlmatud ka GPS-i asukoht ja kohalikud kiirusepiirangud selles asukohas. Lisaks saavad sõidukite omanikud ise sisestada rakenduses maksimaalse lubatud sõidukiiruse.³⁵⁴ B. Pennau toob välja, et GPS-i kaudu piirkiiruste jälgimine on tugevalt vähendanud piirkiiruse ületamist kaubanduslikel sõitudel. Ühe näite kohaselt kasutas 8000 sõiduki omanik *Verizon Connect*-i rakenduse poolt pakutavat

³⁵¹ GPS jälgimine. GPS lahendused. Lahendused. Navirec. *Sine loco, sine anno*. Arvutivõrk <https://navirec.com/lahendus/gps-jalgimine/> (10.02.2021).

³⁵² Brad Penneau puhul on tegemist 30 aasta pikkuse kogemusega turvalisuse programmi konsultandiga. Ta on osalenud mitmesugustes hariduslikes liiklusturvalisust käsitlevates programmides. Brad Penneau. Safety Program Consultant. Resources. Verizon Connect. *Sine loco, sine anno*. Arvutivõrk <https://www.verizonconnect.com/resources/author/brad-penneau/> (10.02.2021).

³⁵³ Penneau, B. How Does GPS Tracking Report on Speeding?. Blog. Resources. Verizon Connect. *Sine loco*. June 1, 2020. Arvutivõrk <https://www.verizonconnect.com/resources/article/gps-tracking-report-speeding/> (10.02.2021).

³⁵⁴ Op cit 353.

informatsiooni kiiruse ületajate tuvastamiseks. Aastaga selgus, et liigsed kiiruse ületamised langesid 90% võrra ning need ka püsisid madalal.³⁵⁵

Siiski on GPS kaudu piirkiiruse üle järelevalve pidamisel ka omad miinused. 10. novembril 2009. aastal Eesti Päevalehes ilmunud artiklis kirjutati kolmest IT-firmast, kes olid peatselt valmis saamas GPS-põhist süsteemi, mis teavitaks kiiruseületamisest politseid või kui on tegemist ametiautoga, siis ka tööandjat.

Siiski juhtis artiklis toonane riigikogu õiguskomisjoni esimees, endine justiitsminister Ken-Marti Vaher tähelepanu, et politseil kuluks süsteemi kasutuselevõtmiseks väga pikk aeg. Lisaks tõi ta välja, et tasakaal tuleb leida inimeste põhiõiguste riive ja kaitse vahel. Põhiõiguste riive all pidas Vaher silmas seda, et positsioneerimissüsteem, mis võimaldaks tuvastada kiiruseületamisi, võimaldaks tuvastada ka iga sõiduki asukohta ükskõik millisel ajahetkel. Samuti juhtis Vaher tähelepanu sellele, et antud süsteem võib olla kallis. Toonane siseministeeriumi sisejulgeoleku asekancler Erkki Koort leidis, et selline süsteem eeldaks laiapõhjalist kokkulepet ning ajavaru. Lisaks polnud ta kindel, kui usaldusväärseks saaks võtta GPS-i kiirusandmeid mõõteseaduse kontekstis.³⁵⁶

Kokkuvõtlikult võib öelda, et kõikide mootorsõidukitel GPS-seadmete kasutamisel saadav potentsiaalne kasu võib olla väga suur. Mootorsõidukijuhid teaksid, et pidevalt või siis teatud ajavahemike tagant pistelise kontrolli puhul jälgitakse nende sõidukiirust ning autori hinnangul oleks seetõttu piirkiiruse ületamiste arv väike, kuna oht saada karistada oleks väga kõrge, kui andmed kiiruse ületamise kohta näiteks otse PPA-le läheksid. Mootorsõidukite jälgimisel GPS-i kaudu nii pisteliselt kui pidevalt saaks autori hinnangul tunduvalt vähendada kiiruskaamerate kui ka politseipatrullide arvu teedel. See aitaks omakorda hoida kokku riigipoolseid kulutusi ja aega liiklusjärelevalvele.

Siiski poleks autori arvates tegemist proportsionaalse meetmega eesmärgi saavutamiseks. Autori hinnangul rikutaks seadme kasutamisel 13.08.2015 jõustunud ja praegu kehtiva põhiseaduse (PS) redaktsiooni § 26 kohast põhiõigust eraelu puutumatusele³⁵⁷ ebaproportsionaalselt just siis, kui mootorsõidukid piirkiirust ei ületa, sest hoolimata sellest oleks mootorsõidukite ning sellega koos enamasti ka juhtide asukohad endiselt näiteks PPA-le teada. Olukorras, kus konkreetse mootorsõidukiga rikkumist toime pole pannud, on antud asukoha andmete kogumine selgelt ülemäärane ja ebamõistlik. Autori hinnangul on seega potentsiaalne põhiõiguse riive liiga tugev, mistõttu ei tuleks antud meetet Eestis

³⁵⁵ Op cit 353.

³⁵⁶ Ojakivi, M. Uus seade hoiaks kihutajad ohjes. – Eesti Päevaleht 10.11.2009. Arvutivõrk <https://epl.delfi.ee/artikkel/51182089/uus-seade-hoiaks-kihutajad-ohjes?> (10.02.2021).

³⁵⁷ Põhiseadus. – RT I, 15.05.2015, 2.

mootorsõidukitel üldiselt rakendama hakata, vaid GPS-i kaudu jälgimine võiks jääda vabatahtlikult transpordiettevõttele, nagu senini.

3.2.3. Võimalus valida trahvi asemel tee ääres ootamine (rahunemispaus)

Alustades antud meetme sisust, siis 18.06.2020 riigikogu õiguskomisjoni poolt algatatud Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu § 1 p 1 näeb ette väärteomenetluse seadustiku § 54⁸ täiendamise lõikega 6¹ sõnastuses: „Kohtuväline menetleja võib vabastada väärteo tunnustega teo toimepannud isiku temale määratud mõjutustrahvi tasumisest, kui isik nõustub täitma seaduses sätestatud mõjutusmeetet. Mõjutusmeetmest loobumise või selle tingimuste eiramise korral tasub isik mõjutustrahvi, nagu on sätestatud käesolevas peatükis.“³⁵⁸.

Eelnõu § 1 p-i 4 järgi täiendatakse väärteomenetluse seadustiku §-i 54¹⁰ lõigetega 1¹ ja 1² vastavalt järgmiselt: Lühimenetlusele allutatud isik vabastatakse mõjutustrahvi tasumisest, kui ta on täitnud lühimenetluse otsuses märgitud mõjutusmeetme tingimused; Lühimenetluse otsuses märgitud mõjutusmeetmest loobumise või selle tingimuste eiramise korral tasub lühimenetlusele allutatud isik mõjutustrahvi lühimenetluse otsuses märgitud arvelduskontole 15 päeva jooksul otsuses märgitud mõjutusmeetmest loobumisest või selle tingimuste eiramisest arvates.“³⁵⁹. Lisaks nähakse eelnõu § 1 p-ga 5 ette väärteomenetluse seadustiku § 54¹¹ täiendamine järgmiselt lõikega 1¹: Lühimenetluse otsust ei saa käesoleva paragrahvi lõike 1 kohaselt vaidlustada, kui isik, kes vabastati mõjutustrahvi tasumisest, on kinni pidanud lühimenetluse otsuses märgitud mõjutusmeetme tingimustest.“.

Eelnõu § 2 järgi täiendatakse liiklusseaduse § 262¹ lõigetega 3 ja 4 vastavalt järgmiselt: „Kohtuväline menetleja võib käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud väärteokoosseisu korral kohaldada mõjutusmeetet; Käesoleva seaduse § 227 lõikes 1 sätestatud väärteo korral võib mõjutusmeetmena määrata 45-minutilise rahunemispeatuse, mille vältel on sõiduki juht koos sõidukiga kohustatud viibima kohtuvälise menetleja määratud asukohas.“³⁶⁰.

Võttes kokku planeeritud muudatused mõlemas õigusaktis, siis näeb eelnõu ette võimaluse hakata lühimenetluse raames kohaldatavat mõjutustrahvi asendama LS § 227 lg 1 väärteokoosseisu korral mõjutusmeetmega, tingimusel, et väärteotunnustega teo toime pannud isik sellega nõustub. Vastasel juhul peab isik endiselt tasuma mõjutustrahvi, seda ka

³⁵⁸ Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu. Õiguskomisjon. [216 SE]. *Sine loco*. 18.06.2020, lk 1. Arvutivõrk <https://www.riigikogu.ee/download/0d5f6428-345c-457e-b0be-8266e3ad7b1e> (10.02.2021).

³⁵⁹ Op cit 358, lk 1.

³⁶⁰ Op cit 358, lk 1-2.

mõjutusmeetme tingimuste eiramisel. Mõjutusmeetmeks on kindlaks määratud asukohas sõidukiga koos viibimine ehk rahunemispeatus³⁶¹ kestusega 45 minutit.

Seletuskiri väärtomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu kohta toob välja, et eelnõu eesmärgiks on luua regulatsioon, mis annab aluse lihtsama ja vähem riivava rikkumise korral rakendada mõjutusmeetmeid. Kohtuvälisele menetlejale antakse seletuskirja kohaselt rikkumise fikseerimisel ning lühimenetluse alustamisel õigus otsustada, kas määrata isikule mõjutustrahv või vabastada isik mõjutustrahvi tasumisest, juhul kui isik nõustub kinni pidama seaduses sätestatud mõjutusmeetmes kirjeldatud tingimustest.³⁶²

Seletuskirjas selgitatakse, et muudatus võimaldaks kohtuvälisel menetlejal hinnata, kas rikkumiselt tabatud isikut mõjutaks edaspidiselt õiguskuulekalt käituma mõjutustrahv või hoopis alternatiivne mõjutusmeede. Selgitatakse, et eelnõuga tekib võimalus kohaldada ühe mõjutusmeetmena rahunemispeatust ning meede on mõeldud mõjutama isikuid, kes on ületanud lubatud piirkiirust kuni 20 km/h. Leitakse, et rahunemispeatusega luuakse veel üks võimalus mõjutada isiku kiiruspiirangutest kinnipidamist juba varases staadiumis, mil toime pandud rikkumine ja liikluskäitumises tehtud vead ei ole nii tõsised, et peaksid kaasa tooma karmi sanktsiooni, kuid on siiski piisavad, et neile tähelepanu pöörata.³⁶³ Seletuskirja kohaselt määratakse isikule mõjutusmeede koos mõjutustrahviga tingimuslikus korras. See tähendab, et kui isik nõustub kinni pidama mõjutusmeetme tingimustest, ei pea ta mõjutustrahvi tasuma.³⁶⁴

Põhjenduseks rahunemispeatuse kasutusele võtmisele tuuakse seletuskirjas välja võimalus mõjutada isikut väiksemate liiklusrikkumiste korral peale mõjutustrahvi ka muul viisil ja panna isik järele mõtlema enda tegevuse üle. Seletuskirjas selgitatakse, et rahunemispeatust tühistab kiiruse ületamisega saavutatud ajavõidu, sest kohustab isikut sõidu jätkamist ootama kindlaks määratud kohas 45 minutit.

Meetme võimalike mõjude kohta viidi seletuskirja kohaselt esiteks autojuhtidega läbi intervjuud küsitlusuuring. Tulemustest selgus, et rahunemispeatuse optimaalne ajaline pikkus peaks jääma vahemikku 45-60 minutit, mis oleks piisavalt pikk aeg, et ennetada "kaotatud aja tagasi sõitmist" ja mitte liiga lühike, et näida "kerge pääsemisena". Samuti oli antud ajavahemik mõjutusvahendina isikute jaoks õiglasel määral, olles rikkumise tagajärjena proportsionaalne.

³⁶¹ Autori märkus: käesolevas eelnõus ja ka selle seletuskirjas kasutatakse terminit „rahunemispeatus“ mõjutusmeetmest rääkides, kuid autori arvates annab meetme sisu edasi ka termin „rahunemispauz“, mida autor on kasutanud nii enda poolt läbiviidud küsitlusuuringus kui ka antud töös.

³⁶² Seletuskiri väärtomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu. Eelnõu. Õiguskomisjon. *Sine loco*. 18.06.2020., lk 1. Arvutivõrk <https://www.riigikogu.ee/download/8a0f90ab-3b4c-4003-aea0-a16131d20418> (10.02.2021).

³⁶³ Op cit 362, lk 1.

³⁶⁴ Op cit 362, lk 2.

Järeldati, et kuna avalikkuse reaktsioon rahunemispeatuse katsetustele oli positiivne, ei riiva antud mõjutusvahend inimeste õiglustunnet ning katsetatud ajavahemik on sobiv.³⁶⁵

Samuti toodi seletuskirjas välja rahunemispauside kahe testi tulemused Tallinn-Rapla-Türi maanteel, mis viidi läbi 2019. a. sügisel. Mõlemal korral kestis katse 3 tundi ja selle aja jooksul võimaldati rahunemispeatuse valikut 28-le kiirust ületanud autojuhile, kellest 16 valisid rahunemise ja 12 rahatrahvi. Seejärel mõõdeti seletuskirja kohaselt hiljem kõigi 28 autojuhi sõidukiirust varjatult kahes punktis, millest üks asus 3 km ja teine 9 km kaugusel rahunemispeatusest. Kiirust ületasid vaid kaks autojuhti, kellest üks oli valinud rahatrahvi, teine aga rahunemise - ülejäänud 26 autojuhti kiirust ei ületanud.

Viimaseks leiti, et antud muudatus tagab paremad eeldused eripreventiivseks sekkumiseks, sest tekib võimalus kohaldada isikule kõige mõjusamat vahendit, vastates rikkumise iseloomule. Jaatati ka üldpreventiivset mõju just rahunemispeatuse katsete tõttu, mis pälvisid ulatusliku meediatähelepanu. Katsed aitasid seletuskirja kohaselt teadvustada ühiskonnas piirkiiruse ületamisega kaasnevaid ohte.³⁶⁶

Autori hinnangul on rahunemispeatusel suur potentsiaal olemas. Nagu eelnevalt järeldus karistusstatistika analüüsi tulemusel, siis kõige sagedasem piirkiiruse ületamise määr oli aastatel 2012–2019 kuni 20 km/h. Samuti oli antud ajavahemikul lühimenetluses 2019. a. kohaldatud mõjutustrahvide arv väga kõrge.³⁶⁷ Rahunemispeatuse rakendamine aitab autori arvates vähendada just antud määras piirkiiruse ületamist ning selle alusel kohaldatud mõjutustrahvide arvu, sest lähtudes 2019. a. testimise tulemustest ei ületanud peaaegu ükski juht, kes oli valinud rahunemispeatuse, hilisemates kontrollpunktides piirkiirust.

Kuna antud meede on eelnevast lähtudes lisavõimalus läheneda eripreventiivselt igale rikkujale temale sobivalt, on autori hinnangul mõistlik, et rahunemispeatuse on alternatiiv mõjutustrahvile, mitte seda asendav. Seetõttu leiab autor leiab, et antud meede ei pea asendama ühtegi aastatel 2012–2019 rakendatud meedet.

Kavandatava regulatsiooni puhul on positiivne autori jaoks see, et rahunemispeatuse valimine on rikkuja jaoks vabatahtlik. Seega, kui isik tõesti peab kuhugi kiirustama, saab ta siiski valida mõjutustrahvi tasumise. Sellega seoses kerkib aga autori jaoks esile ka potentsiaalne negatiivne külg antud meetme juures. Nimelt ei ole autor täielikult veendunud, et kehtiv mõjutustrahvi määr on vastavuses kavandatava rahunemispeatuse fikseeritud pikkusega 45 minutit. Autori hinnangul võib eriti just väiksemas määras rikkumiste korral valdav osa

³⁶⁵ Op cit 362, lk 4-5.

³⁶⁶ Op cit 362, lk 5-6.

³⁶⁷ Supra, lk 37.

rikkujaid valida rahunemispeatuse asemel mõjutustrahvi, eelistades nt 30-eurost mõjutustrahvi 45-minuti pikkusele koha peal ootamisele.

Seega võiks autori arvates olla rahunemispeatuse pikkus rohkemal määral sõltuvuses piirkiiruse ületamise ulatusest. Näiteks võiks olla piirkiiruse ületamisel 3-10 km/h ettenähtud rahunemispeatuse kestus 15 minutit, 11-15 km/h 30 minutit ja 16–20 km/h 45 minutit. Selliselt võiks olla autori hinnangul suurem tõenäosus, et väiksemas määras rikkumise korral eelistab juht valida rahunemispeatuse mõjutustrahvi asemel. Sellest tulenevalt tuleb autori hinnangul ka veel täiendavalt testida, kas autori pakutud viisil on tulemused sarnased 2019. a. saadud tulemustele, või erinevad need üksteisest. Vastavalt sellele saaks planeeritavat või vastu võetud ja jõustunud regulatsiooni ka vajadusel muuta.

3.2.4. Veapunktisüsteemi kasutusele võtmine

Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi poolt avaldatud informatsiooni alusel valmis veapunktisüsteemi kontseptsioon Eestis 2020. aasta oktoobris ning selle pinnalt otsustas Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon jätkata süsteemi väljatöötamisega. Alustades antud meetme definitsioonist ja sisust, siis veapunktisüsteemi ehk arvestus- ja mõjutussüsteemi puhul on tegemist järjepidevalt erinevaid liiklusnõudeid rikkuvate sõidukijuhtide tuvastamisega ning nende mõjutamisega läbi rehabilitatsioonimeetmete ja teiste sekkumiste kaudu. Sel eesmärgil on võetud suund hakata ohtlike liiklussüütegude toimepanijatele omistama veapunkte.³⁶⁸

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklustalituse juhataja Pille Ossul selgitas autorile, et antud kontseptsioon ei ole avalik dokument, lisades, et koostamisel on veapunktisüsteemi väljatöötamise kavatsus, mis peaks valmima 2021. aasta esimese poole lõpuks.³⁶⁹ Sellest tulenevalt kasutab autor antud pressiteadet, sest selles vähemasti põhijoontes avatakse antud meetet.

Pressiteates selgitatakse, et aastatel 2014–2018 põhjustasid varasemalt liiklusalase süüteo toime pannud mootorsõidukijuhid 20 korda sagedamini inimkannatanuga liiklusõnnetuse, võrreldes nende mootorsõidukijuhtidega, kes varem liiklusalaseid süütegusid toime pannud ei olnud. Samuti osalesid korduvrikkujad umbes viis korda sagedamini inimkannatanuga liiklusõnnetustes. Artikli kohaselt peaks veapunktisüsteem valmima 2024. aastaks ning antud kontseptsiooni järgi toob iga ohtlik rikkumine endaga kaasa kindla arvu veapunkte. Korduvalt liiklusnõudeid rikkudes kaasneb nende liitmine, mis võib viia

³⁶⁸ Liikluskomisjon otsustas veapunktisüsteemi loomisega jätkata. Uudised. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. 14.11.2020. Arvutivõrk <https://mkm.ee/et/uudised/liikluskomisjon-otsustas-veapunktisüsteemi-loomisega-jatkata> (10.02.2021).

³⁶⁹ Pille Ossuli kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 18.02.2021. Kiri adressaadi valduses.

juhtimisõiguse peatumiseni. Korduvalt liiklusnõudeid eiranud sõidukijuhtidele pakutakse kontseptsiooni järgi võimalust teatud arvu veapunktide täitumisel osaleda teadmiste ja oskuste tõstmiseks kas koolitusel või rehabilitatsiooniprogrammis. Vabatahtliku osalemise tulemuseks oleks isiku veapunktide vähendamine.³⁷⁰

Kontseptsiooni kohaselt peatub juhi juhtimisõigus olukorras, kus ta enda käitumist ei muuda ning veapunktide piirmäär esmakordselt täitub. Juhtimisõiguse taastamise tingimuseks on autokoolis lisakoolituse läbimine ning Maanteeametis teooriaeksami sooritamine. Korduval juhtimisõiguse peatumisel tuleb kontseptsiooni järgi läbida ka psühholoogiline sekkumine. Veapunktiüsteemi põhirõhk oleks suunatud isiku liikluskäitumise mõjutamisele ja sekkumismeetmed oleksid kavandatud olema juhust lähtudes riski- ning vajaduspõhised.

Teadaandes esitatakse ka veapunktiüsteemi kontseptsiooni põhimõtted. Kontseptsiooni esimeseks põhimõtteks on veapunktide omistamine nende liiklusnõuete rikkumise korral, mis on liiklusohutlikud, sh rikkumiste puhul, mille korral esineb ohu tõenäosus. Teiseks jagatakse punktid rikkumise raskuse järgi kolme erinevasse astmesse ning nende kehtivusajad olenevad rikkumise tõsidusest, kehtides ühest viie aastani.³⁷¹

Kolmandaks on madala raskusastmega rikkumised sellised, mis põhjustavad võimalikku ohtu sõidukijuhile, kaasliiklejatele või õiguskorrale. Nende näiteks tuuakse teadaandes kiiruse ületamine kuni 40 km/h. Neljandaks on keskmise raskusastmega rikkumised sellised, mis põhjustavad vaieldamatu ohu sõidukijuhile, kaasliiklejatele või õiguskorrale. Nende rikkumiste alla mahub kontseptsiooni järgi kiiruse ületamine üle 40 km/h.

Viiendaks on raske raskusastmega rikkumised liiklusalased kuriteod või rikkumised, mis seonduvad alkoholi piirmäära ületamisega. Kontseptsiooni järgi soovitakse korduvrikkuja käitumist mõjutada läbi teadlikkuse tõstmise ja psühholoogilise hindamise ning sekkumise. Teadlikkuse tõstmisega soovitakse inimest liiklusalaselt harida ning seeläbi ennetada edasiste liiklusrikkumiste toimepanemist. Psühholoogilise sekkumisega seoses pööratakse tähelepanu rikkuja elustiilile, samuti sellest tulenevatele ohtudele. Protsessi kaudu peaks tekkima inimesel arusaam, kuidas neid ära tunda ja vältida. Kontseptsiooni kohaselt ei oleks vähemalt esialgu hõlmatud kiiruskaamerate trahvid, sest antud trahvid seonduvad sõidukiga, mitte isikuga. Siiski jaatatakse soovi kasutada veapunktiüsteemis automaatsete seadmetega fikseeritud rikkumisi.³⁷²

Antud kontseptsiooni puhul on oluline pidada silmas, et see võib veel muutuda sisult ning regulatsioonilt, arvestades seda, et veapunktiüsteemi valmimise ajaks on planeeritud aasta

³⁷⁰ Op cit 368.

³⁷¹ Op cit 368.

³⁷² Op cit 368.

2024 ning et selle väljatöötamine on alles võrdlemisi algusfaasis. Autori arvates võib veapunktisüsteemi kasutamine piirkiiruse ületamise vähendamisel anda efektiivseid tulemusi, arvestades seda, et Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutest tulenevalt oli tabeli 13 kohaselt kiire sõidu nautimine üsnagi arvestatava osakaalu vastajate hinnangul piirkiiruse ületamise põhjuseks.³⁷³

Samuti nähtub autori poolt läbiviidud küsitlusuuringust tabeli 15 kohaselt³⁷⁴, et veidi enam kui 40% vastajatest peab kiire sõidu nautimist vähemalt keskmise sagedusega piirkiiruse ületamise põhjuseks ning enam kui pooled vastajatest peavad madalat teadlikkust kiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest vähemalt keskmise sagedusega piirkiiruse ületamise põhjuseks. Seega veapunktisüsteem võiks anda häid tulemusi korduvrikkujate kiiruse ületamisel antud põhjuste leevendamisel, olles suunatud isikute käitumise ja hoiakute ümberkujundamisele ja arusaamade muutmisele. Positiivne on autori jaoks ka see, et isikul on kontseptsiooni järgi võimalus näidata enda head tahet ning vähendada veapunktide arvu, osaledes vabatahtlikult koolitusel või rehabilitatsiooniprogrammis.

Autor pooldab veapunktide arvu sidumist rikkumise raskusega – see aitab tagada meetme proportsionaalsust rikkumise raskuse suhtes. See on eriti oluline seetõttu, et varasemad karistused piirkiiruse ületamise eest jääksid endiselt alles. Sellega seoses vajab mainimist ka ohukoht antud süsteemi rakendamisel: tuleb vältida KarS § 2 lg 3 kohast isiku topeltkaristamist, vastavalt 04.03.2021 jõustunud ja praegu kehtivale KarS redaktsioonile.³⁷⁵

Sellega oleks autori hinnangul tegemist nt olukorras, kus korduva rikkumise korral kohaldatakse nt LS § 227 lg 3 kohast sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist vastavalt 09.04.2021 jõustunud ja praegu kehtivale LS redaktsioonile ning samal ajal peatub ka isiku juhtimisõigus, sest veapunktide piirmäär on täitunud. Lisaks on autori hinnangul võimalik käsitleda kohustust läbida koolitus ja teooriaeksam nii karistusliku meetmena kui ka haldusõigusliku meetmena. Seega tuleb veapunktisüsteemi väljatöötamisel hoolikalt kaaluda, millise õigusliku olemusega oleksid meetmed antud süsteemis. Autori hinnangul ei peaks veapunktisüsteem asendama ühtegi aastatel 2012–2019 kasutatud meetet, kuid võiks olla täienduseks piirkiiruse ületamise eest kohaldatavatele karistustele, et efektiivsemalt riigipoolse reageeringuna korduvrikkujaid mõjutada piirkiiruse ületamise vähendamise suunas.

³⁷³ Supra, lk 47-48.

³⁷⁴ Käesoleva töö 2. lisa.

³⁷⁵ Karistusseadustik. - RT I, 03.03.2021, 3.

4. Isikute arvamused kiiruse ületamise vastaste meetmete suhtes

Käesolevas alapeatükis analüüsib autor Maanteeameti tellimisel ja autori enda poolt läbiviidud küsitlusuuringutes vastajate poolt antud arvamusi selle kohta, milliseid meetmeid nende hinnangul tuleks kõige enam rakendada piirkiiruse ületamise vähendamisel. Antud andmed annavad autori hinnangul võimaluse järeldada, milliste meetmete arendamisele ja tõhustamisele peaks rohkem tähelepanu pöörama, sest isikute rahulolu meetmega vähendab autori arvates trotsi meetme vastu ja annab seetõttu paremaid tulemusi. Lisaks tunnevad isikud ka ise ennast seeläbi rohkem kaasatuna. Esiteks analüüsib autor teiste asutuste poolt läbiviidud küsitlusuuringute tulemusi, seejärel enda küsitlusuuringu tulemusi.

Aastatel 2012–2014 küsiti Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruande kohaselt vastajatelt, kas nad oleksid nõus toodud kiiruspiirangutest kinnipidamisele suunatud meetmete rakendamisega. Vastusevariantideks olid „nõus“, „pigem nõus“, „mitte eriti“, „üldse mitte“. Meetmed, mille suhtes vastajate arvamust küsiti, olid: a) politsei järelevalve tõhustamine teedel, b) kiiruskaamerate paigaldamine, c) kiirustabloode paigaldamine, d) liikluskasvatuse tõhustamine, e) autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaaniad jt), f) füüsilised meetmed (künnised jt), g) karistuste karmistamine, h) püsikiirushoidja olemasolu autos, i) elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees.³⁷⁶

Aastatel 2015–2017 uuriti vastajatelt, millised meetmed nende hinnangul on sobivamad kiiruse ületamise vältimisel. Meetmed, mille osas vastajate arvamust küsiti, olid osaliselt identsed aastatega 2012–2014, kuid siiski teatud erinevustega. Meetmeteks olid: a) politsei järelevalve tõhustamine teedel, b) kiiruskaamerate paigaldamine, c) kiirustabloode paigaldamine, d) kvaliteetsem sõidukijuhtide väljaõpe, e) sõidukijuhtide teadlikkuse tõstmine, f) füüsilised meetmed, g) karistuste karmistamine, h) püsikiirushoidja olemasolu ja kasutamine, i) kiiruse ületamise eest hoiatav, takistav seade. Vastusevariantideks olid „Nõus“, „Pigem nõus“, „Ei oska öelda“, „Pigem ei nõustu“, „Üldse ei nõustu“.³⁷⁷ Aastatel 2018–2019 ei uuritud isikutelt nende poolehoidu erinevate meetmete suhtes.

Aastaid 2012–2014 puudutavad tulemused esitati vastavalt Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruandele nende juhtide protsentidena, kes iga loetelus toodud meedet toetasid või pigem toetasid³⁷⁸ ning selliselt esitab ka autor andmed. Aastatel 2015–2017 esitati tulemused nende vastanute kumulatiivsete protsentidega, kes meetmetega nõustusid ja pigem nõustusid.³⁷⁹

³⁷⁶ Op cit 103, lk 21-22.

³⁷⁷ Op cit 106, lk 20-21; Op cit 108, lk 16; Op cit 109, lk 50-51.

³⁷⁸ Op cit 103, lk 21.

³⁷⁹ Op cit 109, lk 52.

Sellisel esitab andmed ka autor. Kuigi aastatel 2012–2014 ja 2015–2017 kasutati erinevat sidesõna, siis tegelikkuses arvestati kokku vastajate osakaalud.

Kuigi osaliselt aastatel 2015–2017 meetmete kirjeldus erines aastatest 2012–2014, siis saab autori hinnangul siiski antud andmeid omavahel võrrelda, sest sisult on nad siiski vähemalt teatud ulatuses ühesugused. Kui tabelis 16 meetme hilisem kirjeldus erineb varasemast, on see tähistatud kaldkriipsuga, kusjuures kaldkriipsu ees olev kirjeldus tähistab aastaid 2012–2014 ja taga olev aastaid 2015–2017. Antud tabel on leitav allpool.³⁸⁰

Tabelis 16 toodud andmed aastate 2012–2014 osas pärinevad Valikor Konsult OÜ poolt koostatud aruandest.³⁸¹ Aastate 2015–2017 puhul pärinevad andmed 2017. aasta küsitlusuuringust, milles oli esitatud lisaks aastale 2017 ka aastate 2015 ja 2016 andmed kiiruse ületamise vastaste meetmetega nõustunud ja pigem nõustunud vastajate protsentuaalsete osakaalude kohta.³⁸²

Tabelis 16 esitatud³⁸³ tulemusi kokku võttes saab öelda, et kõige enam toetati aja jooksul politseipatrullide ulatuslikumat kasutamist, ning samuti kiiruskaamerate rakendamist. Seejuures on märkimisväärne, et madal risk vahele jääda oli samade küsitlusuuringute kohaselt üsnagi väikese osakaalu vastajate hinnangul kiiruse ületamise põhjuseks vastavalt tabelile 13.³⁸⁴ Seega kuigi toetati vahele jäämise riski suurendamist, siis vahele jäämise väike risk eriti oluline põhjus kiiruse ületamisele polnud. Samuti võib vastuste pinnalt järeldada, et toetus sõidukijuhtide paremale väljaõppele ning teadlikkuse suurendamisele on aja jooksul vähenenud.

Arvestades üsnagi muutumatuna püsinud kõrget toetust kiirustabloodele ning kasvanud toetust füüsiliste meetmete rakendamisele, tuleb autori hinnangul tugevamalt nende meetmete ulatuslikuma rakendamisega edasi liikuda. Samadel põhjustel tuleks tõsta kiiruskaamerate arvu ning politseipatrullide arvu teedel, vähendamaks piirkiiruse ületamist. Kuna toetus püsikiirushoidjale ning erinevatele elektroonilistele seadmetele autos olid mõlemad võrdlemisi soositud meetmed aastate jooksul, tuleb ka nende mõjude ja kasutamise praktika uurimisega edasi liikuda. Kuna aga karistuste karmistamine kuigi tugevat poolehoidu vastajate seas leidnud pole, tuleb autori hinnangul selle meetme osas liikuda edasi järkjärguliselt ja aeglaselt.

Järgnevalt analüüsib autor enda küsitlusuuringu tulemusi. Autor uuris küsimustes 21–39, kuivõrd vastajad nõustuvad erinevate kiiruse ületamise vastaste meetmete nii ulatuslikuma rakendamisega, üldiselt rakendamisega ning mõne seni rakendamata meetme kasutamisega.

³⁸⁰ Käesoleva töö 3. lisa.

³⁸¹ Op cit 103, lk 22.

³⁸² Op cit 109, lk 52.

³⁸³ Käesoleva töö 3. lisa.

³⁸⁴ Supra, lk 47–48.

Antud meetmeid ka analüüsis autor käesoleva töö kolmandas peatükis. Autor pakkus välja vastusevariandid „Nõus“, Pigem nõus“, „Ei oska öelda“, „Pigem ei nõustu“ ja „Üldse ei nõustu“. Autor esitab protsentuaalselt iga meetme osas üldised tulemused ning ka meeste ja naiste tulemused eristatult ühes tabelis, mis on leitav allpool.³⁸⁵ Esimene number antud tabelis tähistab üldist vastajate protsenti kõikidest vastanutest, teine meesvastanute protsenti kõigist meesvastanutest ja kolmas naisvastajate protsenti kõikidest naisvastajatest.

Autor liidab kokku järelduste tegemiseks meetmetega nõustunud ja pigem nõustunud isikute protsendid, et üldistada vastuseid efektiivsemalt. Tabeli 17 kohaselt³⁸⁶ saab antud vastuste pinnalt järeldada viidatud liitmise tulemusel, et aastatel 2012–2019 rakendatud piirkiiruse ületamise vastaste meetmete seast omab kõige suuremat poolehoidu üldiselt vastajate seas ulatuslikum püsikiirusehoidja kasutamine, millega nõustus ja pigem nõustus kokku 77,8% vastajatest. Veidi vähem, 76,3% vastajatest aga nõustusid ja pigem nõustusid mootorsõidukijuhtide teadlikkuse suurendamisega.

Kuna märku andvate seadmete kasutamine mootorsõidukis pälvis 61,1% vastanute nõustumise ja pigem nõustumise, võib öelda, et vastanud pooldavad kõige enam meetmeid, mis on seotud mootorsõiduki ja selle juhiga. Siiski, vastajad ei poolda seadmeid, mis takistavad kiiruse ületamist, sest nõustujate ja pigem nõustujate osakaal oli vaid 23,6%.

Võib öelda, et vastajad üldiselt avaldasid suuremat poolehoidu järelevalvele suunatud meetmete suhtes, umbes 60% vastajatest nõustusid ja pigem nõustusid politseipatrullide järelevalve tõhustamise ja kiiruskaamerate arvu suurendamisega, võrreldes liikluskeskonnas asetsevatele meetmetele, millega nõustus ja pigem nõustus umbes 50% ja vähem vastajatest (kiirustabloode arvu suurendamine, karmide piirangute leevendamine, meetmed asulasse sisenemisel ja asulateedel). Erandiks selles osas on asulasse sisenemisel ulatuslikum horisontaalsete meetmete rakendamise meede, millega nõustus ja pigem nõustus 61,1% vastanutest. Väiksema poolehoiu osaliseks sai karistuste karmistamise meede, millega nõustus ja pigem nõustus vaid 44,4% vastanutest.

Võrreldes mees- ja naisvastajaid, saab järeldada, et naised pooldavad palju enam nimetatud järelevalvele suunatud meetmeid, nõustujaid ja pigem nõustujaid on nende meetmete puhul umbes 70%, meeste puhul ligikaudu 50%. Ka toetab meestega võrreldes tunduvalt suurem osakaal naisi mootorsõidukijuhtide teadlikkuse suurendamist, püsikiirushoidja ulatuslikumat kasutamist ning märku andvate seadmete kasutamist. Meeste puhul on nõustujate ja pigem nõustujate protsendid vastavalt 69,2, 73 ja 49,9%, naiste puhul aga 80,4, 78,2 ja 67,3%.

³⁸⁵ Käesoleva töö 4. lisa.

³⁸⁶ Käesoleva töö 4. lisa.

Naiste poolehoid liikluskeskonnas asetsevatele meetmetele on samuti üldjoontes kõrgem võrreldes meestega, kuid meeste seas oli asulasse sisenemisel ulatuslikum horisontaalsete meetmete rakendamine suurema poolehoiuga võrreldes naistega, meesvastajate seas oli nõustujate ja pigem nõustujate osakaal 69,1%, naiste seas 56,4%. Arvestades peatükis 2.2 järeldatut, et meesvastajate seas oli piirkiiruse ületamine sagedasem, ei olnud autorile üllatav, et meesvastajate seas oli liiga karmide kiiruspiirangute leevendamise osas nõustujate ja pigem nõustujate osakaal 65,3%, kuid naiste seas kõigest 39,1%. Nimelt on karmima piirangu leevendamise tagajärjeks võimalus sõita kõrgema kiirusega.

Nii üldiselt kõigi vastajate puhul kui ka meeste ja naiste puhul eraldi on täheldada tugevat vastumeelsust GPS-i kaudu pistelise ja pideva jälgimise meetmete suhtes. Üldiselt kõigi vastajate peale ning meeste ja naiste puhul olid nõustujate ja mitte nõustujate osakaalud nende puhul vastavalt 15,2, 19,1 ja 13% ning 11,2, 19,1 ja 6,4%. Võib järeldada, et jälgimisele allutada ennast suurem osa mootorsõidukijuhte ei soovi, vähemalt autori poolt läbiviidud küsitlusuuringu pinnalt.

Teelõigu keskmise kiiruse alusel kiiruse fikseerimine ning veapunktisüsteemi kasutamine said autori hinnangul üsnagi tugevat pooldavat tagasisidet, nõustujate ja pigem nõustujate osakaal oli umbes 50%. See mõjus veidi üllatavana, arvestades seda, et nendest autori kogemuse järgi ka pole meedia vahendusel kuigi palju juttu olnud. Väga kõrge nõustujate ja pigem nõustujate osakaal nii üldiselt kui ka meeste ja naiste seas rahunemispauside puhul, vastavalt 70,8, 80,7 ja 65,1% on autori arvates selgitatav sellega, et nende testimisega kaasnes ka suur meediatähelepanu 2019. a., mistõttu teadlikkus sellest meetmest on kõrgem. Kõigi kolme antud lõigus mainitud meetme arendamisega tuleb autori hinnangul ka edasi liikuda, sest poolehoid nendele on olemas.

41. küsimuses palus autor vastajatel, kes on kunagi mootorsõidukiga lubatud sõidukiirust ületanud, valida välja üks või mitu meetet, mis neid ennast kõige suurema tõenäosusega kiiruse ületamisi vältima paneks. Autor andis võimaluse lisade ka loeteluväliseid meetmeid, kuid kõikide meetmete kasutamine pidi olema isikutele endale vastuvõetav. Antud küsimusele vastas 72-st vastajast 64, 40 naist ja 24 meest. Vastused on esitatud protsentuaalsete osakaaludena, esimene arv tähistab üldist vastajate osakaalu kõigist vastanutest, teine mees- ja kolmas naisvastanute osakaalu kõigist mees- ja naisvastanutest. Autor esitab vastused meetmete pooldamise suhtes kahanevalt, alustades nendest, mida enam üldiselt pooldati:

- 1) mobiilsete kiiruskaamerate ulatuslikum kasutamine— 56,3/20,8/62,5%;
- 2) politseipatrullide järelevalve tõhustamine – 54,7/58,3/52,5%;
- 3) statsionaarsete kiiruskaamerate ulatuslikum paigaldamine— 50/45,8/52,5%;
- 4) liiga karmide kiiruspiirangute leevendamine linnades ja maanteedel— 40,6/33,3/45%;

- 5) kiiruse ületamise korral märku andva seadme kasutamine mootorsõidukis– 40,6/29,1/47,5%;
- 6) horisontaalsete (nt suunamuutetakistus ja ringristmik) meetmete ulatuslikum rakendamine asulateedel– 39,1/29,1/45%;
- 7) vertikaalsete (nt künnised, tõstetud ülekäigud ja ristmikud) meetmete ulatuslikum rakendamine asulateedel– 39,1/20,8/50%;
- 8) kiirustabloode ulatuslikum kasutamine – 37,5/37,5/37,5%;
- 9) mootorsõiduki püsikiirushoidja ulatuslikum kasutamine– 37,5/37,5/37,5%;
- 10) võimalus valida trahvi asemel tee ääres ootamine nt 45 minutit (nõ rahunemispaus)– 35,9/37,5/35%;
- 11) karistuste karmistamine kiiruse ületamiste eest– 32,8/33,3/32,5%;
- 12) horisontaalsete (nt suunamuutetakistus ja ringristmik) meetmete ulatuslikum rakendamine asulasse sisenemisel– 31,3/20,8/37,5%;
- 13) veapunktisüsteemi kasutusele võtmine– 29,7/50/17,5%;
- 14) kiiruse ületamiste fikseerimine teelõigu keskmise kiiruse alusel– 25/37,5/17,5%;
- 15) teie teadlikkuse tõstmine kiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest– 20,3/20,8/20%;
- 16) kiiruse ületamist takistava seadme kasutamine mootorsõidukis– 20,3/16,6/22,5%;
- 17) GPS-i kaudu mootorsõidukite pisteline jälgimine– 17,2/16,6/17,5%;
- 18) informatiivsete (nt asulamärgi tihedama hoonestuse lähedusse paigutamine, asulavärvade ja üleminekukõikude kasutamine) meetmete ulatuslikum rakendamine asulasse sisenemisel– 15,6/8,3/20%;
- 19) GPS-i kaudu mootorsõidukite pidev jälgimine– 15,6/12,5/17,5%.

Lisaks tõi 1,6% meesvastajatest välja vastusena „Adekvaatsed möödasõidu kohad a[e]glasemast liiklejast“, 1,6% naisvastajatest „ma isiklikult hakkasin peale seda ettevaatlikumalt sõitma, kui tegin väikse avarii“ ja 1,6% naisvastajatest vastusena võimaluse valida trahvi asemel tee ääres ootamine nt 20 minutit (nõ rahunemispaus).

Vastustest saab järeldada, et nii nagu vastajate arvates järelevalvega seotud meetmeid peaks suuremal määral rakendama, avaldaksid need ka üldjoontes kõige paremat mõju vastajate piirkiiruse ületamise vältimisele, kuigi meesvastajatele avaldaksid mobiilsed kiirusekaamerad vähe mõju. Samuti tuleb antud küsimuse vastustest välja, et naisvastajatele avaldavad liikluskeskonnas asetsevad meetmed ning erinevad seadmed mootorsõidukis tugevamat mõju võrreldes meesvastajatega. Üsnagi ootuspäraselt ei pea kuigi suur osakaal mehi enda puhul sobivaks meetmeks rangete kiirusepiirangute leevendamist, võrreldes naistega.

Üldiselt vastajad kuigi hästi neile mõjuvaks ei pea teadlikkuse tõstmist, GPS-seadmete kasutamist ning üsna madala mõjuga on ka karistuste karmistamine. Meesvastajate puhul vajab mainimist ka asjaolu, et kõrge osakaal pidas veapunktisüsteemi rakendamist ning kiiruste

fikseerimist teelõigu keskmise kiiruse alusel neile sobivaks meetmeks. Autori hinnangul on positiivne, et vastajad tunnevad, et rahunemispausi kasutamine piirkiiruse ületamist nende puhul hästi vältida aitaks.

42. Küsimuses uuris autor isikutelt vastust sellele, et kui neil oleks võimalik kasutada järgmisest riigieelarvest 2 mln eurot liikluse olukorra parandamiseks, siis millele nad selle summa kulutaksid etteantud variantidest. Etteantud vastusevariandid olid: a) mõne eelpool toodud või Teie enda arvates sobiva kiiruse ületamise vastu võitlemise vahendi ulatuslikum kasutamine või selle väljatöötamine ja rakendamine, b) ühistranspordisüsteemi toetamine maakonnaliinidel (suurendada busside ja rongide peatuste arvu ja liinide ajalist tihedust), c) teede seisukorra parandamine (vähendada kruusateid ja murenenud ning auklikke teid), d) parkimiskohtade arvu tõstmine linnades (parkimismajade rajamine, praeguste parkimisplatside laiendamine), e) kergliiklusteede juurde ehitamine ja olemasolevate korrashoidmine. Antud küsimuse jättis autor viimaseks, et näha just peale kiiruse ületamisega seonduvate teemade käsitlemist, kui tähtsaks probleemiks isikud peavad antud küsimust. Vastused jagunesid protsentuaalselt järgmiselt, esitades esimesena üldise vastajate protsendi kõigist vastanutest, seejärel meesvastajate ja naisvastajate protsendi nende vastanute seast:

a) Mõne eelpool toodud või Teie enda arvates sobiva kiiruse ületamise vastu võitlemise vahendi ulatuslikum kasutamine või selle väljatöötamine ja rakendamine – 15,3/19,2/13,0%;

b) Ühistranspordisüsteemi toetamine maakonnaliinidel (suurendada busside ja rongide peatuste arvu ja liinide ajalist tihedust) – 13,9/7,6/17,3%;

c) Teede seisukorra parandamine (vähendada kruusateid ja murenenud ning auklikke teid) – 38,9/34,6/41,3%;

d) Parkimiskohtade arvu tõstmine linnades (parkimismajade rajamine, praeguste parkimisplatside laiendamine) – 9,7/19,2/4,3%;

e) Kergliiklusteede juurde ehitamine ja olemasolevate korrashoidmine – 22,2/19,2/23,6%.

Saab öelda, et teede seisukord on kõigi vastajate peale kokku esimene asi, millega antud probleemide seast tegeleda tuleks, millele järgneb kergliiklusteedega seonduv. Alles peale seda oleksid vastajad nõus kasutama või asuma välja töötama ja rakendama kiiruse ületamise vastaseid vahendeid. Lisaks, kui meesvastajate puhul on olemas konkurents kiiruse ületamise vastase meetme kasutamise või välja töötamise ja rakendamise ning parkimiskohtade arvu tõstmise ja kergliiklusteedega seonduvate küsimuste lahendamise järjekorra puhul, siis naiste puhul oli kiiruse ületamise meetmetega seonduv selgelt neljandal kohal peale ühistranspordisüsteemi toetamist maakonnaliinidel. Seega pole selle küsimuse kontekstis piirkiiruse ületamine kõige tähtsam probleem.

Kokkuvõte

Käesoleva magistritöö esimeseks eesmärgiks oli uurida, milline oli aastatel 2012–2019 mootorsõidukiga piirkiiruse ületamise dünaamika. Töö teiseks eesmärgiks oli aga analüüsida meetmeid, mida antud ajavahemikul Eestis kasutati piirkiiruse ületamise vastases võitluses ning mõnda seni rakendamata meetet. Autor seadis eesmärgiks selgitada välja ka isikute arvamused kiiruse ületamise, selle põhjuste ja selle vastaste meetmete suhtes. Lisaks seadis autor eesmärgi viia läbi ka enda küsitlusuuring magistritöö kirjutamise raames, tuvastamaks isikute vaateid kiiruse ületamise probleemi suhtes ning arvamusi kiiruse ületamise põhjuste kohta. Samuti seadis autor eesmärgiks järelda küsitluse kaudu, milliseid kiiruse ületamise vastaseid meetmeid isikud kõige enam toetavad.

Kõik tööle seatud eesmärgid said täidetud. Kokkuvõtlikult võib öelda, et kuigi erinevates liiklusohutusprogrammides seati tugevad eesmärgid liiklusohutuse parandamiseks ja kitsamalt piirkiiruse ületamise vähendamiseks, siis aastatel 2012–2019 erilisi paranemise märke kummaski kategoorias ei toimunud. Aastatel 2011–2015 aeglustus liikluses iga-aastaselt hukkunud ja viga saanud isikute arvude vähenemine, hukkunute osas suudeti aastatel 2016–2019 seatud eesmärgid täita osaliselt. Täita ei suudetud aastatel 2016–2019 raskelt viga saanute arvude vähendamise eesmärke.

Piirkiiruse ületamise dünaamikani jõudes saab lähtudes kohaldatud karistuste statistikast lähtuvalt öelda, et mootorsõidukiga piirkiiruse ületamine kuigi suuri vähenemismärke aastatel 2012–2019 ei näidanud. Kõige enam ületati piirkiirust karistuste arvust nähtuvalt kuni 20, seejärel 21–40, siis 41–60 ja viimasena üle 60 km/h. Murettekitavalt suur oli kirjalikus hoiatamismenetluses määratud hoiustrahvide arv, kuid ka teiste kohaldatud karistuste arv ei näidanud selgeid vähenemise märke aastate jooksul. Karistuspraktika kuigi tugevaid karmistumise märke ei näidanud, rohkem kõikumist näitas rahatrahvi keskmine määr.

Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutest tulenes, et aastatel 2012–2019 suurenes nende mootorsõidukijuhtide osakaal kõigi teeliikide puhul, kes enda sõnul ei ületanud piirkiirust. Linnadevahelistel põhiteedel ja kohalikel maanteedel ei vähenenud 1–5 km/h piirkiirust ületajate osakaal aastatel 2012–2019, paranemine toimus aga linnade ja asulate puhul selles osas. Probleemsena võib tuua välja aspekti, et aastatel 2015–2019 ei vähenenud nende vastajate osakaal, kes enda väitel piirkiirust olulisel määral ei ületanud ja nende osakaal, kes osaliselt piirkiirust ületas. Samas aga vähenes vastajate väitel alatiste piirkiiruse ületajate osakaal.

Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringust tulenes, et kõigi vastajate peale kokku oli piirkiiruse ületamine kõige tähtsam probleem teiste etteantud liiklusalaste probleemide seas. Siiski eraldivõetuna pidasid meesvastajad kõige olulisemaks teede seisukorda ning teist ja kolmandat kohta tähtsuselt jagasid piirkiiruse ületamine ja ebakorrektned parkimine. Naisvastajate puhul aga oli piirkiiruse ületamine selgelt kõige olulisem probleem. Samuti tulenes küsitlusuuringust, et enam kui pooled vastajad ületasid piirkiirust vähemalt umbes pooltel kordadel mootorsõidukiga sõites. Lisaks saab öelda, et meeste seas on piirkiiruse ületamine sagedasem võrreldes naistega.

Hüpotees, et kõige olulisem põhjus kiiruse ületamisele Eestis vahemikus 2012–2019 on olnud vähene risk jääda vahele piirkiiruse ületamise eest sai ümber lükatud. Kõige olulisemaks põhjuseks Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringute järgi oli alates 2015. aastast möödasõit, kuid aastatel 2012–2019 kolm kõige olulisemat põhjust olid teiste liiklejate kiirusvalik, soodustavad sõidutingimused ja piirkiiruse kogemata ületamine. Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringu kohaselt peeti kõige sagedasemaks piirkiiruse ületamise põhjuseks aga kiiruse kuni + 10 km/h ületamise üldist aktsepteeritavust, sageduselt teiseks aga soodustavaid sõidutingimusi. Vähene risk jääda vahele piirkiiruse ületamise eest oli vähese kaaluga põhjus piirkiiruse ületamisele nii Maanteeameti tellitud kui autori poolt läbiviidud küsitlusuuringutest lähtuvalt. Hüpotees, et kõige väiksema tähtsusega põhjus kiiruse ületamisele Eestis vahemikus 2012–2019 on olnud sõiduki võimekuse testimine teel, leidis tõestust osaliselt, seda autori poolt läbiviidud küsitlusuuringu tulemustest lähtudes.

Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringust tulenevalt ei esine olulisi erinevusi meeste ja naiste vahel seoses piirkiiruse ületamise põhjuste sagedusega. Ainus erinevus seisneb selles, et kui naised pidasid hirmu jääda hiljaks keskmise sagedusega esinevaks piirkiiruse ületamise põhjuseks ja möödasõiduvajadust lubatud piirkiirusel liikuvast sõidukist harva esinevaks põhjuseks, siis mehed leidsid vastupidiselt.

Hüpotees, et aastatel 2012–2019 Eestis kasutatud meetmete seast aitavad efektiivsemalt kiiruse ületamisi vähendada liikluskeskkonda kujundavad meetmed võrreldes järelevalve ja karistuslike meetmetega ei leidnud tõestust. Nii liikluskeskkonda kujundavad meetmed, näiteks kiirustablood või asulasse sisenemisel kasutatavad meetmed kui järelevalve meetmena näiteks politseipatrullide järelevalve teedel omavad mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele, kuid ei tulnud välja, et ühed meetmed teistega võrreldes oleksid efektiivsemad. Sama kehtib ka teiste aastatel 2012–2019 kasutatud meetmete puhul. Siiski saab tuua välja aspekte aastatel 2012–2019 kasutatud meetmete endi ja nende rakendamise juures, mida tuleks antud aastatega võrreldes teisti teha või tegema hakata.

Ühelt poolt võib avaldada mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele rikkumiste eest karistuste karmistamine, kuid autori hinnangul tuleks arvestada karistuste määrade muutmisel inflatsiooniga, et vältida karistusmäärade devalveerumist. Teiseks, kuigi aastatel 2012–2019 viidi läbi iga-aastaseid liiklusohutuskampaaniaid informeerimaks mootorsõidukijuhte piirkiiruse ületamisest, tuleb nende märgatavust suurendada ja uurida katseprojektidena, milliseid mõjusid avaldavad positiivse nurga alt tehtavad kampaaniad, võrreldes varasemate negatiivse sisuga kampaaniatega.

Kolmandaks tuleb uurida, milliseid mõjusid Eesti mootorsõidukijuhtidele avaldavad püsikiirusehoidjad ning kuidas juhid neid kasutavad, et otsustada, kas nende kasutamise propageerimine oleks õigustatud. Kiiruse ületamist takistava seadme ehk kiiruspiiriku kasutamise osas autoril ettepanekuid pole, antud meede oli efektiivne piirkiiruse ületamise vähendamisel. Kiiruse ületamise korral märku andva seadme puhul tuleb valida liides, mis oleks efektiivne piirkiiruse ületamise vähendamisel, kuid ka mootorsõidukijuhtide poolt kasutatav. Lisaks vajab täiendavat uurimist, kuidas neid Eestis mootorsõidukijuhtide poolt kasutatakse, et otsustada, millisel määral seadme kasutamist Eesti mootorsõidukijuhtidele propageerida.

Kuigi aastatel 2012–2019 toimus politseipatrullide järelevalve teedel tihedas mahus, tuleb edaspidi rakendada seda suuremas mahus ning samuti võib anda tulemusi meedia vahendusel isikute hoiatamine, et patrulle võib olla maanteedel suuremas mahus liiklusjärelevalvet teostamas. Kuigi aastatel 2012–2019 tõusis statsionaarsete kiiruskaamerate puhul nii mõõtekabiinide kui mõõtesüsteemide hulk, tuleb nende arvu ka edaspidi suurendada, sealjuures võiks kiiremini tõusta mõõtekabiinide arv. Lisaks tuleb kindlasti suurendada mobiilsete kiiruskaamerate arvu.

Jätkata tuleb asulasse sisenemisel ning asulateedel sobivate tehniliste ja informatiivsete meetmete rakendamisega võimalikult suures mahus ning viia läbi uuringuid antud meetmete kombineeritult kasutamisele. Samuti tuleb suurendada kiirustabloode arvu teedel, eriti peale asulavärvaid. Lisaks tuleb uurida, kas oleks piisavalt ohutu kasutada kiirustabloosid ka maanteedel. Vajadusest karmimate kiiruspiirangute leevendamisega tuleb kindlasti liikuda edasi, arendades vajaminevat mudelit efektiivsemaks, et vajadusel täiendada olemasolevat regulatsiooni.

Hüpotees, et kiiruse ületamise vähendamisel Eestis annaksid olulisi tulemusi võrreldes varasemate meetmetega mõned seni rakendamata meetmed, sai tõestatud. Teelõigu keskmise kiiruse alusel kiiruse ületamise fikseerimine võib omada mõju piirkiiruse ületamise vähendamisel, vähendades varasemalt kasutusel olnud kiiruskaamerate puhul esinenud „känguru“ efekti. Meetme positiivseteks külgedeks on kiiruse ületamise vähenemine, sujuvam liiklus, väiksem liiklusõnnetuste arv, kuid puudusteks kallidus ning seadusandluse piirangud

andmete edastamise ning säilitamise suhtes. Antud meede võiks tulla kasutusele kiiruskaamerate kõrvale, kuid mitte asemele. Samuti vajab antud meede Eestis täiendavat uurimist ja katsetamist.

GPS-i-kaudu mootorsõidukite pisteline ja pidev jälgimine küll omaks tugevat mõju piirkiiruse ületamise vähendamisele, andes võimaluse hoida kokku liiklusjärelvalvele kuluvaid ressursse, kuid meede oleks autori hinnangul ebaproportsionaalselt isiku eraellu sekkuv, mistõttu autor antud meetme kasutuselevõttu võimalikuks ei pea. Rahunemispäatus või teise nimega rahunemispäus omaks autori hinnangul olulist mõju piirkiiruse ületamise vähendamisel, olles mõjutustrahvi kõrval täiendav mõjutusmeede. Positiivsena saab tuua välja meetme vabatahtlikkuse rikkujale, kuid negatiivsena näeb autor antud meetme puhul seda, et fikseeritud rahunemispäatuse aeg ei pruugi olla igasuguses määras piirkiiruse ületamisega proportsioonis.

Viimaseks, veapunktsüsteemi kasutusele võtmine võib omada mõju piirkiiruse ületamise vähendamisel. Meetme eeliseks on isikute ümberkasvatamine, et nende käitumisharjumusi liikluses muuta. Üheks ohukohaks meetme juures on aga see, et see ei tohiks olla vastuolus topeltkaristamise keeluga. Kuna meede jääks kehtima ka tavapäraselt olemas olnud karistusega piirkiiruse ületamise eest, ei tohiks tekkida olukorda, kus isikut sama teo eest mitu korda karistatakse.

Maanteeameti läbiviidud küsitlusuuringutest tulenevalt pooldati kõige enam piirkiiruste vähendamisel politsei järelvalve tõhustamist teedel, kiiruskaamerate ja kiirustabloode paigaldamist. Antud meetmete ulatuslikuma rakendamisega tuleb seetõttu ka edasi liikuda autori hinnangul. Samuti tuleks uurida edasi mõjusid ja kasutamise praktikat elektrooniliste seadmete ja püsikiirushoidja puhul, sest ka neid soositi. Seejuures võrreldes teiste meetmetega sai vähesema toetuse osaliseks karistuste karmistamine aja jooksul.

Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringu puhul pooldati kõige enam meetmeid, mis seonduvad mootorsõiduki ja juhiga, nt pooldati kõige enam püsikiirushoidja ulatuslikumat kasutamist ja mootorsõidukijuhtide teadlikkuse tõstmist. Kõrgemal määral toetati järelvalvele suunatud meetmeid, nt politseipatrullide järelvalve tõhustamist, võrreldes liikluskeskkonnas asetsevatele meetmetele, nt kiirustabloode arvu suurendamisele. Madalat poolehoidu avaldati aga karistuste karmistamisele. Naised toetasid küsitlusuuringu kohaselt meestega võrreldes tunduvalt enam järelvalvele suunatud meetmeid ning mitmesuguste seadmete rakendamist, nt püsikiirushoidjate ulatuslikumat kasutamist. Mehed aga toetasid naistega võrreldes rohkem karmide kiiruspiirangute leevendamist. Seni rakendamata meetmete puhul oli madal toetus nii meeste kui naiste seas GPS-i kaudu jälgimise suhtes. Seevastu tunduvalt kõrgem oli kõigi vastajate poolehoid, sh meeste ja naiste seas ka eraldivõetuna teelõigu keskmise kiiruse alusel

kiiruse fikseerimisele ja veapunktiüsteemi kasutamisele ning rahunemispauside rakendamisele.

Vastajad pidasid endi kiiruse ületamist kõige paremini vältivateks meetmeteks järelevalvele suunatud meetmeid, kuid vähese mõjuga leiti olevat teadlikkuse tõstmine. Naisvastajatele avaldavad liikluskeskkonnas asetsevad meetmed tugevamat mõju võrreldes meestega ning meestele valdavad väiksemat mõju naistega võrreldes ka erinevad seadmed mootorsõidukis. GPS-seadmete kasutamist ning karistuste karmistamist samuti ei peetud mõjuvaks. Meesvastajad aga pidasid piirkiiruse ületamist vältivaks meetmeks enda puhul veapunktiüsteemi ning teelõigu keskmise kiiruse alusel kiiruse fikseerimise rakendamist.

Magistritöö tulemustest lähtudes on selgunud piirkiiruse ületamise dünaamika möödunud aastatel, samuti suund, kuidas tuleb liikuda edasi erinevate meetmetega võitlemaks ühe tõsisema liiklusalase õigusrikkumisega, milleks on piirkiiruse ületamine. Töö tulemusi võib ka selleks rakendada, näiteks uue töö lähtena, uurides mõnda töös käsitletud aspekti sügavamalt. Samuti saab antud töö tulemusi kasutada riigipoolselt vajalike meetmete võtmiseks piirkiiruse ületamise vastases tegevuses.

Üheks töös ette tulnud katsumuseks oli vajaliku materjali leidmine mitmesuguste asutuste töötajate vahendusel, sest avalikest allikatest kõike vajaminevat leida ei õnnestunud. Siiski andis ka isikutega suhtlemine autorile palju positiivseid kogemusi. Autorile oli antud töö koostamine äärmiselt huvitav, autor omandas palju uusi teadmisi selle käigus.

Exceeding the speed limit of motor vehicles and the countermeasures against it in Estonia between 2012–2019

Abstract

The aim of this master's thesis was firstly to identify the dynamic of speeding with motor vehicles in Estonia between 2012–2019. The author set to identify the rate in which persons exceeded the speed limit the most and on which type of roads they did it. Furthermore, the aim was to establish how the penal practice for speeding changed during that time. The author also set to identify persons' attitudes towards speeding and to find out which are the more often and rarely considered reasons for speeding.

The second goal was to analyse the countermeasures that were used against speeding in Estonia years 2012–2019, and a few measures that have not been used yet. For the first mentioned, the aim was to analyse how have they been used, which kind of efficiency they possess in reducing the speeding and lastly – if yes – what should be changed with these measures themselves and with implementing of them. For the measures that have not been used yet, the target was to examine their effects in the fight against speeding, their positive and negative aspects and whether any of them could replace any of the measures used from 2012 to 2019. For the second goal, the aim was also to determine persons' opinions in relation to implementing various measures.

Although the fight against exceeding the speed limit with motor vehicles has lasted for many years, no great success has been achieved yet. Severe traffic accidents in which people have been insured or even killed mainly due to excessive speed have happened over the recent years. These severe accidents often cause discussions in society about the reasons of speeding and about the measures that should be used to prevent it. Although due to these discussions Estonia has put more effort into fighting against speeding, for example by increasing the effectiveness of the measures used against speeding or testing measures that are yet to be used, there still have not been sufficient results in reducing speeding.

The author set four hypotheses in this master's thesis. The first hypothesis was that the most important factor that affected the frequency of speeding in Estonia in the years 2012–2019 was a low risk of being caught for speeding. The second one was that the least important reason for speeding in Estonia during the same period was testing the performance of the vehicle on the road. Third hypothesis was that from the measures used from 2012 to 2019 against speeding, the more effective were those that shape the traffic environment than supervision and punitive measures. The fourth hypothesis was that in reducing speeding in Estonia, there could be

measures that have not been used yet but comparing them to the used measures would give important results in reducing speeding. To check the first two hypotheses, the author analysed different surveys conducted by institutions and specialists working on this area. To check the third and fourth hypothesis, the author analysed different studies, statistics and other materials.

The author also carried out his own survey in which the author questioned persons through social media about the problem of speeding and about reasons for exceeding the speed limit. The author also asked about people's opinions about different counter measures against speeding. The author set a goal to find out whether and, if yes, what are the differences in the views to speeding among both genders. The author used the results to make conclusions about various subtopics.

For the survey, the author used Google Forms questionnaire form. Author made the survey available through Facebook to his contacts. The questionnaire was available from October 7th, 2021 to November 7th, 2021. 72 people answered the questionnaire and allowed their answers to be used for the master's thesis. 16 of them were 19, 12 were 20, 15 were 21, 6 were 22, 13 were 23, five were 24 and two were 30 years old. One respondent was 29, one 32 and one 45 years old. 46 respondents (63,9%) were women and 26 (36,1%) were men.

The countermeasures used in the years 2012–2019 in Estonia against speeding were included as the widest possible spectre. This was justified since the more measures were evaluated and analysed the better were to be the results. The measures analysed were: a) punishments applicable for speeding, b) informing drivers of motor vehicles about the risks of speeding, c) using cruise control in motor vehicle, d) using a device that prevents speeding and devices that give a signal in motor vehicles, e) police patrols' supervision on the roads, f) automatic traffic supervision devices, g) applying technical and informational measures in entering into settlements and on settlement roads, h) speed displays, i) mitigation of unnecessarily strict speed limits.

The measures that had not yet been used were selected by the great amount of literature and studies the author found about them. The previous researches and tests about these measures gave the author confirmation of a bigger probability that they will be used in the future. The measures selected were: a) fixation of speeding by the average speed of a road section, b) tracking motor vehicles by GPS randomly and constantly, c) the chance to choose waiting by the road instead of a fine (so called calming break), d) the introduction of error point system.

The methodology in this thesis was on one hand quantitative, in order to collect and analyse data from surveys and studies. On the other hand, however, the qualitative method was used because the author analysed different results from the literature about the measures used

during the same time period and unused measures, making conclusions by those results. Thirdly, as the author presented his own solutions to improve some of the measures, modelling method was also used in this thesis.

Author used materials and data in this thesis from competent authorities, institutions, and specialists, mainly from the Estonian Road Administration and from the Police and Border Guard Board of Estonia. The author also used various legislation, draft legislation, and explanatory memorandums to the legislation. The materials used were reliable as they were composed by state public institutions and by establishments focused on road supervision and road safety.

All the aims set for the master thesis were completed. As a brief introduction to the subject author also analysed different traffic safety goals set by the state for the years 2012–2019, and their completion, it can firstly be concluded, that although serious aims to increase road safety were set, no very outstanding improvements were made during those years. In the years 2011–2015, the decrease of yearly deceased and injured people in traffic stabilised, and goals set for 2016–2019 on decrease of deceased people were completed only partially. Also, the goals set to decrease the numbers of severely injured people in the years 2016–2019 were also not completed. The reason to briefly analyse the traffic safety goals was to draw the conclusion that speeding increases the number of traffic accidents with more severe consequences in comparison to traffic accidents that happen without speeding.

Regarding the penal practice for exceeding the speed limit, it can be concluded that not very strong decline in speeding with a motor vehicle took place during the studied years. According to the number of penalties applied during those years, the most of speeding was up to 20 kilometres per hour, followed by 21–40, 41–60 and lastly >60 kilometres per hour. Especially high was the number of cautionary penalties given in written caution procedure during those years, but the number of other penalties applied also did not show clear signs of decline. It can also be more specifically included that most of the speeding took place in speed range of 3–10 km/h, followed by 11–15 km/h and 16–20 km/h.

In addition, the practise of punishment did not show signs of getting stricter, although more fluctuation showed the average rate of fine.

The average rates of withdrawals of the right to drive vehicles applied in accordance to § 227 subsection 2 and 3 of the road traffic act did not change very much in the years 2012–2019. However, the average rate of this punishment in accordance to § 227 subsection 4 decreased rapidly in 2016 and did not change until 2019.

In accordance with the surveys conducted for Estonian Road Administration, the author concluded that in the years 2012–2019 the percentage of motor vehicle users not speeding

according to themselves on any type of road increased. Although the share of people who, according to themselves, exceeded the speed limit 1–5 km/h did not decline on main inter-city roads and on local roads, improvements were made with cities and settlements from 2015 to 2019. Over the years, the share of people who, according to themselves, speeded over 11 km/h has decreased only with cities and settlements.

According to the answerers, the share of people who always speeded decreased, but on the negative side of things, the percentage of those who, according to themselves, did not exceed the speed limit significantly and e of those who partly speeded, did not decrease.

It was concluded from the author's survey that among other traffic problems, speeding was for all answerers the most important problem. Other problems were condition of roads, incorrect parking, worn out road markings and insufficient distance between vehicles. When analysing the replies from men, the most important problem was the condition of roads; speeding and incorrect parking placed on the second and third place. Among women, the speeding was clearly the most important problem. It also came out that more than half of the answerers speeded in about half of the times they drove a motor vehicle. It was also concluded that in men speeding is more common than in women, and that women speeded only if there were good conditions for it, for example when the road was empty and safer.

The first hypothesis was not proven. The most important reason for speeding in Estonia according to the surveys conducted for Estonian Road Administration was from 2015 overtaking, but in the years 2012–2019 the three most important reasons were the speed choice of other road users, promoting driving conditions and speeding accidentally. According to the answerers, the general acceptance of speeding up to 10 km/h and up to 20 km/h was successively less important reason for speeding.

In accordance with the author's survey, the most frequent reason for exceeding the speed limit was general acceptance of speeding up to 10 km/h, in second place was promoting driving conditions. However, the low risk of being caught had a little importance to speeding according to both surveys. The second hypothesis was proven in accordance with the author's survey. Mediumly frequent reason for speeding was for example too strict speed limits in some places, need to overtake a vehicle moving with the allowed speed limit and the speed choice of other road users. The rarest reasons were for example accidentally speeding, the general acceptance of speeding up to 20 km/h and the fear of being late.

It turned out from the author's research that there are no significant differences between men and women in connection with reasons for speeding. The only difference is that while women considered the fear of being late to be mediumly frequent reason for exceeding the

speed limit and overtaking a vehicle moving with the allowed speed limit to be rarely occurring speeding reason, then men thought the opposite.

The third hypothesis was not proven. Both measures that shape the environment, for example speed displays or measures used for entering settlements, and supervision measures such as police patrols' supervision on the roads influence reducing exceeding the speed limit. However, it did not show that one types of measures would be more effective than others. This applies also to the other measures used in the years 2012–2019. Still, there are aspects to mention about the measures and their implementation which should be done differently or start doing.

On one hand, as the punishments for speeding between studied years did not change, starting to use stricter punishments to fight with speeding may provide results, but the author thinks that when changing the rates of punishments, inflation should be considered to avoid the devaluation of punishment rates. Secondly, although yearly traffic safety campaigns were conducted to inform motor vehicle drivers about speeding, their noticeability rates must be increased, for example by using more television or radio commercials. In addition, it must be tested through the pilot projects what effects would traffic campaigns done from a positive angle have in comparison with the campaigns that were used from the years 2012–2019 which had negative content.

It must also be examined what influence do different cruise control devices have on Estonian motor vehicle drivers and how do the drivers use them, because there is no current information about it. As it turned out from the literature, cruise control devices have both positive and negative aspects to drivers, so examination in Estonia is necessary to decide whether the promotion to use them more would be justified. The author does not, however, have suggestions on the device that prevents speeding, also known as speed limitation device, as this measure was an effective measure to prevent speeding between 2012–2019 due to very precise regulations and low number of punishments for violating the regulations.

As for the device that signals the driver when the speed limit is exceeded, the interface must be chosen that on one side would influence decreasing speeding but would also be used by motor vehicle drivers. It turned out that drivers do not want to use a device that annoys them too much when driving. It must also be examined how these devices are used in Estonia by motor vehicle drivers to decide how much promotion work should be done for Estonian motor vehicle drivers as there is not a clear overview of that.

Although police patrols' supervision on the roads took place in intense volume in studied years, the volume should be even higher. Furthermore, positive effects against speeding may occur by warning people through media that there may be more police patrols on the road

performing supervision, as it turned out to have a reducing effect on speeding, even though the warning does not have to be always true. In addition, as the number of measuring systems and measuring booths of stationary speed cameras rose from 2012 to 2019, their number must increase further in the future. The increase must be especially high for measuring booths as they alone may have effect on speed reducing. The increase of mobile speed cameras is also very important in fighting with speeding.

As far as the technical and informational measures for the entering of settlements and on settlement roads go, the implementation of these measures in their best fitting environments must be continued and research must be conducted on using these measures in different combinations. The number of speed displays on roads must also increase, especially after settlement gates. It must also be examined whether it would be safe to use speed displays on highways. Further steps must be made towards mitigating unnecessarily strict speed limits by developing the necessary model even more effective to improve the regulations used previously, if needed.

The fourth hypothesis was proven. The fixation of speeding by the average speed of a road section may have an effect on reducing the speed limit exceeding, decreasing the so called “kangaroo” effect that existed with the speed cameras used in the years 2012–2019. The measure calculates the average speed of a vehicle between two entry points and if the average speed is higher than allowed, corresponding procedure will start. The positive sides of this measure are reducing of speeding, smoother traffic, smaller amount of traffic accidents. However, the negative sides are the cost of the devices used with this measure and different limitations on legislation about transmitting and maintaining the data. It was concluded that Estonia has the prerequisites to use this measure. This measure should be used in Estonia alongside with speed cameras but not as a replacement to them, because the used devices are very expensive. This measure still needs more examination and testing in Estonia.

Tracking motor vehicles by GPS randomly and constantly to check their moving speed would have a strong effect on reducing speeding and it would also give the state the possibility to use less resources on traffic supervision as GPS would do the job for them, but this measure would interfere disproportionately into person’s private life. The measure would track the vehicle and therefore the person even when the person does not speed. So, the author does not find this measure to be unsuitable in Estonia.

The calming stop or in other words calming break would have an important effect on reducing speeding in authors opinion. It would be used for cases of exceeding the speed limit up to 20 km/h to more efficiently influence violators to think about their actions by waiting on the roadside. This measure would be an additional influential measure alongside fixed penalty.

The positive aspect is that the person who exceeded the speed limit has the choice whether to wait 45 minutes on the side of the road or pay the fixed penalty. So, if the person really needs to hurry, he or she does not have to wait on the roadside. However, the author believes that the length on the calming stop should be in correlation with the rates in which the person exceeded the speed limit. By that the chance that the person chooses the calming stop over the fixed penalty would be higher.

Lastly the introduction of error point system may also influence reducing speeding. The system would give the person who violates the traffic rules, for example speeds, a certain amount of error points. If the amount of error points reaches the certain level, the person's right to drive vehicles would be suspended and to get it back the person would have to complete a traffic training or rehabilitation course.

The advantage of the measure is improving the person's behaviour in traffic, so that in the future the person would not violate traffic rules, for example would not speed anymore. The danger with this measure, however, is that because it would still exist together with punishments for speeding, the person must not be punished several times for the same act. For example, this may occur when a person speeds and because he or she has too much error points, his or her right to drive vehicles would firstly be suspended due to error point system, but also withdrawn as a punishment in accordance with the road traffic act.

According to the surveys conducted for the Estonian Road Administration, the most supported measures against speeding were increasing the police supervision efficiency on the roads and installing speed cameras and speed displays. The author also agrees that further implementation of these measures is necessary. Furthermore, as the support for using different electronical devices in vehicles and cruise control was also high over the years, the influence of them on reducing speeding must be examined in the future. As the support for stricter punishments was not high, further steps taken with this measure should be careful and well thought through.

In accordance with the author's survey the highest support was attributed to measures which had a connection with the motor vehicle and its driver. For example, the highest support received using the cruise control more and increasing the awareness of motor vehicle drivers. Higher support was also omitted to measures directed to supervision, for example increasing the police patrols' supervision efficiency, in comparison to measures in the traffic environment, for example increasing the number of speed tablets. As with previously mentioned survey researches, the support for stricter punishments was also low with the author's survey research.

Women supported supervision measures and using various devices like cruise control more than men. However, men supported more than women the mitigation of unnecessarily

strict speed limits, which is logical since among men speeding was more frequent than among women. By mitigating the speed limits, it is possible to drive with higher speeds. It can be concluded that men or women do not like to be tracked when driving, as support for GPS tracking was very low. However, support for fixation of speeding by the average speed of a road section, using calming stops and using error point system was much higher. The reason for high support for calming stops can be explained by several public tests made in 2019 which had a wide media coverage. The author believes that steps to start using last three measures should therefore be made.

The answerers considered to be the best measures to avoid their own speeding supervision measures, but little effect was omitted to rising awareness. For the women, measures in the traffic environment have a stronger impact than for the men, and this also applies to different devices in the motor vehicle. The answerers also did not consider GPS devices to influence their speeding. Higher share of men than women considered error point system and fixation of speeding by the average speed of a road section to be an efficient measure to reduce their own speeding.

Kirjandus

1. Aarniste, E. (koost), Alliksaar, K. (toim), Andre, K. (toim). Liiklusseaduse eelnõu seletuskiri. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. Sine loco. [2009], lk 1. Arvutivõrk <https://www.riigikogu.ee/download/59d92e0f-033b-db65-22fe-23e377724483> (18.02.2021).
2. Aga mina olen kiirusjälgija. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/aga-mina-olen-kiirusjalgija> (05.02.2021).
3. Allvee, H. (koost). Majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määruse nr 35 „Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus“ muutmise eelnõu seletuskiri. [Vastutav asutus: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium]. Sine loco. [2019], lk 2. Arvutivõrk <file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/SK%20kaamerad%20muutmine%204.03.2019.pdf> (30.03.2021).
4. Alo Kirsimäe kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 25.01.2021. Kiri adressaadi valduses.
5. Alo Kirsimäe kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 27.01.2021. Kiri adressaadi valduses.
6. Alo Kirsimäe suulised selgitused autorile 30.03.2021.
7. Andmete edastamine ja menetlemine. Kiiruskaamerad. Liikluskorraldus. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/tee/liikluskorraldus/kiiruskaamerad/andmete-edastamine-ja-menetlemine> (04.03.2021).
8. Andri Ahvena kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 27.01.2021. Kiri adressaadi valduses.
9. Andri Ahvena kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 05.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
10. Arno-Marko Milleri kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 09.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
11. Arno-Marko Milleri I kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 30.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
12. Arno-Marko Milleri II kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 30.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
13. Ave Tiisleri kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 13.11.2020. Kiri adressaadi valduses.
14. Brad Penneau. Safety Program Consultant. Resources. Verizon Connect. Sine loco, sine anno. Arvutivõrk <https://www.verizonconnect.com/resources/author/brad-penneau/> (10.02.2021).
15. Carsten, O. jt. ISA Interface Study. Institute for Transport Studies, University of Leeds. On behalf of European Transport Safety Council. Sine loco 2020. Arvutivõrk

- file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/isa_interface_study_v2_accessible%20(1).pdf
(08.02.2021).
16. Enjoy the Ride – Fast VS Slow. Post it Notes. Speed. Campaigns. Road Safety Commission. Government of Western Australia. Arvutivõrk
<https://www.rsc.wa.gov.au/Campaigns1/Speed/Post-it-notes> (21.03.2021).
 17. Etapid. Asulavärvad Kaareperes ja Väike-Maarjas. Asulavärvad. Katseprojektid. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/tee/katseprojektid/asulavaravad-kaareperes-ja-vaike-maarjas#tab-0> (01.04.2021).
 18. Gelau, C., Schleicher, S., Vollrath, M. The influence of Cruise Control and Adaptive Cruise Control on driving behaviour – A driving simulator study. Accident Analysis and Prevention, [Vol. 43, Issue 3]. Sine loco. 2011, lk 1134-1135. Arvutivõrk
<https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0001457510004008?token=7EA1BFD8F8E46EAE653C3FB32BE58642929155283764FBDACE59FE48629F5356203FF5B2CBDCC2A42723ED06D4014CFF> (06.02.2021).
 19. GPS jälgimine. GPS lahendus. Lahendus. Navirec. Sine loco, sine anno. Arvutivõrk
<https://navirec.com/lahendus/gps-jalgimine/> (10.02.2021).
 20. Hynd, D. jt. Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users. Final Report. Tellija: European Commission. Töö teostaja: Transport Research Laboratory. Brussels 2015, lk 104. Arvutivõrk
file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/NB0714108ENN.en.pdf (07.02.2021).
 21. Jürjo Vahtra kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 18.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
 22. Kaal, T. jt. Keskmise kiiruse mõõtmisel põhineva automaatse liiklusjärelvalve kasutamise uuring. Lõpparuanne. Tellija: Maanteeamet. Teostajad: ERC Konsultatsiooni OÜ ja FinnOC Oy. Sine loco. 2013, lk 8. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/assc_lopparuanne_v_final.pdf (10.02.2021).
 23. Kaasaegsed juhiabiseadmed. Sõiduki ümberehitus. Sõiduk. Maanteeamet. Arvutivõrk
<https://www.mnt.ee/et/soiduk/soiduki-umberehitus/kaasaegsed-juhiabiseadmed>
(23.03.2021).
 24. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/et/liikleja/ennetuskampaaniad?field_campaign_type_tid_i18n=62&field_work_period_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D= (05.02.2021).
 25. Kasutatud elemendid. Asulavärvad Kaareperes ja Väike-Maarjas. Asulavärvad. Katseprojektid. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk

- <https://www.mnt.ee/et/tee/katseprojektid/asulavaravad-kaareperes-ja-vaike-maarjas#tab-6> (31.03.2021).
26. Kerli Mangelsoo kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 16.11.2021. Kiri adressaadi valduses.
 27. Keskmise brutokuupalk 2010–2020. Keskmise brutokuupalk. Palk ja tööjõukulu. Tööelu. Valdkonnad. Avasta Statistikat. Statistikaamet. Arvutivõrk <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/valdkonnad/tooelu/palk-ja-toojoukulu/keskmise-brutokuupalk> (16.03.2021).
 28. Kiiruskäitumise eksperiment Tallinn-Tartu maanteel. Maanteeameti ja Politsei- ja Piirivalveameti koostöös. Maanteeamet. Sine loco. 2018, lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kiiruskaitumise_eksperiment_helenaruthe.pdf (08.02.2021).
 29. Kirsimäe, A. (koost), Liivoja, K. (toim), Salmu, S. (koost). Vabariigi Valitsuse korralduse „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025“ ja „Liiklusohutusprogrammi 2016–2025 elluviimiskava aastateks 2016–2019“ heakskiitmine“ eelnõu seletuskiri. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. [Tallinn 2016], lk 2. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/lop_elluviimiskava_sk_1.docx (09.01.2021).
 30. Kokkuvõte. Asulaväravad Kaareperes ja Väike-Maarjas. Asulaväravad. Katseprojektid. Tee. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/tee/katseprojektid/asulavaravad-kaareperes-ja-vaike-maarjas#tab-7> (01.04.2021).
 31. Küllikese isa lugu. Võta aega, mitte elu. Maanteeamet Riigiasutus. Youtube. 23. apr 2019. Arvutivõrk https://www.youtube.com/watch?v=XR_qSer7muQ&ab_channel=MaanteeametRiigiasutus (20.03.2021).
 32. Liiklusaasta 2017. Maanteeamet. Politsei- ja Piirivalveamet. Tallinn: 2018, lk 12. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liiklusaasta_2017_-_1_0.pdf (08.12.2020).
 33. Liikluskomisjon otsustas veapunktsüsteemi loomisega jätkata. Uudised. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. 14.11.2020. Arvutivõrk <https://mkm.ee/et/uudised/liikluskomisjon-otsustas-veapunktsusteemi-loomisega-jatkata> (10.02.2021).
 34. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2016 aasta tegevuste täitmise aruanne. Maanteeamet. Sine loco. 2017, lk 9. Arvutivõrk <https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4ADCF4A094AAE8C%21899&authkey=%21AOLRllnZsgDw-fE&page=Download> (23.03.2021).

35. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2018. aasta tegevuste täitmise aruanne. Maanteeamet. Sine loco. 2019, lk 6; lk 12. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/lop_2018_002.pdf (23.03.2021).
36. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2019. aasta tegevuste täitmise aruanne. Maanteeamet. Sine loco. 2020, lk 7; lk 13. Arvutivõrk <https://onedrive.live.com/redirect?resid=E4ADCF4A094AAE8C%21897&authkey=%21AF498rNx7UWhUEg&page=Download> (23.03.2021).
37. Liiklusohutusprogramm 2016–2025. Vabariigi valitsus. [Tallinn: 17.02.2017], lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusohutus/LOP/liiklusohutusprogramm_2016–2025.docx (07.01.2021).
38. Liis Grünbergi suulised selgitused autorile 25.01.2021.
39. Liis Grünbergi suulised selgitused autorile 22.03.2021.
40. Liitu kiirusjälgijatega!. Kampania liik: Kiirus. Ennetuskampaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/liitu-kiirusjalgitajatega> (05.02.2021).
41. [Link, I., Timberg, H. (koost), Kapanen, A. (toim)]. Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu. [Vastutav asutus: siseministeerium]. Sine loco. 30.09.2020 seisuga, lk 1. Arvutivõrk [file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Eelnou_VTMS_ja_LS_muutmine%20\(7\).pdf](file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Eelnou_VTMS_ja_LS_muutmine%20(7).pdf) (16.03.2021).
42. Link, I., Timberg, H. (koost), Kapanen, A. (toim). Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. [Vastutav asutus: siseministeerium]. Sine loco. [2020], lk 1. Arvutivõrk [file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri_VTMS_ja_LS_muutmine%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri_VTMS_ja_LS_muutmine%20(4).pdf) (16.03.2021).
43. LOP 2016–2019 tegevusteleht. Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastateks 2016–2019. [Vabariigi Valitsus. Tallinn: 17.02.2017]. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/lop_elluviimiskava_2016–2019.xls (23.03.2021).
44. LS § 227 kohtuotsused 2015–2020. [2021]. Arvutivõrk LS § 227 kohtuotsused 2015–2020 (1).xlsx (02.02.2021).
45. Lühikävaade liiklusohutuse olukorrast 2019. aastal. Liiklusaasta ülevaade 2019. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. Liiklusõnnetused. Statistika. Ametist. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta–2019/liiklusaasta-ulevaade–2019> (11.02.2021).

46. Madise venna lugu. Võta aega, mitte elu. Maanteeameti Riigiasutus. Youtube. 23. apr 2019.
Arvutivõrk
https://www.youtube.com/watch?v=dcUffWxYTuM&ab_channel=MaanteeametRiigiasutus (20.03.2021).
47. Miller, A.-M. Kabiinide asukohad (2). [2021]. Arvutivõrk
https://onedrive.live.com/view.aspx?resid=E4ADCF4A094AAE8C!903&ithint=file%2cxl%20sx&authkey=!AAgx7sf5ea4t_Ds (30.03.2021).
48. Miller, A.-M. \$RAZDX86.[2021]. Arvutivõrk
<https://onedrive.live.com/view.aspx?resid=E4ADCF4A094AAE8C!905&ithint=file%2cxl%20sx&authkey=!ABmzd-00axQohVM> (30.03.2021).
49. Nuka, I. (koost), Kommusaar, V. (koost), Timberg, H. (koost), Kapanen, A. (toim). Seletuskiri väärtomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu juurde. Vabariigi Valitsus. Sine loco. [2018], lk 4. Arvutivõrk
[file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri%20\(6\).pdf](file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Seletuskiri%20(6).pdf) (25.02.2021).
50. Ojakivi, M. Uus seade hoiaks kihutajad ohjes. – Eesti Päevaleht 10.11.2009. Arvutivõrk
<https://epl.delfi.ee/artikkel/51182089/uus-seade-hoiaks-kihutajad-ohjes?> (10.02.2021).
51. Ole inimene! Jälgi piirkiirust. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk
<https://www.mnt.ee/et/ole-inimene-jalgi-piirkiirust> (05.02.2021).
52. Parts, J. Majandus- ja kommunikatsiooniminister. EESTI RAHVUSLIKU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI AASTATEKS 2003 – 2015 TÄIENDATUD TERVIKTEKST. Kiidetud heaks Vabariigi Valitsuse 9.02.2012. a korraldusega nr 66 [Tallinnas], lk 11. Arvutivõrk
<https://www.mkm.ee/sites/default/files/liiklusohutusprogramm.pdf> (09.12.2020).
53. Pashkevich, M. (koost). Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015. Lõpparuanne. Maanteeamet. Tallinn: 2016, lk 3. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/rlop_lopparuanne_4.docx (07.12.2020).
54. Penneau, B. How Does GPS Tracking Report on Speeding?. Blog. Resources. Verizon Connect. Sine loco. June 1, 2020. Arvutivõrk
<https://www.verizonconnect.com/resources/article/gps-tracking-report-speeding/> (10.02.2021).
55. Piccinini, G. F. B. jt. Driver's behavioral adaptation to Adaptive Cruise Control (ACC): The case of speed and time headway. Journal of Safety Research, [Vol. 49]. Sine loco. 2014, lk 77. Arvutivõrk

- <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0022437514000280?token=9E99A10F9045BD7710C7C100C5C1B8CDCCE6915020443FEF1833B092D006A8B6B878683C144EAEDF4D60C20A6873D19D> (22.03.2021).
56. Piirkiiruste määramise metoodika kasutuselevõtmine. Katseprojekti kokkuvõte. Maanteeamet. Sine loco. 2020, lk 9. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvote_loplik.pdf (29.03.2021).
 57. Piirkiirusel on põhjus. Kampaania liik: Kiirus. Ennetuskampaaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/piirkiirusel-pohjus> (05.02.2021).
 58. Pille Ossuli kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 18.02.2021. Kiri adressaadi valduses.
 59. Plant, B. R. C., Irwin, J. D., Chekaluk, E. The effects of anti-speeding advertisements on the simulated driving behaviour of young drivers. Accident Analysis and Prevention, [Vol. 100]. Sine loco. 2017, lk 65. Arvutivõrk <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S000145751730009X?token=04C44392282EAD3291A5428698E230B50F026D87F1D5B29D0868C662A1CD401913843B3FDA3881865F7ADE4380D3CAF9> (20.03.2021).
 60. Puust, M. jt. UURING KIIRUSPIIRANGUTE KOHTA ASULATES JA ASULATE OHUTUSE PARANDAMISE VÕIMALUSED SISSESÕITUDE LIIKLUSKESKKONNA MUUTMISEGA. Lõpparuanne. Projektijuht: Juri Ess. Koostatud Maanteeameti liikluskorralduse osakonna tellimusel. Teede Tehnokeskus. Tallinn: 2017. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/loplik_aruanne_asulavaravad.pdf (09.02.2021).
 61. Raul Savimaa kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 02.12.2020. Kiri adressaadi valduses.
 62. Raul Savimaa suulised selgitused autorile 07.01.2021.
 63. Rebane, R. Hoiatamismenetlus 2012–2015 01032021 (1). [2021]. Arvutivõrk Hoiatamismenetlus 2012–2015 01032021 (1) (1).xlsx (03.03.2021).
 64. Rebane, R. Juhtimisõiguse äravõtmiste kestused PPA 19012021. [2021]. Arvutivõrk Juhtimisõiguse äravõtmiste kestused PPA 19012021.xlsx (21.01.2021).
 65. Rebane, R. LS § 210⁵ trahvid 03032021 (2). [2021]. Arvutivõrk <https://onedrive.live.com/view.aspx?resid=E4ADCF4A094AAE8C!901&ithint=file%2cxlsx&authkey=!AJgbpeQVBSH02Z4> (25.03.2021).
 66. Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 21.01.2021. Kiri adressaadi valduses.
 67. Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 17.02.2021. Kiri adressaadi valduses.

68. Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 01.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
69. Reelika Rebase kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 03.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
70. Reelika Rebase suulised selgitused autorile 20.01.2021.
71. Reelika Rebase suulised selgitused autorile 01.03.2021.
72. Reelika Rebase suulised selgitused autorile 29.03.2021.
73. Reimo Tarkaineni kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 11.01.2021. Kiri adressaadi valduses.
74. Reimo Tarkaineni kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri. 14.01.2021. Kiri adressaadi valduses.
75. Riigiteedel rakendatud statsionaarse automaatse kiirusjärelvalve mõju liiklusõnnetustele. Uuring. Maanteeamet. Sine loco. 2019-001, lk 3. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/kokkuvotte_2019_001.pdf (09.02.2021).
76. Savimaa, R. LS § 227 karistused 2012–2019. [2020]. Arvutivõrk LS § 227 karistused 2012–2019.xlsx (24.04.2021).
77. Seletuskiri väärtemenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu. Eelnõu. Õiguskomisjon. Sine loco. 18.06.2020., lk 1. Arvutivõrk <https://www.riigikogu.ee/download/8a0f90ab-3b4c-4003-aea0-a16131d20418> (10.02.2021).
78. Solveig Edasi kiri Artur Alandile. Elektrooniline kiri 19.03.2021. Kiri adressaadi valduses.
79. Solveig Edasi suulised selgitused autorile 19.03.2021.
80. Surmaga lõppenud liiklusõnnetused. Lühülevaade liiklusohutuse olukorrast 2018. aastal. Liiklusaasta 2018. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika. Liiklusõnnetused. Statistika. Ametist. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018/luhiulevaade-liiklusohutuse-olukorrast-2018-aastal/surmaga-loppenud> (20.02.2021).
81. SÕIDUKI JUHTIMINE JOOBES, VÄSIMUSSEISUNDIS JA SÕIDUKIIRUSE VALIK. Turu-uuringute AS. Sine loco. 09/2017, lk 5. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidu_kiiruse_valik_09-2017_aruanne.pdf (25.01.2021).
82. Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. Sine loco. 09/2018, lk 5. Arvutivõrk https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidu_kiiruse_valik_09-2018_aruanne.pdf (25.01.2021).

83. Sõiduki juhtimine. Turu-uuringute AS. Maanteeamet. Sine loco. 09/2019, lk 4. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidu_kiiruse_valik_09-2019_aruanne.pdf (25.01.2021).
84. Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused. Valikor Konsult OÜ. 2010–2014 a. Tartu 2014, lk 3. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soidukiiruse_teemalise_kusitlusuuringu_tulemused_2010-2014_a.pdf (25.01.2021).
85. Sõidukiirus 10/2015. Turu-uuringute AS. Sine loco, 2015, lk 4. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soidukiirus_2015_aruanne.pdf (25.01.2021).
86. Sõidukiirus 2016. Uuringuraport. Tellija: Maanteeamet. Töö teostaja: OÜ Eesti Uuringukeskus. Eesti Uuringukeskus. Sine loco. Juuli 2016, lk 5. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/mnt_soidukiirus_2016_raport_euk.pdf (25.01.2021).
87. T-2 Tallinn-Tartu-Võru Luhamaa mnt kiirustabloode mõõtetulemused 01.01.2009 – 31.05.2009. Vahearuanne. AS DESTIA EESTI. Tallinn: 2009, lk 5. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/t2_kiirustvahe.pdf (09.02.2021).
88. Tõnisson, L. Majandus- ja kommunikatsiooniminister. EESTI RAHVUSLIK LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM AASTATEKS 2003–2015. Esitanud [Tallinnas] Vabariigi Valitsus märtsil 2003 nr 1-6/, lk 1-5. Arvutivõrk
https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/uus_lo_programm_19.03.03.pdf (07.12.2020).
89. Van der Pas, J.W.G.M. jt. ISA implementation and uncertainty: A literature review and expertelicitation study. Sine loco. Accident Analysis and Prevention, [Vol 48] 2012, lk 83. Arvutivõrk
<https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0001457510003659?token=3951E46D1F35B01B2DF61299AC20A42D4DDFC247D0BC3C889F9F4C2BF6539A33639EC574A8C3AC861A9972F7D79B591F> (07.02.2021).
90. Võta aega, mitte elu! Palun järgi piirkiirust. Kampania liik: Kiirus. Ennetuskampaniad. Liikleja. Maanteeamet. Arvutivõrk <https://www.mnt.ee/et/vota-aega-mitte-elu-palun-jargi-piirkiirust> (05.02.2021).
91. Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus. Eelnõu. Õiguskomisjon. [216 SE]. Sine loco. 18.06.2020, lk 1. Arvutivõrk
<https://www.riigikogu.ee/download/0d5f6428-345c-457e-b0be-8266e3ad7b1e> (10.02.2021).

92. Väärteomenetluse seadustiku ja liiklusseaduse muutmise seadus. Number 20-1274/01.
Dokumendi/toimiku otsing. Täpne otsing. Eelnõude infosüsteem. Arvutivõrk
<https://eelnoud.valitsus.ee/main#4AyOuxKk> (18.04.2021).

Õigusaktid

93. Autoveoseadus. - RT I, 11.01.2018, 1.
94. „Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015“ täiendatud tervikteksti ja rakendusplaani aastateks 2012–2015 heakskiitmine. - RT III, 14.02.2012, 1.
95. EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2019/2144, 27. november 2019, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166. – ELT L 325/1.
96. EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2018/858, 30. mai 2018, mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ. – ELT L 151/1.
97. Karistusseadustik. - RT I, 20.12.2019, 4.
98. Karistusseadustik. - RT I, 03.03.2021, 3.
99. Kriminaalmenetluse seadustiku ja teiste seaduste muutmise seadus. - RT I, 19.03.2015, 1.
100. Liiklusseadus. - RT I, 17.03.2011, 20.
101. Liiklusseadus. - RT I, 20.12.2017, 5.
102. Liiklusseadus. - RT I, 15.03.2019, 9.
103. Liiklusseadus. - RT I, 30.03.2021, 3.
104. Majandus- ja taristuministri 30. aprilli 2015. a määruse nr 35 „Statsionaarse automaatse liiklusjärelevalve süsteemi andmekogu põhimäärus“ muutmine. - RT I, 03.05.2019, 4.
105. Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. - RT I, 22.10.2019, 7.
106. Nõuded kiirusmõõtuuri ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele. - RT I, 22.04.2015, 35.

107. Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele. - RT I, 02.07.2019, 13.
108. Nõuded kiiruspiirikule ja selle paigaldamisele ning kiiruspiiriku kontrollimise tingimused ja kord. - RT I, 29.12.2010, 115.
109. Nõukogu direktiiv 92/6/EMÜ, 10. veebruar 1992, teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses. - Euroopa Liidu Teataja L 057.
110. Põhiseadus. - RT I, 15.05.2015, 2.
111. Statsionaarse automaatse kiirusmõõtesüsteemi andmekogu põhimäärus. - RT I, 31.05.2011, 5.
112. Statsionaarse automaatse liiklusjärelvalve süsteemi andmekogu põhimäärus. - RT I, 06.05.2015, 1.
113. Suurima lubatud sõidukiiruse suurendamise tingimused ja kord. - RT I, 06.02.2018, 4.
114. „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ heakskiitmine. - RT III, 21.02.2017, 4.
115. Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 78 „Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele” muutmine. - RT I, 02.07.2019, 9.
116. Väärteomenetluse seadustik. - RT I, 12.07.2014, 12.
117. Väärteomenetluse seadustik. - RT I, 20.12.2019, 10.
118. Väärteomenetluse seadustik. - RT I, 03.03.2021, 8.
119. Väärteomenetluse seadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus. - RT I, 31.05.2018, 1.

Kohtupraktika

120. VMKo 4-16-4147.

Lisad

Lisa 1. Autori poolt läbiviidud ankeetküsitluse vorm

Küsitlus kiiruse ületamiste põhjustest ning kiiruse ületamiste vastastest meetmetest

Olen Tartu Ülikooli õigusteaduskonna magistriõppe 2. aasta tudeng Artur Aland. Kirjutan magistritööd teemal "Kiiruse ületamiste põhjused ja nende vähendamiseks kasutatavad meetmed Eestis aastatel 2011–2019". Kiiruse ületamine on Eesti ühiskonnas olnud püsiv probleem juba aastaid ning tõenäoliselt on inimestel erinevad vaated antud probleemi põhjuste ja lahendamise osas. Seega otsustasin koostada küsitluse, saamaks teada mõnede noorte inimeste vaateid antud probleemi suhtes. Küsitlusele vastamine peaks võtma aega 8-10 minutit.

* Kohustuslik

Käesoleva küsitluse vastuseid kasutatakse ainult magistritöö kirjutamisel. Kõik küsitlusele vastajad jäävad vastuste kasutamisel anonüümseks. Käesolevaga nõustun antud küsitluse vastuste kasutamisega magistritöö kirjutamise raames: *

Jah

Ei

1. Teie vanus: *

2. Teie sugu: *

Mees

Naine

3. Seadke palun alljärgnevad probleemid enda jaoks olulisuse järjekorda (kõige olulisem probleem kui 1. ja kõige vähem oluline kui 5.): *

1.

2.

3.

4.

5.

Piirkiiruse ületamine

Kulunud teekattemärgistused

Teede seisukord

Ebakorrektne parkimine

Pikivahe mittehoidmine

4. Kui tihti juhtisite koroonakriisile eelnenud 12 kuu jooksul mootorsõidukit? *

Peaaegu iga päev

Paaril päeval nädalas

Mõni kord kuus

Mõnel korral 12 kuu jooksul

Ei juhtinud sellel ajal mootorsõidukit

5. Kas Te olete kunagi mootorsõidukiga lubatud sõidukiirust ületanud? *

Jah, praktiliselt iga kord, kui ma mootorsõidukiga kuhugi sõidan

Jah, umbes pooltel kordadel, kui ma mootorsõidukiga kuhugi sõidan

Jah, kuid suhteliselt harva. Enamasti ainult siis, kui tee on tühi ja ohutu

Jah, kuid ainult olulise hädavajaduse puhul

Ei

6. Kui mitu mootorsõiduki juhti kümnest ületab Teie hinnangul lubatud piirkiirust iga sõidu korral? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

7. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie hinnangul põhjuseks möödasõiduvajadus sõidukist, mis liigub lubatud piirkiirusel? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

8. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks kogemata ületamine? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

9. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks kaasliiklejate kiirusevalik? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

10. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks seda soodustavad sõidutingimused (nt hea ilm, lai tee, sile asfalt, vähene liiklus, hea nähtavus)? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

11. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks kiiruse kuni +10 km/h ületamise üldine aktsepteeritavus? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

12. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks kiiruse kuni +20 km/h ületamise üldine aktsepteeritavus? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

13. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks mootorsõiduki juhi tunnetus, et on seatud vajadusest karmimad kiirusepiirangud mõnedes kohtades? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

14. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks hirm jääda hiljaks kohtumisele/üritusele? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

15. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks soov nautida kiiret sõitu? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

16. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks väike risk jääda piirkiiruse ületamise eest vahele? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

17. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks teel sõiduki võimekuse testimine? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

18. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks madal karistuse määr vahele jäädes? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

19. Kui mitmel piirkiiruse ületamisel kümnest on Teie arvates põhjuseks madal teadlikkus kiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest? *

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 10

0 10

20. Lisaks eelnimetatud põhjustele on kiiruse ületamiste põhjuseks vähemalt ühel juhul kümnest minu arvates ka

21. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks paigaldada rohkem kiirustabloosid? (Viimaste all on mõeldud nt tabloosid, millelt mootorsõiduki juht näeb enda sõidukiirust võrrelduna lubatud kiirusega) *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

22. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks politseipatrullide järelevalvet teedel tõhustada? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

23. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks vähendada statsionaarsete kiiruskaamerate ulatuslikuma paigaldamise kaudu? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

24. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks vähendada mobiilsete kiiruskaamerate ulatuslikuma kasutamise kaudu? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

25. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks tõsta mootorsõiduki juhtide teadlikkust kiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

26. Kuivõrd Te nõustute, et mootorsõiduki juhid peaksid ise kasutama rohkem mootorsõiduki püsikiirusehoidjat, et piirkiiruse ületamisi vähendada? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

27. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks kasutada mootorsõidukites seadmeid, mis annavad mootorsõiduki juhile kiiruse ületamiste korral märku (nt seade, mis paneb gaasipedaali värisema, kui kehtivat kiiruspiirangut ületatakse, või seade, mis informeerib mootorsõiduki juhti sellisel juhul heliga või visuaalselt)? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

28. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks kasutada mootorsõidukites seadmeid, mis takistavad kiiruse ületamist (nt seade, mis takistab gaasipedaali edasise vajutamise, kui kiirus on suurenenud kehtiva kiiruspiiranguni)? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

29. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks nii linnades kui maanteedel leevendada kiirusepiiranguid, mis on liiga karmid (nt kiirusepiirangu 70 km/h asemel võiks olla piirkiiruseks 80 km/h)? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

30. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks asulateedel vähendada, kasutades ulatuslikumalt vertikaalseid meetmeid (nt künnised, tõstetud ülekäigud ja ristmikud)? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda
Pigem ei nõustu
Üldse ei nõustu

31. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks asulateedel vähendada, kasutades ulatuslikumalt horisontaalseid meetmeid (nt suunamuutetakistus ja ringristmik)? *

Nõus
Pigem nõus
Ei oska öelda
Pigem ei nõustu
Üldse ei nõustu

32. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks asulasse sisenemisel vähendada, kasutades ulatuslikumalt informatiivseid meetmeid (nt paigutada asulamärk tihedama hoonestuse lähedusse, kasutada asulavärvaid ja üleminekulõike)? *

Nõus
Pigem nõus
Ei oska öelda
Pigem ei nõustu
Üldse ei nõustu

33. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks asulasse sisenemisel vähendada, kasutades ulatuslikumalt horisontaalseid meetmeid (nt suunamuutetakistus ja ringristmik)? *

Nõus
Pigem nõus
Ei oska öelda
Pigem ei nõustu
Üldse ei nõustu

34. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks karmistada karistusi kiiruse ületamiste eest? *

Nõus
Pigem nõus
Ei oska öelda
Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

35. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks kiiruse ületamisi fikseerida teelõigu keskmise kiiruse alusel? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

36. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks kasutada GPS-i kaudu mootorsõidukite kiiruste pistelist jälgimist? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

37. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamiste vähendamiseks tuleks kasutada GPS-i kaudu mootorsõidukite kiiruste pidevat jälgimist? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

38. Kuivõrd Te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks vähendada, andes piirkiirust rikkunud isikule võimaluse valida trahvi asemel tee ääres ootamine nt 45 minutit (nõ rahunemispaus)? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

39. Kuivõrd te nõustute, et kiiruse ületamisi tuleks vähendada, võttes kasutusele veapunktiüsteemi (kiiruse ületamine erinevas määras tooks rikkujale kaasa vastava arvu veapunkte)? *

Nõus

Pigem nõus

Ei oska öelda

Pigem ei nõustu

Üldse ei nõustu

40. Lisaks eelnimetatud vahenditele tuleks kiiruse ületamisi vähendada minu arvates ka järgneva(te) vahendi(te)ga

41. Juhul kui Te olete kunagi mootorsõidukiga lubatud sõidukiirust ületanud, siis palun valige üks või mitu alltoodud meetet, mis Teid ennast kõige suurema tõenäosusega kiiruse ületamisi vältima paneks (soovi korral võite lisada ka loeteluvälise(id) vahend(e)i(d), kuid valitava(te)/lisatava(te) meetme(te) kasutamine peab olema Teile endale vastuvõetav).

Kiirustabloode ulatuslikum kasutamine

Politseipatrullide järelevalve tõhustamine teedel

Statsionaarsete kiiruskaamerate ulatuslikum paigaldamine

Mobiilsete kiiruskaamerate ulatuslikum kasutamine

Teie teadlikkuse tõstmine kiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest

Mootorsõiduki püsikiirushoidja ulatuslikum kasutamine

Kiiruse ületamise korral märku andva seadme kasutamine mootorsõidukis

Kiiruse ületamist takistava seadme kasutamine mootorsõidukis

Liiga karmide kiiruspiirangute leevendamine linnades ja maanteedel

Vertikaalsete (nt künnised, tõstetud ülekäigud ja ristmikud) meetmete ulatuslikum rakendamine asulateedel

Horisontaalsete (nt suunamuutetakistus ja ringristmik) meetmete ulatuslikum rakendamine asulateedel

Informatiivsete (nt asulamärgi tihedama hoonestuse lähedusse paigutamine, asulavärvade ja üleminekukõikude kasutamine) meetmete ulatuslikum rakendamine asulasse sisenemisel

Horisontaalsete (nt suunamuutetakistus ja ringristmik) meetmete ulatuslikum rakendamine asulasse sisenemisel

Karistuste karmistamine kiiruse ületamiste eest

Kiiruse ületamiste fikseerimine teelõigu keskmise kiiruse alusel

GPS-i kaudu mootorsõidukite pisteline jälgimine

GPS-i kaudu mootorsõidukite pidev jälgimine

Võimalus valida trahvi asemel tee ääres ootamine nt 45 minutit (nö rahunemispaus)

Veapunktsüsteemi kasutusele võtmine

Muu: _____

42. Kui Teil oleks võimalik kasutada järgmisest riigieelarvest 2 mln eurot liikluse olukorra parandamiseks, siis millisele allpool esitatud variantidest Te selle summa kulutaksite? *

Mõne eelpool toodud või Teie enda arvates sobiva kiiruse ületamiste vastu võitlemise vahendi ulatuslikum kasutamine või selle väljatöötamine ja rakendamine

Ühistranspordisüsteemi toetamine maakonnaliinidel (suurendada busside ja rongide peatuste arvu ja liinide ajalist tihedust)

Teede seisukorra parandamine (vähendada kruusateid ja murenenud ning auklikke teid)

Parkimiskohtade arvu tõstmine linnades (parkimismajade rajamine, praeguste parkimisplatside laiendamine)

Kergliiklusteede juurde ehitamine ja olemasolevate korrashoidmine

Täna vastamast!

Lisa 2. Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringus antud vastused kiiruse ületamise põhjustele

Tabel 15. Üldised, mees- ja naisvastajate hinnangud piirkiiruse ületamise põhjustele vastavalt juhtumite osakaalule (%).

Piirkiiruse ületamise juhtumite osakaal	0-4 (madal piirkiiruse ületamise juhtumite osakaal)	5-7 (keskmine piirkiiruse ületamise juhtumite osakaal)	8-10 (kõrge piirkiiruse ületamise juhtumite osakaal)
Põhjused			
Möödasõiduvajadus lubatud piirkiirusel liikuvast sõidukist	36,1/23,7/43,4	41,7/61,5/34,7	22,2/23,7/21,7
Kogemata	61,1/69,2/56,5	31,9/26,9/34,7	7/3,8/8,6
Kaasliiklejate kiirusvalik	29,3/30,7/28,2	44,4/50/41,3	26,5/19,2/30,4
Soodustavad sõidutingimused	29,1/23/32,6	30,5/34,6/28,2	40,3/42,3/39,1
Kiiruse kuni +10 km/h ületamise üldine aktsepteeritavus	12,6/11,5/13,0	31,9/38,4/28,2	55,5/50/58,6
Kiiruse kuni +20 km/h ületamise üldine aktsepteeritavus	73,6/65,3/78,2	18,1/23/15,2	8,3/11,5/6,5
On seatud vajadusest karmimad kiirusepiirangud mõnedes kohtades	27,8/30,7/26,0	45,9/38,4/50	26,4/30,7/23,9
Hirm jääda hiljaks kohtumisele/üritusele	43/57,6/34,7	40,3/30,7/45,6	16,6/11,5/19,5
Soov nautida kiiret sõitu	57/50/60,8	30,6/42,3/23,9	12,6/7,6/15,2
Väike risk jääda piirkiiruse ületamise eest vahele	39/42,3/36,9	33,3/30,7/34,7	27,8/26,9/28,2
Teel sõiduki võimekuse testimine	81,9/84,6/80,4	14/7,6/17,3	4,2/7,6/2,1
Madal karistuse määr vahele jäädes	72,3/69,2/73,9	16,7/19,2/15,2	11,2/11,5/10,8
Madal teadlikkus kiiruse ületamisega kaasnevatest riskidest	48,5/46,1/50	26,3/23/28,2	25/30,7/21,7

Lisa 3. Maanteeameti tellimisel läbiviidud küsitlusuuringutes antud vastused kiiruse ületamise vastaste meetmete suhtes

Tabel 16. Meetmeid aastatel 2012–2014 toetanud või pigem toetanud ning meetmetega aastatel 2015–2017 nõustunud ja pigem nõustunud vastajad (%).

Aasta Meede	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Politsei järelevalve tõhustamine teedel	85	83	83	81	86	81
Kiiruskaamerate paigaldamine	75	76	78	81	85	88
Kiirustabloode paigaldamine	89	88	88	82	77	79
Liikluskasvatuse tõhustamine	87	86	88	-	-	-
Autojuhtide teadlikkuse tõstmine (kampaaniad jt)/sõidukijuhtide teadlikkuse tõstmine	79	76	81	78	70	71
Füüsilised meetmed (kännised jt)	44	50	52	66	78	80
Karistuste karmistamine	53	58	64	53	52	61
Püsikiirushoidja olemasolu autos/püsikiirushoidja olemasolu ja kasutamine	79	79	79	76	82	79
Elektrooniline seade autos, mis hoiatab või takistab kiiruse ületamise ees/ kiiruse ületamise eest	73	71	71	69	74	74

hoiatav, takistav seade						
Kvaliteetsem sõidukijuhtide väljaõpe	-	-	-	84	59	62

Lisa 4. Autori poolt läbiviidud küsitlusuuringus antud vastused kiiruse ületamise vastaste meetmete suhtes

Tabel 17. Üldised, mees- ja naisvastajate hinnangud kiiruse ületamise vastaste meetmete rakendamise suhtes (%).

Nõustumise ulatus Meede	Nõus	Pigem nõus	Ei oska öelda	Pigem ei nõustu	Üldse ei nõustu
Rohkem kiirustabloosid	23,6/15,3/28,2	29,2/34,6/ 26,0	5,6/17,3/ 8,6	27,8/19,2/ 32,6	13,9/30,7/ 4,3
Tõhusam politseipatrullide järelevalve	26,4/26,9/26,0	36,1/26,9/ 41,3	11,1/3,8/ 15,2	22,2/30,7/ 17,3	4,2/11,5/ -
Rohkem statsionaarseid kiiruskaameraid	23,6/23,0/23,9	36,1/23,0/ 43,6	5,6/-/8,6	20,8/26,9/ 17,3	13,9/26,9/ 6,5
Rohkem mobiilseid kiiruskaameraid	27,8/26,9/28,2	37,5/23,0/ 45,6	8,3/3,8/ 10,8	12,5/19,2/ 8,6	13,9/26,9/ 6,5
Mootorsõidukijuhtide teadlikkuse suurendamine	44,4/34,6/50,0	31,9/34,6/ 30,4	5,6/7,6/ 4,3	15,3/19,2/ 13,0	2,8/3,8/ 2,1
Ulatuslikum püsikiirusehoidja kasutamine	36,1/26,9/39,1	41,7/46,1/ 39,1	8,3/7,6/ 8,6	11,1/11,5/ 10,8	2,8/3,8/ 2,1
Märku andvate seadmete kasutamine mootorsõidukis	27,8/19,2/32,6	33,3/30,7/ 34,7	11,1/7,6/ 13,0	13,9/11,5/ 15,2	13,9/30,7/ 4,3
Takistavate seadmete kasutamine mootorsõidukis	11,1/11,5/10,8	12,5/11,5/ 13,0	13,9/7,6/ 17,3	22,2/15,3/ 26,0	40,3/53,8/ 32,6
Karmide kiiruspiirangute leevendamine	30,6/42,3/23,9	18,1/23,0/ 15,2	11,1/7,6/ 13,0	23,6/15,3/ 28,2	16,7/11,5/ 19,5
Asulateedel ulatuslikum	18,1/7,6/23,9	26,4/23,0/ 28,2	16,7/11,5/ 19,5	26,4/30,7/ 23,9	12,5/26,9/ 4,3

vertikaalsete meetmete rakendamine					
Asulateedel ulatuslikum horisontaalsete meetmete rakendamine	13,9/15,3/17,3	31,9/30,7/28,2	19,4/15,3/21,7	22,2/11,5/15,2	12,5/26,9/17,3
Asulasse sisenemisel ulatuslikum informatiivsete meetmete rakendamine	12,5/7,6/15,2	34,7/26,9/39,1	25/19,2/28,2	19,4/26,9/15,2	8,3/19,2/2,1
Asulasse sisenemisel ulatuslikum horisontaalsete meetmete rakendamine	15,3/7,6/19,5	45,8/61,5/36,9	15,3/7,6/19,5	15,3/7,6/19,5	8,3/15,3/4,3
Karistuste karmistamine	20,8/19,2/21,7	23,6/30,7/19,5	12,5/3,8/17,9	23,6/19,2/26,0	19,4/26,9/15,2
Kiiruste teelõigu keskmise kiiruse alusel fikseerimine	22,2/19,2/23,9	23,6/30,7/19,5	27,8/15,3/34,7	16,7/15,3/17,3	9,7/19,2/4,3
GPS-i kaudu pisteline jälgimine	6,9/7,6/6,5	8,3/11,5/6,5	13,9/3,8/19,5	23,6/15,3/28,2	47,2/61,5/39,1
GPS-i kaudu pidev jälgimine	5,6/7,6/4,3	5,6/11,5/2,1	9,7/-/15,2	19,4/11,5/23,9	59,7/69,2/54,3
n-ö rahunemispausi rakendamine	34,7/42,3/30,4	36,1/38,4/34,7	9,7/7,6/10,8	8,3/3,8/10,8	11,1/7,6/13,0
Veapunktisüsteemi kasutamine	23,6/30,7/21,7	29,2/26,9/26,0	34,7/23,0/39,1	8,3/11,5/8,6	4,2/7,6/4,3