

TARTU ÜLIKOOL  
ÕIGUSTEADUSKOND  
Avaliku õiguse osakond

Kaspar Lehesmets

**NAVIGEERIMISRAKENDUS WAZE – KAS PÕHIÕIGUS VÕI OHT  
PÕHIÕIGUSTELE?**

Magistritöö

Juhendaja  
mag. iur. Nele Parrest

Tartu  
2022

## SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	3
1. RIIVATAVAD PÕHIÕIGUSED .....	11
1.1 Ettevõtlusvabadus.....	12
1.2 Väljendusvabadus.....	16
1.3 Väljendusvabaduse riive põhiseaduspärasuse üldreegel.....	20
2. VÄLJENDUSVABADUSE PIIRAMISE EESMÄRGID.....	22
2.1 Avalik kord.....	22
2.2 Kõlblus .....	26
2.3 Õigusemõistmise huvid.....	28
2.4 Teiste inimeste õigused ja vabadused .....	30
2.4.1 Õigus riigi kaitsesele (PS § 13) .....	31
2.4.2 Õigus elule (PS § 16) .....	33
2.4.3 Õigus tervise kaitsesele (PS § 28) .....	35
2.4.4 Õigus omandi kaitsesele (PS § 32).....	37
3 VÄLJENDUSVABADUSE PIIRAMISE PÕHISEADUSPÄRASUSE KONTROLL ....	40
3.1 Meetme sobivus.....	44
3.2 Meetme vajalikkus .....	45
3.3 Meetme mõõdukus .....	53
KOKKUVÕTE .....	57
NAVIGATION APPLICATION WAZE – A FUNDAMENTAL RIGHT OR A THREAT TO FUNDAMENTAL RIGHTS? Abstract.....	63
Kasutatud materjalide loetelu: .....	70
Kasutatud kirjandus: .....	70
Kasutatud õigusaktid: .....	73
Kasutatud kohtupraktika: .....	73

## SISSEJUHATUS

„Ära mulle oma kuradima tulesid vilguta.“ Nii on pealkirjastatud ajakirjaniku ja poliitiku Martin Metsa (Mets) arvamus portaalis auto.geenius.<sup>1</sup> Tulede vilgutamise läbi liiklusjärelvalvet teostavast politseipatrullist kaasliiklejate hoiatamise kohta on M. Mets tabavalt kirjutanud järgmist: „Kus sa tead, kellele sa vilgutad? Äkki just sellele tüübile, kes plaanib mälus peaga paar inimest surnuks sõita tunni aja pärast? Kas sa tahaksid tulesid vilgutada näiteks sellele tegelasele, kes paar aastat tagasi Tallinna lähedal Narva maanteel täis peaga ja kahesajaga eesolevale autole otsa sõitis, milles ühekuune laps hukkus? Ma arvan, et mitte. Parem ära vilguta üldse. Vilgutamine ei tee liiklust turvalisemaks.“<sup>2</sup>

Kaasliiklejate omavaheline n-ö suhtlus tulede vilgutamise läbi pole ilmtingimata halb. Näiteks puudub tulede vilgutamisele ilmselt parem alternatiiv, andmaks kaasliiklejale märku, et tema sõiduki tuled ei põle. Samuti saab tulesid vilgutades anda märku teel või selle läheduses viibivast metsloomast. Liiklusjärelvalvet teostavast politseipatrullist hoiatamise komme on aga kummaline, kuid vähemalt aina vähenev nähtus.

Kui varem oligi ainsaks võimalikuks viisiks teist sõidukijuhti saabuva puhumisreidi või üldist liiklusjärelvalvet teostava politseipatrulli eest hoiatada tulesid vilgutades, mis paljudes riikides on erinevatel kaalutlustel keelatud<sup>3</sup>, siis tänapäeval on tekkinud üha populaarust koguv alternatiiv navigeerimiserakendus Waze näol. Iga liikleja saab navigeerimiserakendusse kanda reaajas kõiksugust infot alates nt liiklusõnnetusest kuni liiklusjärelvalvet teostava politseipatrullini.<sup>4</sup> Viimase puhul on väga levinud ka täpsustava kommentaari lisamine, nt „puhumisreid“. Enne liikuma asumist saavad kõik autojuhid seega enda tervises seisundile sobiva teekonna valida ning edukalt ootamatust kontrollist pääseda.

Vahemärkusena peab autor vajalikuks täpsustada, et töötas aastatel 2011-2016 Tartus liikluspolitseinikuna, sh 4 hooaega politseimootorrattal, omades seetõttu suurt hulka erialaseid teadmisi ja kogemusi, millele töös läbivalt toetub. Politseitöös kasutatava tehnoloogiliste

---

<sup>1</sup> Martin Mets. Arvamus: ära mulle oma kuradima tulesid vilguta. Auto.Geenius 26.06.2017. Veebis aadressil: <https://auto.geenius.ee/rubriik/uudis/arvamus-ara-mulle-oma-kuradima-tulesid-vilguta/> (22.01.2022).

<sup>2</sup> *Ibidem.*

<sup>3</sup> Näiteks Taanis on sellise tegevuse eest ette nähtud trahv 135 eurot, autorile teadaolevalt on selline tegevust karistatav ka Soomes. Loe nt: <https://auto.geenius.ee/rubriik/uudis/skandinaavias-void-tuledega-politsei-hoiatamise-eest-trahvi-saada-kuidas-eesis/> (14.04.2022).

<sup>4</sup> Ülevaade võimalikest kasutajate poolt Waze rakendusse kantavatest funktsioonidest: [https://support.google.com/waze/answer/6262574?hl=en&ref\\_topic=6262573#zippy=](https://support.google.com/waze/answer/6262574?hl=en&ref_topic=6262573#zippy=) (22.01.2022).

vahendite ja üldise politseitöö spetsiifika kirjeldamisel tugineb autor seega enda praktikas omandatud erialastele kogemustele ja -teadmistele.

2021. aastal Eesti täiskasvanud elanikkonna hulgas läbi viidud küsitlusuuringu tulemuste põhjal peavad praktiliselt kõik (95-100% liiklejatest) ohtlikuks mootorsõiduki juhtimist alkoholi mõju all (99%).<sup>5</sup> Seda kummastavam on tõsiasi, et kaasliiklejaid hoiatatakse puhumisreidide läbiviimisest. Autori hinnangul võib selle põhjuseks olla mõtlematus. Pole täpselt teada, millal ja kus on tulede vilgutamise läbi politsei kontrollist kaasliiklejate hoiatamise komme alguse saanud, küll aga on sellest saanud justkui traditsioon, mida kantakse edasi põlvest-põlve, teadvustamata sellise tegevuse võimalikke tagajärgi.

Teatavasti on liikluseeskirjade rikkumiste ja liiklusõnnetuste toimumise vahel selge põhjuslik seos ning joobes juhtimine, sõidukiiruse ületamine ja muud tõsised liiklusrikkumised on jätkuvalt murekohaks meie korrakaitsjatele, kujutades ühtlasi ohtu meile kõigile. Neist ohtlikumaks võib pidada joobes juhtimist ning arvestuslikult on Eestimaa teedel igapäevaselt kuni 4000 alkoholi tarvitanud või narkojoobes sõidukijuhti. Igapäevaselt tabatakse keskmiselt 10–30 alkoholi tarvitanud juhti ehk hinnanguliselt vaid 1-2% joobes juhtidest kõrvaldatakse liiklusest.<sup>6</sup> Oma varasemale töökogemusele tuginedes peab autor neid hinnanguid realistlikeks. Ka sõidukiiruse ületamine on eestlastel justkui veres. Paar aastat tagasi kasutuselevõetud teisaldatavad kiiruskaamerad näitavad ilmekalt eestlaste suhtumist liiklusreeglitesse, justkui mõõdukas kiiruseületamine on ühiskondlik norm.<sup>7</sup>

Kiiruseületamist (miks mitte ka joobes juhtimist) kui ühiskondlikku normi toetab sõidukijuhtide komme teineteisi hoiatada liiklusjärelvalvet teostavast politseipatrullist. Sellise tegevusega juhid sisuliselt aktsepteerivad teiste juhtide poolt toimepandud liiklusrikkumisi ning aitavad neil vastutusest hoiduda. See tekitab juhtides karistamatuse tunde, mis on omakorda soodustavaks faktoriks uute rikkumiste toimepanemisel.

---

<sup>5</sup> Liikluses käitumise ülevaade 2021. Transpordiamet. Veebis aadressil: <https://transpordiamet.ee/liikluses-kaitumise-ulevaade-2021> (20.04.2022).

<sup>6</sup> A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 13. <https://www.kriminaalpoliitika.ee/en/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (22.01.2022).

<sup>7</sup> Berta Gortfelder. Mobiilsed kaamerad on kuue kuuga sähvinud sama palju kui mullu terve aastaga. ERR 16.07.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608279126/mobiilsed-kaamerad-on-kuue-kuuga-sahvinud-sama-palju-kui-mullu-terve-aastaga> (22.01.2022).

Ilmestamaks, mida tähendab karistamatuse tunne liikluses, on hea näide välismaal toimepandud rikkumised, mille puhul varasemalt trahviteadet teises riigis registreeritud sõiduki kohta ei väljastatud. Kui aastaid tagasi puudus Euroopas süsteem, mil liikmesriigid edastasid teavet teistele liikmesriikidele nende riigis registreeritud sõiduki poolt toime pandud liiklusrikkumisest, siis 11.03.2015. aastal võttis Euroopa Parlament ja Nõukogu vastu direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta.<sup>8</sup> Välismaal toimepandud rikkumised olid seega sagedased kogu EL-is, mistõttu oli tarvis luua ühtne süsteem juhtide karistamatuse tunde vähendamiseks ja seeläbi liiklusohutuse tõstmiseks.

Kehtivas liiklusseaduses (edaspidi LS) on säte, mille kohaselt ei tohi mootorsõidukis ja selle haagises olla seadmeid, mis võimaldavad avastada liiklusjärelvalve kiirusemõõteseadet või häirida selle tööd (LS § 73 lg 8).<sup>9</sup> Seejuures pole oluline, kas vastav seade parasjagu töötab.<sup>10</sup> Sellise rikkumise toimepanemise korral on ette nähtud rahatrahv LS § 228 alusel kuni 100 trahviühiku ulatuses. Waze'i navigeerimiskrakenduse kasutamine ja seeläbi politsei asukoha nägemine aga äsja välja toodud liiklusseaduse rikkumisena ei kvalifitseeru. LS § 73 lg-s 8 kirjeldatud kiirusmõõteseadet avastada võimaldav seade (tuntud ka kui radariavastaja, -püüdja) kujutab endast spetsiaalselt selleks välja töötatud elektroonilist seadet.

Politsei kasutab kahte erinevat tüüpi kiirusemõõtjaid. Enamlevinud kiirusemõõtjaks on Doppleri efektil põhinev radar tüüpi seade. Antud seade kiirgab raadiolainet ning arvutab kiirelt ja täpselt mõõdetavalt objektilt tagasipõrkunud sageduse muutuse põhjal objekti liikumiskiiruse. Doppleri efektil põhinevate kiirusemõõtjate eelisteks on tundlikkus, mõõtmistulemuse kiirus ja täpsus (nt kasutatakse Doppler efektil põhinevaid kiirusemõõtjaid ka spordis, millest hea näide on tennisemängudel servi ja pallingu kiiruse kuvamine). Miinusteks aga on nt see, et tihedas liiklusvoos mõõdab seade korraga kõiki radari ulatuses olevaid objekte ning on keeruline usaldusväärset eristada konkreetset sõidukit. Samuti levib raadiolaine väga kaugemale ning raadiolainete põrkumise teel ka kurvide taha, mistõttu kallimad ja tundlikumad radariavastajad tuvastavad kiirusemõõtmise juba kilomeetrite kauguselt.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 11.03.2015 direktiiv (EL), 2015/413. Veebis aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0413&from=HU> (14.04.2022).

<sup>9</sup> Liiklusseadus, RT I, 30.11.2021, 19

<sup>10</sup> Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 07.04.2014.a otsus nr 3-1-1-22-14 p 12.1.

<sup>11</sup> Autor on liikluspolitseinikuna töötades selliste seadmetega kokku puutunud ja neid ka ise testinud. Kallimate seadmete tundlikkus pani imestama ka kõige kogenumad ametnikud. Viisime uurimiseksperimenti läbi öisel ajal tühjal maanteel, mil kiirust mõõtev ekipaaž asus 2km pika sirge ühes otsas ning teine ekipaaž, milles asus töötav radariavastaja, liikus kiirust mõõtvat ekipaaži suunas. Radariavastaja andis kiirusemõõtmisest märku juba enne,

Tihedas liiklusvoos (valdavalt linnaliikluses) kasutatakse peamiselt LIDAR tehnoloogial põhinevaid kiirusemõõtjaid. Fokuseeritud laserkiirel põhinev LIDAR tehnoloogia võimaldab ka tihedas liiklusvoos fikseerida konkreetse sõiduki liikumiskiiruse, kuid see omakorda eeldab väga täpset sihtimist. Ebatäpse sihtimise korral või ka mõõdetava objekti järsu liikumiskiiruse muutuse korral ei suuda lasertehnoloogial põhinev seade kiirust kuvada.<sup>12</sup>

Radariavastajad on seega spetsiaalselt välja töötatud seadmed, mis kasutavad tundlikke andureid, tuvastamaks kiirusemõõtja poolt väljaantavat signaali, andes sellise signaali tuvastamise korral koheselt juhile häiresignaali. Mobiiltelefonid selliseid kiirusmõõtjate poolt väljaantavaid signaale aga ei tuvasta, mistõttu ei kuulu ei mobiiltelefonid ega seal asuvas navigeerimisrakenduses Waze olev politsei asukohainfo liiklusseaduse § 73 lg-s 8 toodud kiirusmõõteseadet avastava või selle tööd häiriva seadme hulka.

Käesoleva magistr töö autor on ka ise aktiivne Waze rakenduse kasutaja, kuivõrd see muudab liiklemise mugavamaks ja ka ohutumaks. Waze rakenduses on nähtavad nii liiklusummikud, avariid, teetööd, löökaugud, ohtlikult pargitud sõidukid jne. Kogu eelmises lauses loetletud informatsioon on liiklusohutuse seisukohast autojuhi jaoks vajalik ja kasulik teave. Ent kas ka politsei asukohast teada saamine seda on? Kui üldjuhul pole Waze rakenduses infot, millega politseipatrull parasjagu kaardil märgitud asukohas tegeleb, siis kasutajatel on võimalik seda rakenduses täpsustada, lisades juurde kommentaari. Täpsustustes lisatakse nt kas politsei on peidus või nähtaval, samuti lisatakse sageli kommentaar, kui tegemist on puhumisreidiga. Sellise informatsiooni olemasolu võib käsitleda üldsusele isegi ohtlikumana kui radariavastajat, kuivõrd nii kiirusemõõtjate kui radariavastajate tööraadius on mitmeid kilomeetreid, tuvastab radariavastaja vaid fakti, et kusagil läheduses asub töötav kiirust mõõtev seade ning pole

---

kui kiirust mõõtev ekipaaž märkas pimeduses kurvi tagant läheneva sõiduki tulede kuma, mis jätab potentsiaalselt kiirust ületavale sõidukile piisavalt aega kiirust alandada enne, kui sõiduk jõuab kiirust mõõtva patrulli vaatevälja ja ühtlasi ka kiirusmõõtja tööulatusse.

<sup>12</sup> Autoril on tulnud ette olukordi, mil silmnähtavalt sõidukiirust ületav sõiduk hakkab vahetult pärast kiirusemõõtmise alustamist järsult pidurdama ning lasertehnoloogial põhineva seadmega ei õnnestu seetõttu sõiduki kiirust fikseerida. Sõiduki läbivaatuse käigus oleme sealt tuvastanud illegaalse radariavastaja, mis andis juhile märku, et tema sõiduki kiirust mõõdetakse. Kuna Doppleri efektil põhinev kiirusemõõtja on väga kiire, õnnestub reeglina sõiduki kiirus fikseerida enne, kui juht jõuab radariavastaja hoiatusele reageerida ja seeläbi kiirust alandada. Küll aga tekitab pärast kiiruse mõõtmise alustamist sõiduki juhi poolt järsk pidurdamine kahtluse, et sõidukis asub radariavastaja ning tihtipeale selle me sealt ka leidsime. Seega on radariavastajatel ka teatavad kitsaskohad, kuid Waze-s olev informatsioon on tihti oluliselt täpsem ja ka tundlikum (nt info puhumisreidide kohta).

võimalik täpset asukohta kindlaks teha.<sup>13</sup> Waze rakenduses on aga teada politseipatrulli täpne asukoht ja sageli ka täiendav info, millega nad tegelevad.

Autori jaoks on kummastav politsei seisukoht nendes küsimustes. Kui radariavastaja kasutamist peetakse äärmiselt taunimisväärseks, nende kasutajaid peetakse suisa potentsiaalseteks mõrvariteks<sup>14</sup>, siis Waze'i kasutamise osas on politsei soosivalt meelestatud. Nii jagatakse politsei poolt avalikult koguni soovitus kasutada Waze'i, saamaks teada mobiilsete kiiruskaamerate asukohast.<sup>15</sup> Kuivõrd Waze'i ei kanta vaid mobiilsete kiiruskaamerate asukohti, vaid ka üldist liiklusjärelvalvet teostavate patrullide asukohti, kaasa arvatud puhumisreidid, siis jätab selline soovitus mulje, justkui kogu politsei tegevuse asukohapõhiselt Waze rakenduses märkimine on positiivne.

Olukorras, kus Waze'i kasutajate arv päev-päevalt aina kasvab, tõusetub autori arvates õigustatud küsimus, kas radariavastaja kasutamine ja Waze<sup>16</sup> rakenduses politsei asukoha märkimine pole sisuliselt mitte sama tegevus. Nende eesmärk on põhimõtteliselt kattuv – pääseda potentsiaalsest karistusest.

Kuivõrd usaldusväärsed radariavastajad maksavad keskestlābi mõnisada<sup>17</sup> eurot ning nende kasutamine on Eestis sõnaselgelt keelustatud, puudub neil ka suur kasutajaskond. Mida aeg edasi, seda rohkem on aga nutitelefonide kasutajaid ja sh navigeerimiserakenduste kasutajaid. Waze navigeerimiserakendus on allalaadimiseks tasuta ning sellega ei kaasne ka muid kulusid, erinevalt radariavastaja ostmisest ja selle kasutamisega kaasneva võivast rahatrahvist. Seetõttu on oodata Waze rakenduse kasvavat populaarsust. Suurem kasutajate arv tähendab omakorda igasuguse informatsiooni aina operatiivsemat sisestamist kasutajate poolt, mis politsei asukoha märkimise tähenduses tähendab tegelikkuses aina kahanevat liiklusturvalisust.

---

<sup>13</sup> Seejuures annavad radariavastajad sageli ka valeteadeteid, seda enamjaolt linnaliikluses. Autorile teadaolevalt on valeteadete peamiseks põhjustajaks automaatselt avanevate uste liikumisandurid (nt kaubanduskeskustes, tanklates jne).

<sup>14</sup> Eeva Esse. Politsei: radaripüüdjate kasutajad on liikluses ilmselged ohuallikad. ERR 18.02.2016. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/554687/politsei-radaripüüdjate-kasutajad-on-liikluses-ilmselged-ohuallikad> (22.01.2022).

<sup>15</sup> Lõuna prefektuur. 10 huvitavat ja väheteada fakti mobiilset kiirusmõõtmisest. Auto.Geenius 14.01.2022. Veebis aadressil: <https://auto.geenius.ee/rubriik/hea-nipp/10-huvitavat-ja-vaheteada-fakti-mobiilset-kiirusmootmisest/> (22.01.2022).

<sup>16</sup> Autorile teadaolevalt on Waze hetkel ainus navigeerimiserakendus, kuhu sellist informatsiooni kanda saab.

<sup>17</sup> Oma varasema töökogemuse põhjal teab autor täpsustada, et enimkasutatud ja n-õ *premium*-klassi kuuluvad Escort radariavastajad, millest odavaim maksab 590 eurot. Vt täpsemalt: <http://escortradar.ee/> (24.04.2022).

Oma varasemale töökogemusele tuginedes on käesoleva magistritöö autor mures Waze'i mõju pärast liiklustravalisusele. Kuivõrd kehtiv liiklusseadus Waze'i kasutamist ei reguleeri, on autori hinnangul antud probleemi käsitlemine põhjendatud ja vajalik, täpsemini selles politsei asukoha märkimise osas. Käesoleva magistritöö autor on seisukohal, et teadlikult seadust rikkuv liikleja peab arvestama võimalusega saada karistatud igal pool ja igal ajahetkel ning see võimalus peab olema reaalne. Vaid see mõjub liiklejate jaoks tõesti distsiplineerivalt ja omab positiivset mõju liiklustravalisusele. Tegelikult on autori kui kogenud autojuhi ja endise liikluspoltseiniku hinnangul vastupidine – autojuhid muutuvad seda julgemaks, mida täpsem info Waze rakenduses on. Ollakse harjunud, et kuniks Waze rakenduses pole politseid märgitud, võib liikluses kõike teha ning alles siis, kui lähenetakse patrullile, sätitakse parajaks sõidukiirus, kinnitatakse turvavöö ja mõned juhid ehk keeravad lausa kõrvaltänavale, et potentsiaalsest joobekontrollist pääseda. Sellest tulenevalt on tööd läbivaks eesmärgiks liiklusohutus.

Prantsusmaa siseministeriumi ametliku pressiteate kohaselt leiab 44,4% surmaga lõppenud õnnetusjuhtumitest aset vähemalt alkoholi-, narko- või mõlema aine jooles juhi osalusel ning teave politsei asukohast nende toimepanijate vahistamiseks mõeldud kontrollidest ei vähenda mitte ainult nende kontrollide efektiivsust, vaid ka võitlust kuritegevuse kõigi vormide vastu. Seetõttu võttis Prantsusmaa siseminister 19.04.2021. a. määrusega nr 2021-468 vastu liiklusseadustiku muudatuse, mille kohaselt võivad prefektid alates 1. novembrist 2021 ajutiselt keelata sõiduabi või geograafilise asukoha järgi navigeerimise (GPS) rakendustel edastada sõnumeid, mis annavad märku teatud eriti tundlikest liikluskontrollidest.<sup>18</sup> Prantsusmaal on seega käesoleva tööga taotletav eesmärk sarnasel kujul ellu viidud, mis võiks potentsiaalselt ka Eesti seadusandjale tuge pakkuda.

Kuna jooles juhtimine ja muud tõsised liiklusrikkumised on Eestis jätkuvalt suureks probleemiks, väärrib autori hinnangul uurimist, kas ja millised võimalused oleksid navigeerimisrakenduses Waze politsei asukoha reaalajas märkimine keelustada. Nagu varasemalt sissejuhatuses selgitatud, ei kuulu Waze rakenduses politsei asukoha märkimine liiklusseaduse § 73 lg-s 8 toodud kiirusmõõteseadet avastava või selle tööd häiriva seadme hulka ning autorile teadaolevalt ei ole ühtegi normi, mille alla oleks seda tegevust võimalik

---

<sup>18</sup> *Ministère de l'intérieur. Communiqué de presse. Le signalement de certains contrôles routiers particulièrement sensibles pourra être interdit à partir du 1er novembre 2021 sur les services d'aide à la navigation (GPS), Paris 21.04.2021. Veebis aadressil: <https://www.interieur.gouv.fr/sites/minint/files/medias/documents/2021-06//CP-du-21-avril-2021-invisibilite-numerique.pdf> (13.04.2022).*

paigutada. Ka ei ole võimalik plaanitavat keeldu rakendada hetkel kehtiva korra-  
kaitseaduse riikliku järelevalve meetmetega<sup>19</sup>, mistõttu oleks vastava keelu jõustamiseks vaja muuta kas-  
liiklusseadust ja/või korra-  
kaitseadust.

Töö eesmärgist lähtuvalt on autor püstitanud järgneva hüpoteesi: navigeerimisrakenduses Waze  
politsei asukoha reaalses märkimine on võimalik keelustada, riivamata ebaproportsionaalselt  
isikute põhiõigusi.

Hüpoteesist lähtuvalt otsib autor käesoleva magistr töö raames vastust järgmistele  
uurimisküsimustele:

1. Milliseid põhiõigusi navigeerimisrakendus Waze kasutajate poolt politsei asukoha  
reaalses märkimise piiramine riivab?
2. Mis oleks navigeerimisrakendus Waze kasutajate poolt politsei asukoha reaalses  
märkimise piirangu eesmärgid?
3. Kas ja millistel tingimustel oleks põhiõiguste piirang proportsionaalne?
4. Kas leidub vähem riivavaid meetmeid antud probleemi  
lahendamiseks/leevendamiseks?

Käesolev magistr töö jaotub peatükkideks ning alapeatükkideks. Esimeses peatükis  
kaardistatakse riivatavad põhiõigused. Antud kontekstis on riivatavateks põhiõigusteks  
ettevõtlus- ja väljendusvabadus. Kuivõrd ettevõtlusvabaduse näol on tegemist lihtsa  
seadusreservatsiooniga põhiõigusega, kuid väljendusvabadus on kvalifitseeritud  
reservatsiooniga põhiõigus, omab viimati mainitu kõrgemat kaitsetaset ning kuna ka piirangu  
eesmärgid ja argumentatsioon oleksid sisuliselt kattuvad, jätkab autor järgnevalt vaid kõrgemat  
kaitsetaset omava väljendusvabaduse analüüsimisega.

Teises peatükis kaardistatakse ja analüüsitakse väljendusvabadust piirata lubavaid ees-  
märke. Põhiseaduse § 45 sõnastusest tulenevalt võib väljendusvabaduse piiramine antud töö konteksti  
asetatuna olla lubatav avaliku korra, kõlbluse, teiste inimeste õiguste ja vabaduste ning tervise  
kaitseks, samuti võib väljendusvabadust piirata õigusemõistmise huvides. Teiste inimeste  
õiguste ja vabaduste kaitse osas on asjakohasteks põhiõigusteks õigus riigi kaitsele, õigus elule,  
õigus tervise kaitsele ning õigus omandi kaitsele.

---

<sup>19</sup> Riikliku järelevalve meetmed on loetletud korra-  
kaitseaduse 3. peatükis.

Kolmandas peatükis kontrollib autor väljendusvabaduse piiramise põhiseaduspärasust, sh proportsionaalsust.

Kuivõrd valdavalt tugineb käesolev töö põhiseadusele, on peamiseks kasutatavaks allikaks põhiseaduse kommenteeritud väljaanne ning asjakohane Eesti ja Euroopa Kohtu praktika. Samuti kasutab autor erinevaid teadusartikleid väljendusvabaduse teemal Juridicast, aga ka muid ajakirjanduslikke allikaid ja avalikke infomaterjale. Magistritöö põhineb kvalitatiivsel sisuanalüüsil.

Magistritööd kõige enam iseloomustavad märksõnad on: väljendusvabadus, Waze, politsei, liiklusohutus.

## 1. RIIVATAVAD PÕHIÕIGUSED

„Kõikumatus usus ja vankumatus tahtes kindlustada ja arendada riiki, mis on loodud Eesti rahva riikliku enesemääramise kustumatul õigusel ja välja kuulutatud 1918. aasta 24. veebruaril, mis on rajatud vabadusele, õiglusele ja õigusele [---].“<sup>20</sup> Põhiseaduse preambulis kajastatud vabadus, õiglus ja õigus on riigi organisatsioonilise struktuuri ning funktsionaalse tegevuse, samuti inimeste ja riigivõimu suhetekorralduse alusideena leidnud kajastamist eelnevategi PS-de preambulis, kuid erinevas järjestuses: õiglus, seadus ja vabadus. See järjestus polnud loogiline ega arvestanud ka seda, et liberaalse riigi keskmes asub kõikide võrdse vabaduse idee. Seepärast on nüüd vabadus asetatud selles loetelus esikohale.<sup>21</sup>

PS preambul fikseerib ühtlasi põhilised püsiva iseloomuga ülesanded, mida vabadusele, õiglusele ja õigusele rajatud Eesti riik on kohustatud täitma. Preambuli neljanda lõigu kohaselt on riigi esmane ülesanne sisemise ja välise rahu ning julgeoleku kaitsmine ühiskonnas. Esimesel juhul ähvardab riiki ja ühiskonda oht seestpoolt, nagu näiteks kuritegevus, nakkushaigused, loodusõnnetused ja inimesed, kes eiravad õiguslikke ning muid ühiselureegleid ega täida oma kohustusi. Siit tuleneb riigi ülesanne kaitsta sisemist korda ja moodustada selleks vajalikke institutsioone, mis ei ole kohustatud mitte üksnes tegelema õigusrikkumistega, vaid peavad looma ka tingimused nende vältimiseks.<sup>22</sup>

Riik reguleerib inimese käitumist sel määral, et see ei riivaks põhjendamatult tema vabadust ja kindlustaks avaliku huvi realiseerumise. [---] Nii ei saa õiguste ja vabaduste realiseerimise hindamisel riigi poolt tulla kõne alla otstarbekohasus, vaid eelistus on alati õigustel ja vabadustel endil. Seega tähendab inimese ja tema õiguste ja vabaduste tunnistamine kõrgemaks väärtuseks seda, et riigil pole ilma seadusliku aluseta võimalik sekkuda inimese tegevusvabadusse.<sup>23</sup>

Riigi ülesanne on seega ühest küljest kaitsta iga üksikisiku põhiseadusega ette nähtud vabadusi, teisalt kehtestada reegleid ning piiranguid neile, kes neid vabadusi ohustavad, piirates

---

<sup>20</sup> Eesti Vabariigi põhiseadus, RT I, 15.05.2015, 2. Preambula.

<sup>21</sup> Raul Narits, Hent Kalmo, Lauri Madise. Põhiseaduse preambula kommentaar, komm 10. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>22</sup> *Ibidem*, komm 14.

<sup>23</sup> Raul Narits, Hent Kalmo, Lauri Madise. Sissejuhatus. Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. 5., täiend. vlj. Tartu: sihtasutus Iuridicum 2020, lk 26.

omakorda nende õigusi ning vabadusi. Tekib põhiõiguste konflikt, milles tuleb leida õiglane tasakaal.

Sellise põhiõiguste konfliktolukorra korral puudub Riigikohtu sõnul õigusteoorias ühene lahendus küsimusele, milline peaks olema põhiõiguste konkurentsi olukorras ühe või teise põhiõiguse piiramise määr, ehk teiste sõnadega – milline on põhiõiguste hierarhia. Enamlevinud on siiski seisukoht, et inimkeskses ühiskonnas tohib põhiõiguste konfliktolukordades kõige vähem piirata inimväärikust – kompleksset põhiõigust, mille elementideks on eeskätt õigus heale nimele, õigus mitte olla hirmul enese ja oma lähedaste eksistentsi pärast, õigus õiguslikule võrdsusele kõigi teiste inimestega, õigus inimlikule identiteedile, informatsioonilise enesemääramise õigus, õigus kehalisele puutumatusse.<sup>24</sup>

Käesoleva magistr töö uurimisobjektiks olevat Waze navigeerimiserakenduses politsei asukoha reaalsajas märkimise funktsiooni keelustamist saaks tulevikus potentsiaalselt jõustada seega vaid seaduse abil. Sellise käesoleval hetkel hüpoteetilise seaduse muudatuse elluviimiseks on aga tarvis põhjalikult analüüsida riivatavate põhiõiguste põhiseaduspärasust, sh proportsionaalsust. See omakorda eeldab aga esmalt riivatavate põhiõiguste kindlaks tegemist.

## 1.1 Ettevõtlusvabadus

Waze (täisnimega Waze Mobile Limited) on Google'i tütarettevõtte, mis pakub satelliitnavigatsioonitarkvara ning töötab nutitelefonides ja arvutites, millel on GPS-i tugi. Waze pakub üksikasjalikku navigatsiooniteavet ning kasutaja esitatud reisiaegu ja marsruudi üksikasju, laadides samal ajal mobiiltelefonivõrgu kaudu alla asukohast sõltuvat teavet. Waze kirjeldab oma rakendust kogukonna juhitud GPS-navigatsioonirakendusena, mida saab tasuta alla laadida ja kasutada. Waze'i tarkvara töötas välja Iisraeli ettevõtte Waze Mobile. Google ostis Waze Mobile'i 2013. aasta juunis.<sup>25</sup>

Waze navigeerimiserakenduse näol on tegemist infoühiskonna teenusega infoühiskonna teenuse seaduse (InfoTS) § 2 p 1 tähenduses. Infoühiskonna teenust osutatakse majandus- või kutsetegevuse raames teenuse kasutaja otsesel taotlusel ja mille puhul andmeid töödeldakse, säilitatakse ja edastatakse digitaalkujul andmete töötlemiseks ja säilitamiseks mõeldud

---

<sup>24</sup> RKKK 26.08.1997.a otsus nr 3-1-1-80-97, p I.

<sup>25</sup> Waze. Wikipedia. Veebis aadressil: <https://en.wikipedia.org/wiki/Waze> 06.04.2022.

elektrooniliste vahendite abil, kusjuures osapooled ei viibi üheaegselt samas kohas. Infoühiskonna teenus peab olema täielikult üle kantud, edastatud ja vastu võetud elektrooniliste sidevahendite abil.<sup>26</sup>

Waze näol on tegu seega eraettevõttele kuuluva navigeerimisrakendusega ning dikteerides seaduse tasandil eraettevõttele, millist informatsiooni tohib rakenduses kuvada ja millist mitte, sekkutakse ettevõtlusvabadusse. Ettevõtlus on tegevus, mille eesmärgiks üldjuhul on tulu saamine kauba tootmise, müümise, teenuste osutamise, vara realiseerimisega jne. Ettevõtlusvabaduse esemeline kaitseala hõlmab kõiki tegevusalasid ja elukutseid, mille puhul isik pakub enda nimel kaupu või teenuseid.<sup>27</sup> Waze teenib tulu rakenduses reklaami müümisega.<sup>28</sup>

Ettevõtlusvabadus on sätestatud põhiseaduse §-s 31, mille esimese lause kohaselt on Eesti kodanikul õigus tegelda ettevõtlusega ja õigus koonduda tulundusühingutesse ja -liitudesse. Õigus tegelda ettevõtlusega ehk ettevõtlusvabadus on seotud ja kattub osaliselt §-s 29 sätestatud õigusega valida tegevusala, elukutset ja töökohta.<sup>29</sup> Ettevõtlusvabadusele ega õigusele koonduda tulundusühingutesse ja -liitudesse analoogilist õigust ei maini kodaniku ja poliitiliste õiguste rahvusvaheline pakt ning seda ei leia ka EIÕK õiguste kataloogist.<sup>30</sup>

Ettevõtlusvabadus annab isikule õiguse nõuda, et avalik võim ei sekkuks tema ettevõtlusena käsitatavasse tegevusse, teisalt ka õiguse teatud positiivsete meetmete järele.<sup>31</sup> Ettevõtlusvabadust riivab avaliku võimu iga abinõu, mis takistab, kahjustab või kõrvaldab mõne ettevõtlusega seotud tegevuse<sup>32</sup>, ent ettevõtlusvabaduse tuumaks on Riigikohus pidanud riigi kohustust mitte teha põhjendamatu takistusi ettevõtluseks.<sup>33</sup>

Õigus tegelda ettevõtlusega ei ole absoluutne ning PS § 31 teine lause koos põhiseaduse §-s 11 sätestatuga lubab seaduseandjal kehtestada ettevõtlusõiguse kasutamise tingimused ja korra. Piirangute tegemisel tuleb jälgida, et need oleksid vajalikud demokraatlikus ühiskonnas ning

---

<sup>26</sup> Infoühiskonna teenuse seadus. RT I, 22.06.2021, 14, § 2 p 1.

<sup>27</sup> RKPJK 28.04.2000 otsus nr 3-4-1-6-00, p 10.

<sup>28</sup> <https://www.waze.com/ads/> (06.04.2022).

<sup>29</sup> Oliver Kask, Sten Andreas Ehrlich, Ave Henberg. Põhiseaduse § 31 kommentaar, komm 1. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>30</sup> *Ibidem*, komm 3.

<sup>31</sup> *Ibidem*, komm 6.

<sup>32</sup> RKPJK 28.04.2000. a otsus nr 3-4-1-6-00, p 11.

<sup>33</sup> RKPJK 06.06.2012. a otsus nr 3-4-1-3-12, p 41.

kasutatud vahendid proportsionaalsed soovitud eesmärgiga. Piirangud ei tohi kahjustada seadusega kaitstud huvi või õigust rohkem, kui see normi legitiimse eesmärgiga on põhjendatav.<sup>34</sup>

Käesoleva tööga taotletava ning liiklusohutuse eesmärgist lähtuvalt püstitatud hüpoteesi kohaselt on eesmärgiks keelustada navigeerimisrakenduses Waze politsei asukoha reaajas märkimise funktsioon. Nagu nähtub allolevast fotost, on politsei asukohainfo Waze rakenduse turunduses tähtsal kohal. Kuivõrd Waze peamiseks konkurendiks navigeerimisrakenduste valdkonnas olev Google Maps vastavat funktsiooni ei paku, võib kõnealust funktsiooni pidada ka Waze rakenduse konkurentsieeliseks teiste sarnaste navigeerimisrakenduste ees.

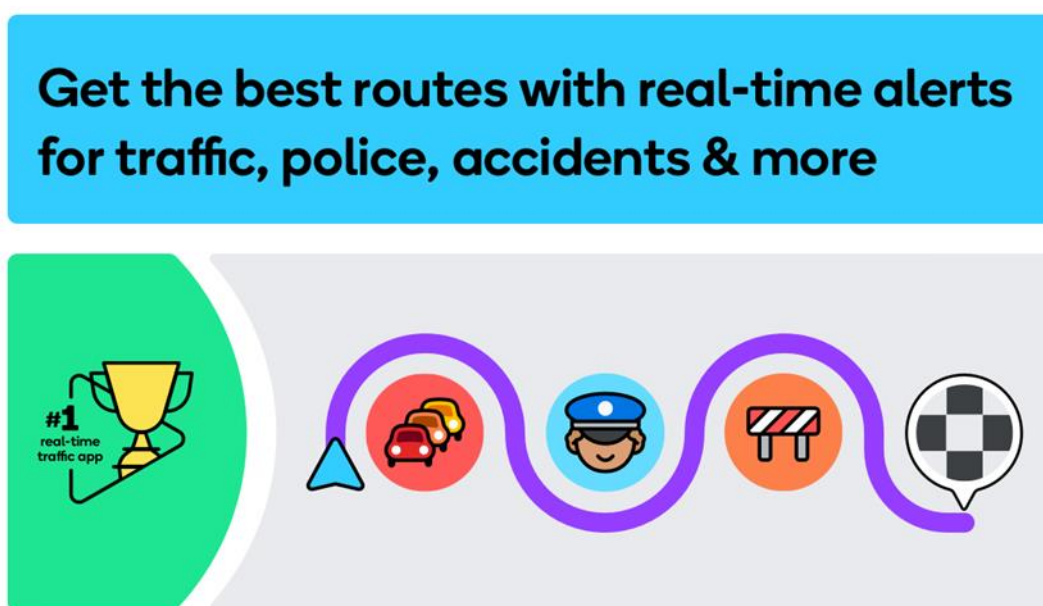


Foto 1. Waze reklaam internetis. Tõlge: „hankige parimad marsruudid reaajas liikluse, politsei, õnnetuste ja muu teabega“. Politsei vältimine on üks peamistest võtmesõnadest. Allikas: <https://appagg.com/android/maps-navigation/waze-gps-maps-traffic-alerts-live-navigation-2547921.html?hl=en> (20.04.2022).

Kuivõrd Waze rakenduse turundusmudel on rajatud suuresti politsei asukohainfo kättesaadavusele, kujutab sellise funktsiooni keelustamine tõe suuremat riivet, kui mõne muu funktsiooni keelustamine. Avalikult kättesaadav ega autorile teada pole aga informatsioon, millisel määral see konkreetne funktsioon ettevõttele tulu toob või kui suur hulk kasutajaid just politsei asukohainfo tõttu Waze rakendust teistele eelistab. Küll aga võib rakenduse avalikult kättesaadava reklaami põhjal järeldada, et antud funktsioon on nende jaoks olulisel kohal.

<sup>34</sup> RKPJK 17.03.1999. a otsus nr 3-4-1-1-99, p 13.

Põhiseaduse § 31 teine lause lubab seadusega kehtestada piirangud ettevõtlusvabadusele. Riigikohtu selgituste kohaselt on ettevõtlusvabaduse näol tegemist lihtsa seaduse-reservatsiooniga põhiõigusega ning seadusandjal on võimalik seada ettevõtlusega tegelemisele piiranguid.<sup>35</sup> Põhiseadus annab seadusandjale suure vabaduse reguleerida ettevõtlusvabaduse kasutamise tingimusi ja seada sellele piiranguid ning ettevõtlusvabaduse piiramiseks piisab igast mõistlikust põhjusest. See põhjus peab johtuma avalikust huvist või teiste isikute õiguste ja vabaduste kaitse vajadusest, olema kaalukas ja enesestmõistetavalt õiguspärane. Mida intensiivsem on ettevõtlusvabadusse sekkumine, seda mõjuvamad peavad aga olema sekkumist õigustavad põhjused.<sup>36</sup>

Sissejuhatuses põgusalt kirjeldatud Prantsusmaa juhtumi näitel on käesoleva tööga taotletava eesmärgiga sarnane keeld kehtestatud ajaliselt ning ruumiliselt piiritletuna. Nimelt on Prantsusmaal jõustunud siseministri määrusega kehtestatud liiklusseadustiku muudatusega lubatud vastav funktsioon keelustada joobekontrollide puhul 2 tunniks, muudel juhtudel 12 tunniks ning keeld kehtib väljaspool asulaid 10 km raadiuses, asulas 2 km raadiuses.<sup>37</sup> Sel moel on riive ettevõtlusvabadusele väiksem, kui käesoleva tööga taotletav täielik keeld.

Kuivõrd ettevõtlusvabaduse näol on tegemist lihtsa seadusreservatsiooniga põhiõigusega, kuid väljendusvabadus on kvalifitseeritud reservatsiooniga põhiõigus, omab viimati mainitu kõrgemat kaitsetaset. Seega, kui väljendusvabadust puudutav osutub põhiseaduspäraseks, siis on ilmselt põhiseaduspärane ka ettevõtlusvabadust puudutav. Lõplik ettevõtlusvabaduse piiramise intensiivsus sõltub loodavast piirangust, kas Prantsusmaa näitel täitevvõimu kehtestatav ajaliselt ning ruumiliselt piiritletud keeld või blanko üldine keelt. Kuna ka ettevõtlusvabaduse piirangu eesmärgid ning argumentatsioon oleksid sisuliselt kattuvad alljärgneva väljendusvabadust puudutavaga, loobub autor täiendavalt ettevõtlusvabaduse piiramise lubatavuse analüüsimisest ning jätkab kõrgemat kaitsetaset omava väljendusvabaduse analüüsimisega.

---

<sup>35</sup> RKHK 11.04.2016. a otsus nr 3-3-1-75-15, p 19.

<sup>36</sup> RKPK 10. 05 2002. a otsus nr 3-4-1-3-02, p 14.

<sup>37</sup> *MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR. Décret no 2021-468 du 19 avril 2021 portant application de l'article L. 130-11 du code de la route.* Veebis aadressil: [https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=rWXLhSIPJ6zBPMc\\_yV\\_svHVJuIQ6JzF-OpWjnV9d5-k=](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=rWXLhSIPJ6zBPMc_yV_svHVJuIQ6JzF-OpWjnV9d5-k=) (13.04.2022).

## 1.2 Väljendusvabadus

PS § 45 lg 1 kohaselt on igaühel õigus vabalt levitada ideid, arvamusi, veendumusi ja muud informatsiooni sõnas, trükis, pildis või muul viisil. Seda õigust võib seadus piirata avaliku korra, kõlbluse, teiste inimeste õiguste ja vabaduste, tervise, au ning hea nime kaitseks. Seadus võib seda õigust piirata ka riigi ja kohalike omavalitsuste teenistujatel neile ameti tõttu teatavaks saanud riigi- või ärisaladuse või konfidentsiaalsena saadud informatsiooni ning teiste inimeste perekonna- ja eraelu kaitseks, samuti õigusemõistmise huvides.<sup>38</sup>

Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni<sup>39</sup> (edaspidi konventsioon) artikkel 10 p 1 kohaselt on igaühel õigus sõnavabadusele. See õigus kätkeb vabadust oma arvamusele ning vabadust saada ja levitada teavet ja mõtteid ilma ametivõimude sekkumiseta ja sõltumata riigipiiridest. Sama artikli teine punkt sätestab aga sõnavabaduse piiramise võimalikkuse – „kuna nende vabaduste kasutamisega kaasnevad kohustused ja vastutus, võidakse selle kohta seaduses ette näha formaalsusi, tingimusi, piiranguid või karistusi, mis on demokraatlikus ühiskonnas vajalikud riigi julgeoleku, territoriaalse terviklikkuse või ühiskondliku turvalisuse huvides, korratuste või kuritegude ärahoidmiseks, tervise või kõlbluse või kaasinimeste maine või õiguste kaitseks, konfidentsiaalse teabe avalikustamise vältimiseks või õigusemõistmise autoriteedi ja erapooletuse säilitamiseks.“

Õigus sõnavabadusele on ette nähtud ka Euroopa Liidu põhiõiguste hartas, mille artikkel 11 punkti 1 kohaselt on igaühel õigus sõnavabadusele. See õigus kätkeb arvamusevabadust ning vabadust saada ja levitada teavet ja ideid avaliku võimu sekkumiseta ning sõltumata riigipiiridest.<sup>40</sup>

Kuigi paragrahvi tekst ei kasuta mõistet „sõnavabadus“, on selle sisu kokku võetav üldmõistesse „sõna- ehk väljendusvabadus“. Erialakeel, sh EIÕK ja EL põhiõiguste harta eestikeelne tekst kasutab mõistet „sõnavabadus“. See on ajalooliselt kujunenud mõiste, mis aga on keeleliselt ja sisult kitsam kui EIÕK inglisis- ja prantsuskeelsed vasted ning tänapäeval üldlevinud arusaamine. Mõistet kitsalt lingvistiliselt sisustades võib jõuda tulemuseni, et vastav õigus ja selle kaitse hõlmab üksnes eneseväljendust sõnas. Inglisekeelne mõiste *freedom of*

---

<sup>38</sup> Eesti Vabariigi põhiseadus, RT I, 15.05.2015, 2. § 45

<sup>39</sup> Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon. RT II 2010, 14, 54

<sup>40</sup> Euroopa Liidu põhiõiguste harta. Veebis aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012P/TXT&from=ET> (08.04.2022).

*expression* ja prantsuskeelne *liberté d'expression* on keeleliselt selgelt laiem mahuga ning nende täpne vaste oleks „väljendusvabadus“. Paragrahvi teksti sisu on samuti laiem ja rahvusvahelisele mõistekasutusele lähemal, seepärast on põhjendatud kasutada mõistet „väljendusvabadus“.<sup>41</sup>

Waze rakenduse kaudu n-ö teabe edastamine teistele liiklejatele liigitub olemuslikult PS § 45-ga kaitstud sõna- ehk väljendusvabaduse alla. Keelustades või piirates politsei asukohta reaalselt navigeerimiskeskusesse kandmist, riivatakse väljendusvabadust.

Isikulise kaitseala poolest on väljendusvabaduse kui põhiõiguse kandjaks igaüks, sest tegemist on põhiõigusega, mis on võrdselt nii Eesti kodanikel kui ka välismaalastel ja kodakondsuseta isikutel. Väljendusvabaduse kandjaks on ka eraõiguslikud juriidilised isikud ja teised eraõiguse osaliselt õigusvõimelised isikute ühendused, kes ei ole juriidilised isikud eraõiguse tähenduses. Põhiõiguse kandjaks ei saa olla avalik-õiguslikud juriidilised isikud.<sup>42</sup>

Isikulise kaitseala osas soovib autor põgusalt käsitleda ka teenistusülesandeid täitva ametniku väljendusvabadust. Kuivõrd põhiõigused säilivad ka teenistusülesandeid täitval politseiametnikul<sup>43</sup>, tõusetub autori hinnangul küsimus, kas siinkohal ei või tekkida konflikti politseiametniku väljendusvabaduse ning teenistuslike kohustuste vahel. Nimelt oleks autori hinnangul taunitav, kui mitte teenistuskohustustega vastuolus olukord, mil politseiametnik ise märgiks enda asukohta Waze rakenduses.

Näiteks olukorras, kus politseiametnik jagas tuttavatele infot puhumisreidide toimumisest, leidis Ringkonnakohus, et pärast politseioperatsiooni „Kõik puhuvad“ alustamist on kaheldav, kas operatsiooni toimumise fakti saab käsitleda tänases õiguslikus olukorras asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teabena.<sup>44</sup> Viidatud lahendis mõistis kohus antud teabe kõrvalistele isikutele avaldamise eest vallandatud endise politseiametniku seega õigeks. Eeltoodu tähendab aga, et ehkki informatsioon politseioperatsiooni toimumisest pole pärast selle algust enam asutusesiseseks kasutamiseks mõeldud teave, on endiselt küsitav sellise informatsiooni politseiametniku poolt kõrvalistele isikutele jagamise lubatavus, aga ka eetilisus.

---

<sup>41</sup> Rait Maruste, Karmen Turk. Põhiseaduse § 45 kommentaar, komm 3. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>42</sup> *Ibidem*, komm 10. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>43</sup> Euroopa Kohus leidis, et ametiülesandeid täitval politseinikul säilib õigus isikuandmete kaitsele olukorras, kus teda filmitakse ja seda pärast jagatakse. Vt: EIKo nr C-345/17 Buivids vs Datu valsts inspekcija, 14.02.2019.

<sup>44</sup> TrtRnK 11.10.2013. a otsus nr 3-11-2788, p 14.

Avaliku teenistuse seaduse (ATS) § 51 lg 6 kohaselt peab ametnik teenistus- ja usaldussuhte raames aitama kaasa ametiasutuse seadusest tulenevate ülesannete täitmisele.<sup>45</sup> Olukorras, kus eraisikule on hetkel kehtiva seaduse kohaselt lubatud politsei asukohainfot Waze rakendusse kanda, tõusetub seega autori hinnangul küsimus, kas ka politseiametnik tohiks seda teha. Nagu varasemalt selgitatud, takistab Waze rakendusse kantav politsei asukohainfo tõhusa liiklusjärelvalve teostamist, mida võib pidada ametiasutuse seadusest tulenevate ülesannete täitmisega vastuolus olevaks. Eeltoodu kaldub küll käesoleva töö teemast pisut kõrvale ning järgnevalt seda teemat põhjalikumalt ei analüüsita, ent autor pidas vajalikuks vahemärkusena konfliktolukorrale põgusalt osutada, kuivõrd sellist olukorda ei käsitle ka ametniku väljendusvabaduse hea tava.<sup>46</sup>

Esemelise kaitseala osas hõlmab põhiseaduse teksti kohaselt väljendusvabadus „ideid, arvamusi, veendumusi ja muud informatsiooni“, seega igasugust eneseväljendust, millel on PS teksti kohaselt informatiivne tähendus. Sõnakasutus „ja muud informatsiooni“ viitab sellele, et väljendus peab sisaldama informatsiooni ehk teisisõnu, kui ideedes, arvamustes, veendumustes informatsiooni ei ole, siis see väljendusvabaduse kaitse alla justkui ei kuuluks. Selline tõlgendus oleks ilmselt liialt kitsendav, sest jätaks välja mitmed väljendusvormid, muljed ja hinnangud, mille informatiivsus on ebaselge, või ideed ja arvamused, mille informatiivsus võib ilmnedas alles tulevikus, ning jätab lisaks selgusetuks, kes ja kuidas informatiivsust hindab. Põhiõiguste esemelise kaitseala määratlemisel tuleb lähtuda laiendava tõlgendamise põhimõttest. Asjakohane on märkida, et nii EIÕK kui ka EL põhiõiguste harta viitab „teabele“ ja mitte informatsioonile.<sup>47</sup>

Väljendusvabaduse vorm PS järgi tähendab eneseväljendust „sõnas, trükis, pildis või muul viisil“. Väljend „muul viisil“ tähendab tekstis esitatud viiside näitlikku iseloomu ning loendi lahtisust. Seega võib igaüks end väljendada ka muul viisil kui PS tekstis esitatud ning sellele laieneb samaväärselt põhiseaduslik ning kohtulik kaitse. Ka EIK tõlgenduses hõlmab sõnavabadus igasugust väljendusvormi. See võib olla esitatud nii suulises sõnas ehk kõnes kui ka kirjas, pildis, filmis, helis, kujundis, teos või tegevuses või muus vormis, millega esitatakse ideid, arvamusi ja informatsiooni või väljendatakse hoiakuid. Väljendusviis evib samalaadset

---

<sup>45</sup> Avaliku teenistuse seadus. RT I, 12.11.2021, 15.

<sup>46</sup> Vt lisaks avaliku teenistuse seaduse § 12 lg 5 p 1 alusel ametnikueetika nõukogu 15.04.2016 koosolekul heaks kiidetud ametnike väljendusvabaduse hea tava. Veebis aadressil: [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document\\_files/personalipoliitika/viimane\\_v2ljenduvabaduse\\_hea\\_tava.25.04.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/personalipoliitika/viimane_v2ljenduvabaduse_hea_tava.25.04.pdf) (25.04.2022).

<sup>47</sup> *Ibidem*, kott 11. – Ü. Madise jt (toim).

kaitset kui väljendatud ideed, arvamused ja informatsioon ning iga väljendusviisi suhtes rakendatud piirang sekkub väljendusvabadusse (vt nt EIKo 11662/85, Oberschlick vs. Austria, 23.05.1991).<sup>48</sup>

Kaitse, mida evib väljendusviis, on oluline seonduvalt uute tehnoloogiliste viiside ning moodustega väljendusvabaduse kasutamiseks. Näiteks on EIK leidnud, et internet on tänapäeval üks olulisemaid suhtlusvahendeid, mistõttu internetiteenused, mis soodustavad veebilehtede loomist ja jagamist, kujutavad endast väljendusvabaduse teostamise vahendit, olles sellega art 10 kaitse sfääris (vt nt EIKo 3111/10, Ahmet Yildirim vs. Türgi, 18.12.2012).<sup>49</sup> Waze navigeerimiskrakendust tuleb seega pidada väljendusvabaduse teostamise vahendiks ja selles informatsiooni jagamine teiste sõidukijuhtidega kuulub väljendusvabaduse esemelise kaitseala hulka.

EIK on rõhutanud, et anonüümsus internetis on oluline väärtus, kuid see ei ole absoluutne ja seda tuleb tasakaalustada teiste õiguste ja huvidega. Kohtuasjas, mis puudutas pahatahtlikku seksuaalse iseloomuga ebaõige ettekujutuse loomist alaealise suhtes, leidis EIK: „[k]uigi sõnavabadus ja sideteenuse konfidentsiaalsus on esmase tähtsusega kaalutlused ning telekommunikatsiooni- ja internetiteenuste kasutajatel peab olema tagatis, et austatakse nende eraelu ja sõnavabadust, ei saa taoline garantii olla absoluutne ja peab teatud juhtudel taanduma teiste õigusjäraste vajaduste ees nagu näiteks korrariikkumise või kuriteo ärahoidmine või teiste isikute õiguste ja vabaduste kaitse.“ (vt nt EIKo 2872/02, K. U. vs. Soome, 02.12.2008).<sup>50</sup> Kaitstud on seega ka teabe jagajate anonüümsus, kuivõrd Waze rakenduses ollaksegi anonüümsed.

Eeltoodule tuginedes pole seega kahtlustki, et väljendusvabadust tohib piirata, küll aga peavad need piirangud olema rangelt põhjendatud ning seaduses avaldatud. Nagu on kirjas ka konventsiooni artikli 10 punktis 2, kaasnevad väljendusvabaduse kasutamisega ka kohustused ja vastutus. Minnes tagasi käesoleva töö sissejuhatuse esimese lõigu juurde, on ilmselge, milline vastutus<sup>51</sup> kaasneb teistele kaasliiklejatele liiklusjärelvalvet teostava patrulli asukoha jagamisega. Paraku ei teadvusta kõik Waze'i kasutajad endale, millised võivad olla nende

---

<sup>48</sup> *Ibidem*, komm 12. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> „Kus sa tead, kellele sa vilgutad“ põhimõte.

tegevuse tagajärjed. Politsei ei teosta liiklusjärelvalvet süütute liiklejate ahistamiseks, vaid liiklusturvalisuse tõstmiseks.

### 1.3 Väljendusvabaduse riive põhiseaduspärasuse üldreegel

Kõigi põhiõiguste piiramise üldised tingimused, sh proportsionaalsuse põhimõtte näeb ette PS § 11. Põhiõigusi võib piirata üksnes juhul, kui piirang ei ole vastuolus PS-ga, põhiõiguse piiramiseks on seaduslik alus ja piirang on demokraatlikus ühiskonnas vajalik ega moonuta konkreetse põhiõiguse olemust. Paragrahv 11 näeb ette põhiõiguste piiramise tingimused üldiselt, lisaks erinormidele, mis on lisaks ette nähtud mõne konkreetse põhiõiguse piiramise tingimustena.<sup>52</sup>

Mitme põhiõiguse puhul on piiramise võimalus otsesõnu ette nähtud. Näiteks sätestab § 20 esimeses lauses igaühe õiguse vabadusele, ent loetleb seejärel olukordi, millal inimeselt võib võtta vabaduse. PS § 26 loetleb õigushüvesid, mille kaitseks on avaliku võimu kandjatel õigus sekkuda perekonna- või eraellu. PS § 33 annab sarnase loetelu kodu puutumatus riivamiseks. Mõnel juhul piirdub PS sedastamisega, et põhiõigus on kaitstud seaduse raames (§ 38) või seaduses sätestatud tingimustel ja korras (§ 50). Pidades silmas niisugused erisusi piiramise võimaluse osas, eristatakse 1) lihtsa seadusereservatsiooniga põhiõigusi, 2) kvalifitseeritud seadusereservatsiooniga põhiõigusi ja 3) seadusereservatsioonita põhiõigusi. Lihtne seadusereservatsioon tähendab seda, et PS lubab otsesõnu põhiõigust piirata seadusega, kuid ei täpsusta eesmärke, mis piiramist õigustavad. Kvalifitseeritud seadusereservatsioon tähendab seda, et PS loetleb eesmärke, mille saavutamiseks võib põhiõigust seadusega piirata. Seadusereservatsioonita on põhiõigus, mille puhul PS otsesõnu ei maini võimalust seda seadusega piirata.<sup>53</sup>

PS-s ettenähtud piirangud on riive õiguspärasuse lisaeldusteks ning kvalifitseeritud seadusereservatsioon tähendab ammendavat loetelu põhjustest, mille puhul väljendusvabadust piirata võib.<sup>54</sup> Põhiseadusega kooskõlas olemise kriteerium nõuab, et põhiõigusi riivavad

---

<sup>52</sup> Hent Kalmo, Oliver Kask. Põhiseaduse § 11 kommentaar, komm 1. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>53</sup> *Ibidem*, komm 8. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>54</sup> Rait Maruste, Karmen Turk. Põhiseaduse § 45 kommentaar, komm 16. – Ü. Madise jt (toim).

riiklikud aktid oleksid kooskõlas põhiseaduse kõigi normidega, olles nii formaalselt kui ka materiaalselt põhiseaduspärased.<sup>55</sup>

Formaalne põhiseaduspärasus tähendab, et põhiõigusi piirav õigustloov akt peab vastama pädevus-, menetlus- ja vorminõutele ning määratuse ja seadusereservatsiooni põhimõtetele.<sup>56</sup> Teisisõnu, formaalne põhiseaduspärasus eeldab analüüsi, kas seadus on pädevus- ja menetlusnorme järgides vastu võetud ning kas see vastab õigusselguse ja parlamendireservatsiooni nõuetele. Kuivõrd hetkel pole vastavat seadust vastu võetud, ei saa käesoleva töö raames mõistetavalt ka formaalset põhiseaduspärasust analüüsida.

Küll aga väärrib parlamendireservatsiooni osas märkimist, et PS § 3 lg 1 esimesest lausest tulenev parlamendireservatsioon e olulisuse põhimõtte nõuab kõigi riigielus oluliste küsimuste otsustamist Riigikogu või kõrgeima võimu kandjana rahva poolt. Olulisuse põhimõtte kohaselt ei saa seda, mida PS järgi on kohustatud tegema seadusandja, edasi delegeerida täitevvõimule ega ühelegi teisele isikule või organile.<sup>57</sup> Käesoleva töö kontekstis on seega oluline märkida, et parlamendireservatsiooni kohaselt peab seadusandja otsustama, millistel materiaalõiguslikel alustel, kelle poolt ja missuguse menetluskorraga saab põhiõigust piirata. Täpsemini, seadusandja peab käesoleva töö kontekstist tulenevalt otsustama ka seda, kas minna üldise, blanko keelu teed või Prantsusmaa näitel delegatsiooninormi andmise kaudu täitevvõimu (siseminister, PPA) poolt määruse või haldusaktiga kehtestatava n-ö ajutise, ajaliselt ning ruumiliselt piiritletud keelu teed.

Materiaalne põhiseaduspärasus eeldab esmalt legitiimse eesmärgi olemasolu ning seejärel analüüsi, kas legitiimse eesmärgi saavutamiseks toime pandud riive on proportsionaalne.<sup>58</sup> See, milline eesmärk on legitiimne, sõltub põhiõigusest, mida piiratakse. [---] Kvalifitseeritud põhiõiguse puhul on legitiimsed eesmärgid loetletud sättes.<sup>59</sup> Käesoleva tööga puutumuses olevaid eesmärke käsitletakse järgnevas peatükis. Materiaalse põhiseaduspärasuse kontroll plaanitava meetme osas järgneb pärast legitiimsete eesmärkide avamist.

---

<sup>55</sup> R. Alexy. Põhiõigused Eesti põhiseaduses. Põhiseaduse juriidilise ekspertiisi komisjon. Justiitsministeerium, 1997, lk 41.

<sup>56</sup> RKPJK 13.06.2005.a otsus nr 3-4-1-5-05, p 8.

<sup>57</sup> Ülle Madise. Põhiseaduse § 3 kommentaar, komm 3.

<sup>58</sup> RKPJK 17.06.2009. a otsus nr 3-4-1-6-09, p 20.

<sup>59</sup> Hent Kalmo, Oliver Kask. Põhiseaduse § 11 kommentaar, komm 22.

## 2. VÄLJENDUSVABADUSE PIIRAMISE EESMÄRGID

Eesti Vabariigi põhiseaduse § 45 lg 1 teise lause kohaselt võib sõnavabadust seadusega piirata avaliku korra, kõlbluse, teiste inimeste õiguste ja vabaduste, tervise, au ning hea nime kaitseks [---] ning teiste inimeste perekonna- ja eraelu kaitseks, samuti õigusemõistmise huvides.<sup>60</sup>

See loetelu on ammendav.<sup>61</sup> Nagu eelnevalt mainitud on põhiõiguste piiramise üldised tingimused, sh proportsionaalsuse põhimõtte kehtestatud PS §-s 11. Kokkuvõtvalt – kooskõla põhiseadusega, seadusliku aluse olemasolu ning piirangu vajalikkus.

Käesoleva töö probleemipüstitus tuleneb murest liiklusturvalisuse üle ning seetõttu on tööd läbiv eesmärk liiklusohutus. Liiklusohutus taotletava eesmärgina peab seega olema taandatav ehk tagasiviidav allpool loetletud ja PS §-s 45 nimetatud eesmärkidele. Alljärgnevalt tuleb niisiis välja selgitada, kas käesoleva tööga taotletavat piirangut õigustab mõne põhiõiguse või muu põhiseadusliku väärtuse tagamise vajadus, lähtudes eesmärgist tõsta liiklusohutust.

### 2.1 Avalik kord

PS § 45 lg 1 teise lause kohaselt võib sõnavabadust seadusega piirata avaliku korra kaitseks. Korrakaitseaduse (KorS) § 4 lg 1 kohaselt on avalik kord ühiskonna seisund, milles on tagatud õigusnormide järgimine ning õigushüvede ja isikute subjektiivsete õiguste kaitstus.<sup>62</sup>

Põhiseadus nimetab avalikku korda §-des 26 ja 33, § 40 lõikes 3, § 45 lõikes 1 ning §-des 47 ja 130, kuid ei määratle selle mõiste sisu sõnaselgelt. Lisaks avaliku korra mõistele kasutab põhiseadus ka sisemise ja välise rahu mõisteid, mille kaitsmine on preambuli kohaselt üks Eesti riigi põhiülesandeid.<sup>63</sup> Sisemise rahu tagamise kontekstis ähvardab riiki ja ühiskonda oht seestpoolt, nagu näiteks kuritegevus, nakkushaigused, loodusõnnetused ja inimesed, kes eiravad õiguslikke ning muid ühiseluregleid ega täida oma kohustusi. Siit tuleneb riigi ülesanne kaitsta sisemist korda ja moodustada selleks vajalikke institutsioone, mis ei ole kohustatud mitte üksnes tegelema õigusrikkumistega, vaid peavad looma ka tingimused nende vältimiseks.<sup>64</sup>

---

<sup>60</sup> Eesti Vabariigi põhiseadus, RT I, 15.05.2015, 2. § 45

<sup>61</sup> Vt nt RKÜK 27.06.2005 otsus nr 3-4-1-2-05, p 56.

<sup>62</sup> Korrakaitseadus. RT I, 03.03.2021, 5

<sup>63</sup> Korrakaitseaduse eelnõu seletuskiri 49 SE, lk 18.

<sup>64</sup> Raul Narits, Hent Kalmo, Lauri Madise. Põhiseaduse preambuli kommentaar, komm 14. – Ü. Madise jt (toim).

Korralduse eelnõu seletuskirjas selgitati, et avaliku korra mõiste põhiseaduse tähenduses ja korralduse eelnõu tähenduses ei pruugi olla täielikult kattuvad. Seda näitavad erinevates põhiseaduse normides toodud põhiõiguste piiramise aluste kataloogid, kus avalikust korra kaitsmisest eristatakse nt teiste isikute õiguste ja vabaduste kaitset, kuritegude tõkestamist, tervise kaitset, liiklusohutust, avalikust koosolekust osavõtjate ohutust. Korralduse eelnõus toodud lai avaliku korra mõiste hõlmab põhiosas ka nende hüvegruppide kaitset.<sup>65</sup>

Avaliku korra mõistet on püütud sisustada ka kohalike omavalitsuste avaliku korra eeskirjades, kus selle all on enamasti mõistetud kitsalt avalikus kohas käitumise nõudeid. Karistusseadustiku § 262 sisaldab avaliku korra rikkumise eest karistusi ettenägevaid norme, mille sisustamisel Riigikohtu kriminaalkolleegium on määratlenud avalikku korda kui „...tavadega, heade kommetega, normidega või reeglitega kinnistatud isikutevahelisi suhteid ühiskonnas, mis tagavad igaühe avaliku kindlustunde ja võimaluse realiseerida oma õigusi, vabadusi ja kohustusi“ (nt RKKK 28.03.2002 otsus nr 3-1-1-28-02; RKKK 18.09.2003 otsus nr 3-1-1-102-03). Võib kahelda, kas karistusseadustiku eelnimetatud normide sisustamisel saadud n-ö kriminaalõiguslik avaliku korra mõiste kattub oma sisult täielikult põhiseaduses kasutatava avaliku korra mõistega. Põhiseaduslikkuse järelevalve menetluses Riigikohus põhiseaduslikku avaliku korra mõistet ning tema seost sisemise rahu ja riigi julgeoleku mõistetega selgelt sisustanud ei ole.<sup>66</sup>

Avalik kord määratletakse eelnõus kui õigusnormidest tulenevat inimeste elukorraldust, mille osadena mainitakse ära isikute subjektiivsete õiguste ja vabaduste kaitse, ühiskonna turvalisus ja avaliku võimu toimimine. Avaliku korra mõiste seotakse siin õigusnormidega, objektiivse õiguskorraga. Sellest tuleneb oluline järeldus, et iseenesest pole avaliku korra mõistega sellises tähenduses hõlmatud moraali- ja tavanormistikest tulenev. Moraali või tava mõistmine ei pruugi olla vabas pluralistlikus ühiskonnas ühene. Nii püütakse vältida võimalike vaidluste tekkimist kaitstavate hüvede ringi üle ning sellest tulenevat korralduse ja riikliku järelevalve mõistete sisustamise ebamäärasust, mis võib tuua kaasa riikliku järelevalve taandumise ametniku väärtushinnangul põhinevaks suvaks. Sellise tõlgenduse poolest kaldub käesolev avaliku korra mõiste kõrvale Riigikohtu poolt kriminaalõiguslikult kaitstavale avalikule korrale

---

<sup>65</sup> Seletuskiri, lk 18.

<sup>66</sup> Seletuskiri, lk 18-19.

seni omistatud sisust, kitsendades seda õigusnormidega hõlmamata ala osas.<sup>67</sup> Selline tõlgendus kattub autori hinnangul põhiseaduse mõttega, kuivõrd ka väljendusvabaduse piiramise alustena eristatakse avaliku korra kaitset ja kõlblust.

Teisalt on oluline teadvustada eelnõuga antava avaliku korra mõiste suurt laienemist võrreldes tavaarusaamas levinuga, mis mõistab avaliku korrana ainult avalikus kohas käitumise nõudeid. Avalik kord ei ole eelnõu kohaselt ainult avalikus kohas kehtiv kord, vaid laieneb kõigile elusfääridele ja seega poleks avaliku korra kaitsmine nii kitsastes ruumilistes piirides põhjendatud.<sup>68</sup> Avaliku korra “avalikkus” kõnealuse eelnõu tähenduses ei seisne mitte tema kehtimises avalikus kohas, vaid see tähendab õiguskorra selle osa kaitset, mille kaitsmine on avalikes huvides. Samas on ka avalikus kohas käitumise nõuete järgmine avaliku korra tagamise oluline komponent.<sup>69</sup>

Avalikku korda ei saa samastada õiguskorraga, sest see muudaks materiaalse piirangupõhjuse lihtsaks seaduse reservatsiooniks. Sel juhul ei saaks ka seletada, miks avalik kord lubab sekkumist ainult seadusega ettenähtud juhtudel ja korras, nagu seda reeglina öeldakse, sest ta hõlmab seadusega ettenähtud juhtumeid ja korda juba niigi. Avalik kord peab seega puudutama õigusväliseid norme. Ta hõlmab nende normide põhikoosseisu, ilma milleta oleks kooselu talumatu ja ohtlik. Seejuures ei pruugi talumatusele ja ohtlikkusele liiga suuri nõudmisi esitada. Proportsionaalsuse põhimõte garanteerib tegeliku kontrolli.<sup>70</sup>

Avalik kord on seega avalikule kindlustundele suunatud kirjutatud ja kirjutamata reeglite kogumik, mille eesmärgiks on isikute subjektiivsete õiguste ja vabaduste kaitse ning ühiskonna turvalisus. Need eesmärgid on käesoleva töö kontekstis koondatavad ühtse, liiklusohutuse termini alla. Liiklusohutus on käesolevat tööd läbiv eesmärk, ent nagu kirjeldatud järgnevas lõigus, pole liiklusohutus ainus avalikku julgeolekut riivav murekoht Waze rakenduse juures.

Ilmeka näite avaliku korra kaitse vajadusest käesoleva töö kontekstis realiseeritava väljendusvabadusega saab tuua Prantsusmaalt. Nimelt leidis seal 2020. a märtsis, seoses alanud Covid-19 pandeemiaga, aset palju juhtumeid, mil inimesed ei suutnud ilusate ilmadega kodudes püsida ning eirasid kehtestatud liikumispiiranguid. Nimelt kasutati Waze rakenduse abi,

---

<sup>67</sup> Seletuskiri, lk 19.

<sup>68</sup> A. Aedmaa, Avaliku korra kaitse Eesti õigusruumis. *Juridica* 2004 nr 7, lk 501.

<sup>69</sup> Korrakaitseaduse eelnõu seletusiri 49 SE, Lk 19.

<sup>70</sup> R. Alexy. Põhiõigused Eesti põhiseaduses. Põhiseaduse juriidilise ekspertiisi komisjon. Justiitsministeerium, 1997, lk 55.

tegemaks kindlaks, ega nende läheduses politseid nähtud pole. Ehkki Prantsusmaal olid kehtestatud väga ranged sanktsioonid liikumispiirangute eirajatele, mille eest oli korduva rikkumise korral ette nähtud kuni 6-kuuline vangistus või rahatrahv kuni 3700 eurot, leidis palju inimesi, kes vastavat keeldu rikkusid ja Waze abil politsei asukohta jälgides võimalikust vastutusest kõrvale hoidsid. Seetõttu kaotas Waze Prantsusmaal õiguskaitseorganite surve ajutiselt alates 21. märtsist 2020. aastal politsei asukoha märkimise funktsiooni enda rakenduses.<sup>71</sup> See on teadaolevalt esimene kord ülemaailmselt, mil vastav funktsioon on (ajutiselt) peatatud ja omakorda väga ilmekas näide sellest, kui lai on tegelikkuses Waze'i vastava funktsiooni mõju. Seda funktsiooni on lisaks autojuhtidele võimalik seega kuritarvitada ka teistel ja kõiksugu olukordades, mille peale esmapilgul ei pruugi tulla.

Eeltoodu tähendab käesoleva magistritöö kontekstis seda, et lisaks võimalike tagajärgedega tegelemisega peab riik tegelema ka nende samade tagajärgede ennetamisega. Siinkohal töötab Waze rakendus sellele aga vastu. Esmapilgul võib tõesti väita, et politsei asukoha nägemine navigeerimiskrakenduses mõjub sõidukijuhtidele distsiplineerivalt ning liiklust rahustavalt, võib lausa öelda, et liiklussüütegusid ennetavalt. Paraku aga on esiteks suur hulk autojuhte, kes seda informatsiooni kuritarvitavad, ehk siis liiklevad eeskujulikult vaid politsei vahetus läheduses ning ohutus kauguses tehakse taas seda, mida parasjagu heaks arvatakse.

Teisalt on liiklusjärelvalvet teostavaid politseipatrulle tegelikkuses kahetsusväärset vähe ning igakordselt nende vähestegi asukoha täpne nägemine navigeerimiskrakenduses toob kaasa olukorra, mil autojuhtidel on hirm saada rikkumise korral karistada vaid siis ja seal, kus patrull on Waze-s märgitud. Mujal seda hirmu/ohu pole või on see niivõrd palju väiksem, et tekib taotletava eesmärgiga, s.o liiklussüütegude ennetamisega, vastupidine efekt – karistamatuse tunne.

Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni artikkel 10 punktist 2 tulenevalt võib sõnavabadust piirata ka riigi julgeoleku ning ühiskondliku turvalisuse eesmärgil.<sup>72</sup> Ühiskondliku turvalisuse all tuleb mõista nii üldist turvatunnet kui ka liiklusohutust, mis mõlemad on samastatavad avaliku korraga. Mõlema seisukohalt on relevantne varasemalt toodud näide Prantsusmaal Covid-19 pandeemia reeglite eiramisest, aga on olemas eluline

---

<sup>71</sup> Julien Sarboraria. Waze : vous ne pouvez plus signaler la présence d'un contrôle de police. Magazine Capital. 24.03.2020. Veebis: <https://www.capital.fr/auto/waze-vous-ne-pouvez-plus-signaler-la-presence-dun-contrôle-de-police-1365642> (11.04.2022).

<sup>72</sup> Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon. RT II 2010, 14, 54

näide ka oluliselt intensiivsemast ründest ühiskondliku turvalisuse ja riigi julgeoleku vastu Waze rakendusega seondult.

Nimelt leidis New Yorgis aset sündmus, kus Ismaaiyl Brinsley tappis Brooklyni linnaosas pargitud politseisõidukis viibinud kaks politseiametnikku Rafael Ramose ja Wenjian Liu, olles vaid mõni tund varem enda Instagrami kontol jaganud Waze rakendusest tehtud ekraanipilti koos politseivastaste solvangutega. Ehkki konkreetne sündmus ja sotsiaalmeediapostitus polnud kattuvad, andis see kohalikele võimudele piisava aluse vastava seose kahtlustamiseks. Seetõttu on mitmed kõrged politseiametnikud üle terve riigi avaldanud Google'le survet antud funktsiooni kaotamisest, väljendades muret politseiametnike turvalisuse üle. Samuti ollakse ka USA-s mures puhumisreidide kajastamisest Waze rakenduses ning oma pöördumises Google poole leidis New Yorgi politseijaoskond, et sellise teabe avalikuks tarbimiseks postitamine on vastutustundetu, kuna see on ainult aitab joobes juhtidel kontrollpunktidest kõrvale hiilida ja julgustab hoolimatut juhtimist.<sup>73</sup>

Ehkki eelnevas lõigus kirjeldatud sündmuse aset leidmise tõenäosus Eestis on väike, ei tähenda see, et seda ei tuleks arvesse võtta. Lisades viimati toodud näitele liiklusohutust puudutava ja ka Prantsusmaa näite, saab kokku kaalukad argumendid, mil moel Waze vastav funktsioon avalikule korrale ohtu kujutab.

## 2.2 Kõlblus

Eesti keele seletav sõnaraamat tõlgendab kõlblust, kui sündsusega kooskõlas olev käitumine, sündsusest kinnipidamine, moraal.<sup>74</sup> Moraalinormid on mingis inimeste kollektiivis või kogu ühiskonnas käitumisreeglitena tunnustatud kõlbluspõhimõtted. Need normid mõjutavad inimese käitumist tema kõlbelise teadvuse kaudu ja sisaldavad selle käitumise hinnangut eetiliste kategooriate kaudu (aus – ebaaus, õiglane – ebaõiglane jne). Moraalinormid on tavaliselt kirjalikult formaliseerimata, on aga kogu ülejäänud sotsiaalsete normide süsteemile eetiliseks aluseks.<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> Michelle Nunes. NYPD demands Waze navigation application disallow users to mark the location of police officers. Campbell Law Observer, 23.03.2019. Veebis aadressil: <http://campbelllawobserver.com/nypd-demands-waze-navigation-application-disallow-users-to-mark-the-location-of-police-officers/> (20.04.2022).

<sup>74</sup> Eesti keele seletav sõnaraamat. EKSS, 2009. Päring „kõlblus“. Veebis aadressil: <http://eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=k%C3%B5lblus>

<sup>75</sup> A. Kiris, A. Kukrus, P. Nuuma ja E. Oidermaa. Õigusõpetus. 3., täiend. Vlj. Kirjastus Külim. 2012, lk 40.

Kõlbluse mõistega puudutatakse õigusväliseid norme, mis põhinevad sügavatel moraalsetel väärtustel. Hoolimata nende õigusvälisest iseloomust tuleb nii avaliku korra kui ka kõlbluse mõistet tõlgendada põhjanevate põhiseaduslike printsiipide valguses, kuna nad väljendavad ühiseid põhiväärtusi ja ettekujutusi korrast. Ka siin kehtib, et tegelik otsustus toimub alles proportsionaalsuse kontrolli juures.<sup>76</sup>

Kõlbluse saab käesoleva töö kontekstis sisustada liiklusseaduse abil. Liiklusseaduses kehtestatakse liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded (LS § 1 lg 1) ja LS § 4 lg 1 punktis 3 sätestatakse liikluskasvatuse eesmärk, milleks on kujundada üksteisega arvestatavaid liiklejaid, kellel on tauniv hoiak lubatud alkoholi piirmäära ületanuna või joobeseisundis juhtimise, samuti sellises seisundis oleva mootorsõidukui juhitud sõidukis sõitmise suhtes.<sup>77</sup> Joobes juhtimist võib seega pidada muuhulgas ka sündsusetuks käitumiseks ning tauniv hoiak joobes juhtide suhtes ongi olemuslikult õigusväline norm, moraal/kõlblus.

Igasugust tegevust, millega sisuliselt soodustatakse joobes juhtimist, täpsemini sellega vahele jäämise tõenäosuse vähendamist, võib pidada kõlblusnormidega ja liikluskasvatuse eesmärkidega vastuolus olevaks. Paljud Waze kasutajad ilmselt ei teadvusta endale sellise tegevuse võimalikke tagajärgi. Nagu kirjutas ka sissejuhatuses viidatud artiklis Martin Mets: „*See tulede vilgutamine on üks veider komme, mis mulle on juba tükk aega vastukarva olnud ja mis võiks ära kaduda. Kui ma ise natukene rohkem kui kümme aastat tagasi load sain, siis ma alguses ka vilgutasin, tundsin, et olen nüüd osa autojuhtide tsunftist ja tuleb üksteist hoiatada, aga lõpetasin selle peagi, kui olin natukene järele mõelnud.*“<sup>78</sup>

Liiklusjärelvalvet teostavast politseipatrullist kaasliiklejatele tulede vilgutamisega märku andmine ja politsei asukoha märkimine Waze rakenduses on sisuliselt sama tegevus. Waze rakenduses võib seda pidada isegi ohtlikumaks, kuna tulede vilgutamise läbi pole teada, kus täpselt politseipatrull asub ega ka seda, mida patrull parasjagu teeb ja võimalik, et seetõttu liigeldakse mitmeid kilomeetreid korralikult. Waze rakenduses aga on üldjuhul politsei asukoht väga täpselt märgitud, mistõttu võib korralikult liigeldud vahemaa olla kordades lühem.

---

<sup>76</sup>R. Alexy, Lk 55.

<sup>77</sup> Liiklusseadus. RT I, 22.03.2022, 4

<sup>78</sup> Martin Mets, 26.06.2017.

Ilmselt kõik mäletavad traagilist liiklusõnnetust Saaremaal, mille põhjustas sõidukiirust ületanud joores juht ja milles hukkus 3 inimest ning sai raskelt vigastada veel üks inimene.<sup>79</sup> Tõsi, see konkreetne õnnetus ei ole kuidagi seotud Waze rakenduse kasutamisega, küll aga näitab, milleks politsei üleüldse liiklusjärelvalvet teostab. On hulk autojuhte, kes arvavad, et politsei tegeleb tühiste rikkumistega ja täidab riigikassat. Käesoleva töö autor on sellist suhtumist endise liikluspolitseinikuna kohanud pea igapäevaselt ja eks seal ole tegelikkuses ka teatav tõetera sees. Nimelt on liiklus tervikuna äärmiselt täpselt reguleeritud – mida tohib, mida mitte, millal tohib, millal mitte jne ning politsei ei saa alati tegeleda vaid n-ö tõsiste rikkumiste avastamisega, tööpõld on lai ja tegeleda tuleb kõigega. Vastupidine lähenemine ei täidaks lõpuks liiklusseaduse eesmärki, milleks ennekõike on turvaline liikluskeskkond kõigile liiklejatele (nii sõidukijuhid, jalgratturid kui ka jalakäijad jne). Nagu ka käesoleva tööga taotletav eesmärk.

Kaasliiklejate teavitamine politsei asukohast, ennekõike aga puhumisreididest, on seega vastuolus kõlblusnormidega ja liikluskasvatuse eesmärkidega ning vääriks kindlasti avalikku arutelu ja teavituskampaaniaid, sest teatud hulga sõidukijuhtide puhul on tegemist puhtalt sellise tegevuse võimalike tagajärgede teadvustamise küsimusega. Autor leiab, et esmalt on kõlblusega vastuolus politsei asukoha märkimine kui tegevus ning teisalt kaitstaks selle piiramisega ja seeläbi suurenenud efektiivsusega joores juhtide kõrvaldamise osas mõningate isikute kõlblustunnet.

### 2.3 Õigusemõistmise huvid

Õigust väljendusvabadusele võib PS § 45 kolmanda lause kohaselt piirata ka õigusemõistmise huvides. Mõistetavalt puudub seadusandluses loetelu tegevustest, mida loetakse õigusemõistmise piiramisele suunatud tegevusteks. Hinnangu sellele, kas mingit tegu on põhjust käsitada õigusemõistmisesse sekkumise või õigusemõistmise häirimisele suunatuna, saab anda vaid üksikjuhtumi asjaolude põhjal.<sup>80</sup>

Õigusemõistmise huvi tuleb seega sisustada käesolevat tööd läbiva liiklusohutuse seisukohalt. Nagu kirjeldatud lähemalt käesoleva töö punktis 2.4.1, tuleneb PS §-dest 13 ja 14 riigi

---

<sup>79</sup> Mirjam Mäekivi. Saaremaal kolme hukkunuga avarii põhjustanud mees jäi süüdi liikluskuriteos. ERR 03.03.2022. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608518951/saaremaal-kolme-hukkunuga-avarii-pohjustanud-mees-jai-suudi-liikluskuriteos> (11.04.2022).

<sup>80</sup> Janek Laidvee, Virgo Saarmets. Põhiseaduse § 146 kommentaar, komm 24. – Ü. Madise jt (toim).

tegutsemiskohustus teiste inimeste õigusi ja vabadusi kaitsvate normide loomisel ning riigiasutustel on kohustus nende normide täitmist tagada. Nii on riigil kohustus kehtestada reeglid ohutu liikluskeskkonna tagamiseks ja ennekõike PPA-l on kohustus nende reeglite täitmist järgida. Õigusemõistmise huvides käesoleva töö kontekstis on seega liiklusreegleid rikkuvate juhtide tabamine ning nende vastutusele võtmine.

Magistritöö autor on seisukohal, et liiklejalatel peab teadlikult seadust rikkudes olema reaalne oht saada karistada igal pool ja igal ajahetkel. Vaid see mõjub liiklejate jaoks tõesti distsiplineerivalt ja omab positiivset mõju liiklustravalisusele. Tegelikkus on autori ehk kogenud autojuhi ja endise liikluspolitseiniku hinnangul vastupidine – autojuhid muutuvad seda julgemaks, mida täpsem info Waze rakenduses on. Ollakse harjunud, et kuniks Waze rakenduses pole politseid märgitud, võib liikluses kõike teha ning alles siis, kui lähenetakse patrullile, sätitakse parajaks sõidukiirus, kinnitatakse turvavöö ja mõned juhid ehk pööravad lausa kõrvaltänavale, et potentsiaalsest joobekontrollist pääseda.

Nagu ka sissejuhatuses mainitud, töötas käesoleva magistritöö autor Tartus liikluspolitseinikuna aastatel 2011-2016, ehk siis ajal, mil nutitelefonid ja ka seal kasutatav Waze rakendus aina laiemalt levima hakkasid ning seetõttu muutus ennekõike joobes juhtide tabamine aasta-aastalt aina keerulisemaks. Informatsioon puhumisreidide jms kohta jõudis Waze rakendusse kasutajate arvu suurenemise tagajärjel aina operatiivsemalt. Sageli kohtas puhumisreide läbi viies ka selliseid sõidukijuhte, kes hoopisid Waze rakendusele osutades, et teadsid juba 10km ette, et politsei siin asub ja millega täpselt tegeleb.

Politseipatrulli asukoha kõigile Waze rakenduse kasutajatele nähtavaks tegemine raskendab liiklusjärelvalve teostamist ning seeläbi on takistatud joobes juhtide ning ka muude tõsiste liiklusrikkujate tabamine ja nende suhtes õigusemõistmise läbiviimine. Kuivõrd Waze navigeerimisrakenduse vastav funktsioon loob eeldused vastutusest kõrvalehoidmiseks, on see vastuolus õigusemõistmise huvidega. Õigusemõistmise huvides on ennekõike joobes juhtide aga ka muude tõsiste liiklusrikkujate liiklusest kõrvaldamine ning nende vastutusele võtmine. Kõnealune funktsioon võimaldab aga eelkõige tahtlikult seadust rikkuvatel juhtidel edukalt vältida enese vastutusele võtmist, olles seega kõnealuse huviga vastuolus.

Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni artikkel 10 punktist 2 tulenevalt võib sõnavabadust piirata ka kuritegude ärahoidmiseks. Kuriteod Waze vastava funktsiooni

kontekstis on ennekõike liikluskuriteod, aga mitte ainult. Ka narkootikumide vedajad, autovargad jne jälgivad Waze-s olevaid politsei kontrollpunkte, vähendades seeläbi politsei kontrolli sattumise tõenäosust. Ehkki tuleb möönda, et politsei asukoha nägemine navigeerimisrakenduses võib vähendada sel konkreetsel teelõigul teatud liiklusrikkumiste toimepanemist, ei saa nõustuda, et see aitab ära hoida ka kuritegude toimepanemist. Nagu käesolevas töös läbivalt selgitatud, mõjub vastav funktsioon suuresti vastupidiselt, võib lausa väita, et seda selgelt kuritarvitatakse.

## 2.4 Teiste inimeste õigused ja vabadused

PS § 45 teise lause kohaselt võib väljendusvabadust piirata ka teiste inimeste õiguste ja vabaduste kaitseks. PS § 19 lg 2 kohaselt peab igaüks oma õiguste ja vabaduste kasutamisel ning kohustuste täitmisel austama ja arvestama teiste inimeste õigusi ja vabadusi ning järgima seadust.<sup>81</sup> Eriti selle sätte tõttu on täiesti ekslik sageli kuulduv väide, et põhiõigused annavad ainult õigusi, kuid ei pane kohustusi ega nõua vastutustunnet. Põhiõiguse peegelpilt pole mitte ainult avaliku võimu kohustus, nagu ülal mainitud, vaid igaühe kohustus austada ja arvestada teiste inimeste õigusi. Paragrahv 19 tagab, et mida rohkem on põhiõigusi, seda rohkem on põhikohustusi.<sup>82</sup>

Eeltoodut ilmestama on hea näide vaenukõne ümber käivast vaidlusest, milles üks osapool leiab, et see on sõnavabaduse rikkumine, samas ei mainita kordagi enda kohustust austada teiste inimeste õigusi ja vabadusi. Vaenukõne eelnõu kohta on Rait Maruste kokkuvõtvalt leidnud, et „see on üldise sõnavabaduse kasutamise reeglite täpsustamine ja ühtlustamine demokraatlike riikide kaasaegsete arusaamade ja väärtusruumiga.“<sup>83</sup> Sama kehtib ka käesoleva tööga taotletava eesmärgi, ehk liiklusohutuse suhtes. Sõnavabadus pole piiramatu ning käesoleva tööga taotletav on pelgalt väljendusvabaduse kasutamise reeglite täpsustamine ning kaalutledes kõigi osapoolte õiguste ja vabaduste riivet puudutavaid argumente, leida ühtlane tasakaal liiklusohutuse ja sõnavabaduse vahel.

---

<sup>81</sup> Põhiseadus. RT I, 15.05.2015, 2.

<sup>82</sup> Hent Kalmo, Oliver Kask. II ptk sissejuhatus. Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. 5., täiend. vlj. Tartu: sihtasutus Iuridicum 2020, k 81.

<sup>83</sup> Rait Maruste. Arvamus: sõnavabadus, vaenukõne ja vihakuriteod. ERR 01.03.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608126385/rait-maruste-sonavabadus-vaenukone-ja-vihakuriteod> (20.04.2022).

#### 2.4.1 Õigus riigi kaitsele (PS § 13)

Põhiseaduse § 13 lg 1 esimese lause kohaselt on igaühel õigus riigi ja seaduse kaitsele.<sup>84</sup> PS § 13 lg 1 esimene lause on olemuslikult seotud ka teiste PS sätetega, mis käsitlevad üldisi õigusriiklikke põhimõtteid ning põhiõiguste kaitse ja tagamise kohustust. See on puutumuses PS §-ga 14, mille kohaselt on õiguste ja vabaduste tagamine seadusandliku, täidesaatva ja kohtuvõimu ning KOV kohustus. PS § 13 lg 1 täiendab teisi põhiõigusi kaitsvaid sätteid. Osas põhiõigusi puudutavates sätetes on öeldud sõnaselgelt, et riik peab tagama teatud õigushüve kaitse ja kehtestama vajaliku regulatsiooni (nt PS § 16 ls-s 2 (seadus peab kaitsma õigust elule), [---]). Samas võivad riigil olla positiivsed kohustused põhiõiguse tagamiseks erinevate põhiõiguste puhul, kuigi seda ei ole sättes sõnaselgelt välja toodud.<sup>85</sup>

PS § 13 lg 1 esimesest lausest tuleneval kaitsekohustusel on laiem tähendus ka põhiõiguste kaitsmiseks riigi ja üksikisiku vahelises suhtes ning see toimib koos PS § 14 ning teiste PS sätetega, mille osas on riigil kohustus põhiõigusi tagada.<sup>86</sup> See puudutab olukordi, kus eraõiguslike isikute õigused ja huvid on omavahel pinevussuhtes ning riik peab ühte isikut kaitsma teiste eraisikute sekkumise eest. Kaitseõiguse kohaldamise vajadus tekib olukorras, kus mõlemad eraõiguslikud isikud realiseerivad oma põhiõigusi. See tähendab, et kaitseõigus täiendab üldjuhul mõnd teist põhiõigust või kaitstavat väärtust.<sup>87</sup>

Riigil on üldjuhul teatud otsustusruum valimaks seda, millisel viisil kaitset tagada ja milliseid meetmeid selleks kohaldada. Kaitseõigus ei anna põhiõiguse kandjale üldjuhul õigust nõuda ühte kindlat abinõu.<sup>88</sup> Riigikohus on märkinud, et põhiõiguse rikkumise tuvastamiseks tuleb „hinnata, kas olemasolev õiguslik regulatsioon tagab nõutud taseme või on mingid elulised asjaolud põhiseadusvastaselt jäetud reguleerimata. Seejuures tuleb arvestada, et seadusandjal on suur mänguruum otsustamiseks, kuidas põhiseaduslikult nõutud tasemeni jõuda.“<sup>89</sup>

Kaitseõiguste puhul seisneb õiguse ese riigi positiivses tegevuses.<sup>90</sup> Riigi positiivne tegevus kaitseõiguse tagamisel käesoleva töö kontekstis oleks Waze rakenduses politsei asukoha

---

<sup>84</sup> Eesti Vabariigi põhiseadus, RT I, 15.05.2015, 2. § 13.

<sup>85</sup> Kristiina Albi. Põhiseaduse § 13 kommentaar, komm 5. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>86</sup> *Ibidem*, komm 8. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>87</sup> R. Alexy. Põhiõigused Eesti põhiseaduses. – *Juridica* 2001 eriväljaanne, p 8.1.1.4.

<sup>88</sup> K. Albi, komm 10.

<sup>89</sup> RKPJK 10.04.2018 määrus nr 5-17-42/9, p 36.

<sup>90</sup> R. Alexy. Põhiõigused Eesti põhiseaduses. – *Juridica* 2001 eriväljaanne, p 4.1.

reaalajas märkimise funktsiooni seadusega keelustamine ja seeläbi (liiklus)turvalisuse tõstmine. Nagu autor töös läbivalt rõhutab, on Waze funktsiooni puudutav probleem ajas aina süvenev. Kasutajate arvu suurenedes kasvab ka selle kuritarvitajate arv, mis ennekõike avaldub kahanevas liiklusturvalisuses. Antud funktsioon tekitab juhtides karistamatuse tunnet, mis on soodustavaks faktoriks uute rikkumiste toimepanemisel.

Ehkki riik on keelustanud nt joobes juhtimise, sõidukiiruse ületamise jpm ning nende rikkumiste avastamisega tegeletakse igapäevaselt, on autori hinnangul sellest n-ö riigi positiivsest tegevusest tänapäeva muutunud olukorras vähe. Nii nagu areneb tänapäeva (info)ühiskond ja tehnoloogia, nii peab ka seadusandja ajaga kaasas käima. Ka radariavastaja tehnoloogilise seadmena leiutati enne, kui vastav keeld seadusesse kirjutati.

Autor soovib siinkohal korrata oma varasemat seisukohta, et kuna radariavastaja tuvastab vaid fakti, et kusagil läheduses (v-o lausa mõne kilomeetri raadiuses) asub tõenäoliselt (võib olla ka valeteade) kiirust mõõtev seade, siis Waze rakenduses on teada täpne politseipatrulli asukoht ning sageli ka eriti delikaatne informatsioon puhumisreidi toimumise kohta, mistõttu tuleb Waze rakenduse vastavat funktsiooni pidada isegi ohtlikumaks kui radariavastajat.

Nagu viidatud käesoleva töö sissejuhatuses, peab politsei radariavastajate kasutajaid suisa potentsiaalseteks mõrvariteks, seetõttu on ka riik täitnud enda põhiseadusest tulenevat kohustust radariavastajate kasutamine keelustada. Tehnoloogia pideva arenguga peab aga ka seadusandja kaasas käima ning käesoleval hetkel oleks autori hinnangul viimane aeg keelustada ka Waze rakenduses politsei asukoha reaalajas märkimise funktsioon. Nagu selgitatud sissejuhatavas osas, on radariavastajatel mitmeid kitsaskohti, mida Waze rakendusel pole<sup>91</sup> ning lisades Waze rakenduse teatud eelised nagu täpsus, täiendava informatsiooni lisamise võimalus (nt puhumisreidid), tuleb Waze rakendust mõista üldsusele isegi ohtlikumana, kui radariavastajaid.

---

<sup>91</sup> Nt soetusmaksumus, keelatus, ebatäpsus.

#### 2.4.2 Õigus elule (PS § 16)

Põhiseaduse § 16 kohaselt on igaühel õigus elule.<sup>92</sup> Õigust elule võib pidada kõige olulisemaks põhiõiguseks, sest see on eelduseks kõigi teiste õiguste ja vabaduste kasutamisele.<sup>93</sup> Õigust elule kaitsevad ka kesksed rahvusvahelised inimõigusaktid. Paragrahvi 16 sõnastus on peaaegu identne kodaniku- ja poliitiliste õiguste rahvusvahelise pakti art 6 lg 1 sõnastusega. Õiguse elule sätestavad ka inimõiguste ülddeklaratsiooni art 3 ning lapse õiguste konventsiooni art 6. EIÕK art 2 lg 1 kohaselt kaitstakse igaühe õigust elule seadusega. EL põhiõiguste harta art 2 lg 1 sätestab, et igaühel on õigus elule.<sup>94</sup>

Paragrahv 16 sätestab isiku subjektiivse õiguse elule, millele vastab riigi kohustus mitte võtta inimese elu. Lisaks kaitsele elu tahtliku võtmise eest hõlmab § 16 ka kaitset selliste rünnete eest, mis pole otseselt suunatud elu võtmisele, kuid mis võivad elu võtmise endaga kaasa tuua.<sup>95</sup> Peale isiku subjektiivse õiguse sätestab § 16 ka riigi objektiivse kohustuse inimelu kaitsta, millele viitab paragrahvi teine lause. Elu kaitseks on riik karistusseadustikuga kehtestanud kriminaalõiguslikud sanktsioonid eluvastaste süütegude eest (KarS §-d 113–117). Kriminaalkorras on karistatavad ka mitmed muud süüteod, mis ei ole suunatud otseselt elu vastu, kuid millega on ettevaatamatusest põhjustatud inimese surm või on põhjustatud oht inimese elule (nt ka liiklussüütegude puhul on peamiseks kaitstavaks õigushüveks inimese elu ja tervis, vt RKKKo 03.03.2016, 3-1-1-12-16, p 12).<sup>96</sup>

Riigi positiivne kohustus kaitsta elu ei ole piiramatult. Nii pole mõeldav, et riik kaitseks iga tema jurisdiktsiooni all olevat isikut ihukaitsja abil. Igasuguse vägivalla vältimine ei ole praktiliselt saavutatav.<sup>97</sup> Küll aga on riigil aktiivne kaitsekohustus juhul, kui võimud teavad või peaksid teadma, et konkreetse isiku elule on olemas tegelik ja vahetu oht kolmanda isiku poolt ning võimudel on võimalik oma pädevuse piires võtta tarvitusele abinõusid, mis mõistlikult hinnates võiksid seda ohtu vältida.<sup>98</sup> Oluline on siinkohal, kas võimudel on olemas asjasse puutuv informatsioon – kui isiku elule on tema arvates olemas tegelik ja vahetu oht, ei teki võimudel

---

<sup>92</sup> Eesti Vabariigi põhiseadus, RT I, 15.05.2015, 2. § 16.

<sup>93</sup> P. Roosma. Põhiseaduse § 16 kommentaar, komm 1. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>94</sup> *Ibidem*, komm 2.

<sup>95</sup> *Ibidem*, komm 5.

<sup>96</sup> *Ibidem*, komm 6.

<sup>97</sup> *Ibidem*, komm 7.

<sup>98</sup> EIKo 87/1997/871/1083, Osman vs. Ühendkuningriik, 28.10.1998, punkt 121.

siiski aktiivset kaitsekohustust, kui isik ei ole võime sellest ohust teavitanud ning kui puudub alus arvata, et nad oleksid pidanud sellest muul viisil teadlikud olema.<sup>99</sup>

Lisaks eluvastaste süütegude karistatavuse sätestamisele ning nende uurimise ja süüdlaste vastutusele võtmise tagamisele hõlmab riigi kaitsekohustus reeglite kehtestamist ning nende järgimise tagamist mitmesuguste muude potentsiaalselt elu ohustavate tegevusvaldkondade ja olukordadega seoses. Vajaduse korral – sõltuvalt tegevusvaldkonna ohtlikkusest – peavad asjasse puutuvad reeglid hõlmama ohtlikus tegevusvaldkonnas tegutsemise litsentsimist, sellise tegevuse läbiviimise korda, ohutusnõudeid ning järelevalvet.<sup>100</sup>

Eeltoodust on tuletatav taaskord käesolevat tööd läbiv eesmärk – liiklusohutus. Endise liikluspolitseinikuna julgeb käesoleva töö autor väita, et sisuliselt terve liiklusseadus on riigi poolt kehtestatud kõigi liikluses osalejate elu ja tervise, aga ka omandi kaitseks, mis täidab riigi positiivset kohustust elu kaitsta. Nii on liiklusseaduses kehtestatud suurima lubatud sõidukiiruse piirangud, valgusfooride tulede tähendused, juhi keelatud joobeseisund jpm. Ehk siis riigi poolt on kehtestatud ohutu liiklemise reeglid iga liikluses osaleja seisukohalt.

Riigi positiivset kohustust astuda kohaseid samme oma jurisdiktsiooni all olevate isikute elude kaitseks on käsitletud ka näiteks liiklusohutust puudutavas kohtuasjas, kus Euroopa Kohus leidis, et riigi positiivne kohustus on kehtestada eeskirjad, mis sunnivad nii avalikke kui ka erahaiglaid võtma oma patsientide elude kaitsmiseks asjakohaseid meetmeid. Need nõuavad ka tõhusa sõltumatu kohtusüsteemi loomist, et saaks kindlaks teha nii avaliku kui erasektori arstide hoole all olevate patsientide surma põhjuse ja vastutavad isikud. Kohus on seisukohal, et samad põhimõtted kehtivad ka siis, kui käesolevas asjas tekkis õiguse elule rikkumine liiklusõnnetuse tagajärjel hukkamise kontekstis.<sup>101</sup> Ka Riigikohus on leidnud, et: „juhtimisõiguse peatamise kui materiaalses mõttes karistuse eesmärk on praegusel juhul legitiimne, kuna joobnuna mootorsõidukit juhtinud isiku juhtimisõiguse peatamise eesmärgiks on muu hulgas kaitsta teiste isikute elu, tervist ja omandit. Seega on nimetatud liikumisvabaduse piirang kehtestatud teiste isikute õiguste ja vabaduste kaitseks.“<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> EIKo 25316-25321/94 ja 27207/95, Denizci jt vs. Küpros, 23.05.2001, punkt 368.

<sup>100</sup> *Ibidem*, kamm 10.

<sup>101</sup> EIKo 37393/02, Rajkowska vs. Poola, 27.11.2007, lk 8.

<sup>102</sup> RKÜK 27.06.2005 otsus nr 3-4-1-2-05, p 58.

Kandes viimati viidatud Riigikohtu lahendis avaldatud seisukoha käesoleva töö konteksti, siis ka joobes juhtide ning muude tõsiste liiklusrikkujate liiklusest kõrvaldamise eesmärk on teiste isikute elu, tervise ja omandi kaitsmine ja seega riigi positiivne kohustus PS § 16 tähenduses. See riigile põhiseadusega ettenähtud kohustuse täitmine on praktikas aga selgelt raskendatud Waze vastava funktsiooni tõttu.

Lähiajaloost võib tuua mitmeid traagilisi liiklusõnnetusi, mille põhjustajaks oli joobes juht. Neist paljudest tooks autor esile ka sissejuhatuses viidatud Saaremaa juhtumi, mil politsei eest põgenenud joobes juhi süül hukkus 3 inimest ning sai raskelt vigastada veel üks inimene. Riigil on kohustus selliseid õnnetusi igal võimalikul viisil ennetada, kehtestades nt rangemaid karistusi, tõhustades liiklusjärelvalvet jne. Autori hinnangul oleks siinkohal abiks ka Waze vastava funktsiooni keelustamine, kuivõrd seda selgelt kuritarvitatakse.

#### 2.4.3 Õigus tervise kaitsesele (PS § 28)

Põhiseaduse §-s 28 sätestatud igapäevane õigus tervise kaitsesele on mitmetahuline põhiõigus, mis on tihedalt seotud PS §-s 10 sätestatud õigusega inimväärikusele, PS §-s 16 sätestatud õigusega elule ja PS §-st 26 tuleneva eraelu puutumatusega (nt kehaline ja vaimne puutumatusega).<sup>103</sup> Nii nagu eelnevalt käsitletud peatükis õigusele riigi kaitsesele, tuleneb ka siinkohal riigile kohustus rakendada positiivseid meetmeid, et inimeste elukeskkond oleks tervislik ja ohutu. Seetõttu peab riik rakendama meetmeid vältimaks inimeste haigestumist, vigastada saamist ning käesoleva töö konteksti sobituna ka surmaga lõppeda võivaid liiklusõnnetusi.<sup>104</sup>

Siinkohal võib argumenteerida, et riik on ilmselgelt võtnud vastu meetmeid surmaga lõppeda võivate liiklusõnnetuste vältimiseks. Selle peale võib omakorda küsida, aga kas ka piisavalt? Kas olukorras, kus tehnika arenguga on tekkinud uued võimalused (nutitelefonide tulek, Waze rakendus), on seadusandja ka ise ajaga kaasas käinud? Nagu varasemalt selgitatud, siis radariavastaja kasutamine keelustati seadusega ära. Ühel hetkel oli ka radariavastaja näol tegemist millegi uudsega, mida (liiklus)seadus ei reguleerinud.

Ilmselgelt pole käesoleva töö autoril statistikat, kui mitu liiklusõnnetust on toimunud sel moel, et nt joobes juht on Waze abil esmalt edukalt vältinud puhumisreidi, aga seejärel kuskil mujal

---

<sup>103</sup> Kärt Muller, Ave Henberg, Angelika Sarapuu. Põhiseaduse § 28 kommentaar, komm 1. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>104</sup> *Ibidem*, komm 7.

liiklusõnnetuse põhjustanud. Vaevalt sellist statistikat üldse eksisteeribki aga seniks, kuni on vähemalt oht, et nii võib juhtuda, tuleks Waze vastava funktsiooni keelustamist vähemalt kaalutleda.

Tervisepõhiõigus on kaalukas põhiõigus, mille realiseeritavus annab eeldused teiste põhiõiguste realiseerimiseks. Sellegipoolest ei saa sellele põhiõigusele automaatselt omistada suuremat kaalu kui mõnele teisele põhiõigusele.<sup>105</sup> Nii ei saa väita, et tervisepõhiõigus ja sellega kaasnev riigi positiivne kohustus rakendada meetmeid liiklusohutuse tõstmiseks on kaalukam, kui õigus väljendusvabadusele. Nagu eelnevalt mainitud, on väljendusvabadus demokraatliku riigi alustalana üks kaalukamaid põhiõigusi. Õigus tervise kaitsele on aga üks mitmest käesolevas töös välja toodud vastuargumendist väljendusvabaduse piiramiseks ning lõpuks tuleb piirangu eesmärke hinnata kogumis.

Riik realiseerib oma positiivset kohustust tervise kaitsele paljude erinevate meetmete abil, enamik neist tegevustest on koondatud liiklusohutusprogrammi (LOP).<sup>106</sup> LOP-i eesmärgiks on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine selliselt, et aastate 2023-2025 keskmisena ei hukuks liikluses üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas. LOP-iga defineeritakse selgesõnaliselt raamistik, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse ning ühegi inimese hukkumine või rasekelt vigastada saamine liikluses ei ole aktsepteeritav. Liiklusohutussüsteemi otsuste tegemisel seatakse kõigil otsustustasanditel eesmärgiks maksimaalne liiklusohutuse tagamine.<sup>107</sup>

Nagu korduvalt töös rõhutatud, on ka käesoleva magistritöö läbiv eesmärk liiklusohutus ning kokkuvõtvalt võib LOP-i kohta öelda seda, et üldjoontes kattub LOP-i tegevusplaan sellega, mida on seni rakendatud. Midagi märkimisväärselt uuenduslikku sealt ei leia ning arvestades aina kahanevat inimressurssi PPA ridades, on autor kõhkleva seisukohal nii LOP-is ettenähtud plaanide/tegevuste täitmise kui ka soovitatavate tulemuste saabumise osas. Kui LOP-is on eesmärgiks seatud, et aastate 2023-2025 keskmisena ei hukuks liikluses üle 40 inimese, siis

---

<sup>105</sup> *Ibidem*, komm 8.

<sup>106</sup> Vabariigi Valitsus kinnitas 16.02.2017 korraldusega nr 54 liiklusohutusprogrammi aastateks 2016-2025, millega määratakse järgneva kümnendi liiklusohutuse põhimõtted, millest riigi liiklusohutuse kujundamisel lähtutakse.

<sup>107</sup> Transpordiamet. Liiklusohutusprogramm 2016-2025. Veebis aadressil: <https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm> (11.04.2022).

võrdlusena toob autor näite, et aastate 2016-2021 keskmisena hukkus liikluses 58,66 inimest.<sup>108</sup> Liiklusohutuse tõstmise läbi iga üksikisiku tervise kaitsmine on seega riigi seisukohalt ääretult oluline ning näha on, et selle nimel ka pingutatakse, ent autori hinnangul mitte piisavalt. Seda näitab mh nii veapunktiüsteemi kui ka lõigupõhiste kiiruskaamerate kasutusele võtmisega venitamine. Viimati mainitud meetmete näol võib sealjuures olla tegu tõelist ja kohest efekti anda võivate muudatustega, mille ainuüksi juba katsetamisega viivitamine on autori hinnangul kahetsusväärne. Neid meetmeid käsitleb autor lähemalt töö kolmandas peatükis.

#### 2.4.4 Õigus omandi kaitsele (PS § 32)

Põhiseaduse § 32 esimese lause kohaselt on igaühe omand puutumatu ja võrdselt kaitstud.<sup>109</sup> AÕS § 68 lg 1 kohaselt on omand isiku täielik õiguslik võim asja üle. Omanikul on õigus asja vallata, kasutada ja käsutada ning nõuda kõigilt teistelt isikutelt nende õiguste rikkumise vältimist ja rikkumise tagajärgede kõrvaldamist.<sup>110</sup> Puutumatus tagamiseks peab riik kehtestama õigusnormid, mis võimaldavad omandit kaitsta.<sup>111</sup> Nii on riik kehtestanud mitmed kriminaalõiguslikud sanktsioonid omandi vastu suunatud süütegude eest. Karistusseadustikus on varavastaste süütegude peatüki (13. ptk) all eraldi jaotis omandi vastu suunatud süütegudest, milleks on nt vargus (KarS § 199), röövimine (KarS § 200) ja omastamine (KarS § 201) aga ka asja rikkumine ja hävitamine (KarS § 203) jt.

Käesoleva töö kontekstis on õigus omandi kaitsele asjakohane taaskord tööd läbiva liiklusohutuse seisukohalt. Nagu selgitatud ka tööd sissejuhatavas osas, on liiklusreeglite rikkumiste ja liiklusõnnetuste toimumise vahel selge põhjuslik seos ning liiklusreegleid rikkuvad juhid kujutavad endast ohtu teiste liiklejate omandi puutumatusse. Liiklusõnnetuse legaalseaduse definitsiooni kohaselt on liiklusõnnetus juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju.<sup>112</sup>

Ehkki liiklusõnnetuse definitsioon otsesõnu ei järelda, et varaline kahju tekib iga liiklusõnnetuse korral, siis praktikas see reeglina nii on. Varaliseks kahjuks tuleb lugeda nii rebenenud riideset kui ka sõiduki kriimustatud keredetaili. Ka juhul, kui esemeliselt pole

---

<sup>108</sup> Liiklusõnnetuste statistika. Transpordiamet. Veebis aadressil: <https://www.transpordiamet.ee/liiklusõnnetuste-statistika> (25.04.2022).

<sup>109</sup> Eesti Vabariigi põhiseadus, RT I, 15.05.2015, 2. § 32.

<sup>110</sup> Asjaõigusseadus, RT I, 08.12.2021, 3

<sup>111</sup> Maivi Ots, Aleksei Kelli, Peeter Roosma. Põhiseaduse § 32 kommentaar, komm 14. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>112</sup> Liiklusseadus. RT I, 22.03.2022, 4. § 2 p 32.

varalist kahju tekkinud, tekib varaline kahju juba siis, kui kiirabi sõidab osaliste meditsiiniliseks läbivaatamiseks õnnetuse sündmuskohale. Sellisel juhul on varalise kahju kandjaks riik (haigekassa). Kui ükski eelloetletud eeldustest pole täidetud, siis tegelikkuses polegi tegemist liiklusõnnetusega. Liiklusõnnetus ja omandiõiguse riive käivad seega n-ö käsikäes.

Õigus omandi kaitsele on seega relevantne ka käesoleva töö kontekstis, kuivõrd taotletav eesmärk on liiklusohutus. 2021. aastal oli kõikidest surmaga lõppenud liiklusõnnetustest 22 (42%) õnnetuse puhul üks osalejatest joobes, sh ühel juhul oli juht tarvitanud narkootilisi ja psühhotroopseid aineid.<sup>113</sup> Paraku pole võimalik leida statistikat, kui sagedasti ja millises ulatuses olid liiklusõnnetuste põhjustajaks muude liiklusreeglite rikkujad. Nimelt lahendatakse enamjaolt kergemad liiklusõnnetused poolte vahel politseid kaasamata, sageli ei vormistata liiklusõnnetust ka ametlikult, vaid lepitakse kokku mõlema osapoole jaoks sobiv rahaline kompensatsioon. Seetõttu jääb ka kindlaks tegemata liiklusõnnetusele eelnenud sündmuste ahel, sh kas õnnetuse põhjustanud sõiduki juht ületas kiirust, oli põhjuseks ebapiisav ohutu pikivahe või midagi muud.

Parandades liiklusohutust läbi riigi positiivsete tegevuste, väheneb risk sattuda liiklusõnnetusse ning seeläbi on ka omandi puutumatus paremini kaitstud. Autor on oma varasema töökogemuse tõttu pidanud lugematu arv kordi lahendama liiklusõnnetusi, mille põhjustaja oli õnnetusele vahetult eelnenult rikkunud teadlikult ja tahtlikult liiklusreegleid. Sellises olukorras on rikutud kannatanu osapoole õigust omandi puutumatusse ning sõidukitest rääkides ei saa mainimata jätta, et sageli kahaneb liiklusõnnetuse korral sõiduki turuväärtus märkimisväärselt isegi siis, kui sõiduki kahjud polnud suured ning sõiduk taastati täielikult avarieelsesesse seisukorda.

Kõigi Eestis registreeritud sõidukite osalemist liiklusõnnetustes on võimalik kontrollida Eesti Liikluskindlustuse Fondi avalikult kodulehelt.<sup>114</sup> Seniks kuni kontroll sõidukite õnnetuste järgse remondi osas on puudulik, tuleb ette olukordi mil sõidukeid ei taastata täielikult või piisavalt korralikult, mistõttu jätavad paljud inimesed liiklusõnnetuses osalenud kasutatud auto ostmata või pakuvad selle eest oluliselt madalamat hinda.

---

<sup>113</sup> Liiklusaasta ülevaade 2021. Transpordiamet. Veebis aadressil: <https://transpordiamet.ee/liiklusaasta-2021> (20.04.2022).

<sup>114</sup> Sõiduki liikluskahjude kontroll. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Veebis aadressil: <https://www.lkf.ee/et/kahjukontroll> (25.04.2022).

Liiklusseaduse § 73 lg 7 p 1 kohaselt kaotab mootorsõiduk või selle haagis kehtivatele tehnonõuetele vastavuse, kui kindlustusandja loeb mootorsõiduki või selle haagise hävinuks.<sup>115</sup> See tähendab, et vähemalt hävinuks kuulutatud sõiduki taastamise osas on teatav kontroll säilinud. Kui aga sõidukit hävinuks ei kuulutata, kuid on sellegipoolest saanud märkimisväärselt vigastada, siis sel juhul kontroll sisuliselt puudub.

Avariiliste sõidukite ohtlikkusele osutab tähelepanu ka Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA), jagades enda kodulehel soovitusi kasutatud sõidukite ostmise korral. Nii on ka seal jagatud esmalt soovitusi kontrollida sõiduki avariilisust Liikluskindlustuse Fondi kodulehelt, kuid erilist rõhku pannakse peidetud avariilisusele. TTJA jagab enda kodulehel koguni juhiseid, kuidas sõiduki avariilisust ise kontrollida<sup>116</sup>, mis tähendab, et tegemist on piisavalt levinud probleemiga TTJA praktikas.

Liikluskindlustuse seaduse<sup>117</sup> § 26 lg 9 kohaselt hüvitatakse sõiduki väärtuse vähenemisest tekkinud kahju juhul, kui sõiduk sai kindlustusjuhtumis raskelt kahjustada ja kahjustatud isik nõuab sõiduki taastamise mõistlike kulutuste hüvitamist. Sõiduk on raskelt kahjustatud, kui selle taastamise kulud ületavad 50 protsenti sõiduki turuhinnast ja taastusremont hõlmab kandevkere või raami kuju taastamist olulises ulatuses. Seega ei hüvitata liikluskindlustuse seaduse alusel avariiliste sõidukite vastu olevast vähenenud ostuhuvist tingitud sõiduki väärtuse vähenemist. Avarii tagajärjel tekkinud vähenenud ostuhuvist tingitud sõiduki väärtuse vähenemist ka keeruline tõendada, ent juba asjaolu, et sellest räägitakse<sup>118</sup> ning ka TTJA hoiatab tarbijaid avariilise sõiduki ostmisest, omab see omandi kaitse seisukohalt puutumust käesolevat tööd läbiva liiklusohutuse eesmärgiga.

Riik peab seega igal võimalikul viisil tagama maksimaalselt ohutu liikluskeskkonna kõigile liiklejatele ja seda kõigi käesolevas peatükis loetletud eesmärkide nimel.

---

<sup>115</sup> Liiklusseadus. RT I, 22.03.2022, 4.

<sup>116</sup> Kasutatud auto ostmine. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti koduleht. Veebis aadressil: <https://www.ttja.ee/eraklient/tarbija-oigused/kaubandus-teenused/kasutatud-autod#kasutatud-auto-ostmi> (25.04.2022).

<sup>117</sup> Liikluskindlustuse seadus. RT I, 31.03.2022, 6.

<sup>118</sup> Kristjan Pihl. „Pealtnägija“: kasutatud autode turul lobbab metsik lääs. ERR, 03.11.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608391007/pealtnagija-kasutatud-autode-turul-lokkab-metsik-laas> (25.04.2022).

### 3 VÄLJENDUSVABADUSE PIIRAMISE PÕHISEADUSPÄRASUSE KONTROLL

Kui väljendusvabaduse teostamisel on individuaalne vabadus, teiste inimeste õigused ja ühiskondlikud huvid läinud konflikti, on põhiülesandeks leida õiglane tasakaal individuaalsete õiguste ja vabaduste ning üldiste ehk ühiskondlike avalike huvide vahel. Väljendusvabaduse riive põhiseaduspärasuse hindamiseks tuleb kontrollida selle formaalset ja materiaalselt põhiseaduspärasust.<sup>119</sup> Tulenevalt subsidiaarsuse põhimõttest on riik piirangute sisu, ulatuse ja tugevuse osas küllalt vaba neid kehtestama, kuid seda kooskõlas PS üldise eesmärgi ja põhimõtetega ning seatud piiranguid põhistades.<sup>120</sup>

Proportsionaalsuse põhimõte tuleneb Põhiseaduse § 11 2. lausest, mille kohaselt peavad õiguste ja vabaduste piirangud olema demokraatlikus ühiskonnas vajalikud. Proportsionaalsuse põhimõttele vastavust kontrollitakse järjestikuliselt kolmel astmel – kõigepealt abinõu sobivust, siis vajalikkust ja vajadusel ka proportsionaalsust kitsamas tähenduses ehk mõõdukust. Ilmselgelt ebasobiva abinõu korral on proportsionaalsuse kontrollimine järgmistel astmetel tarbetu. Sobiv on abinõu, mis soodustab eesmärgi saavutamist. Vaieldamatult ebaproportsionaalne on sobivuse mõttes abinõu, mis ühelgi juhul ei soodusta eesmärgi saavutamist. Sobivuse nõude sisuks on kaitsta isikut avaliku võimu tarbetu sekkumise eest. Abinõu on vajalik, kui eesmärki ei ole võimalik saavutada mõne teise, kuid isikut vähem koormava abinõuga, mis on vähemalt sama efektiivne kui esimene. Arvestada tuleb ka seda, kuivõrd koormavad erinevad abinõud kolmandaid isikuid, samuti erinevusi riigi kulutustes. Abinõu mõõdukuse üle otsustamiseks tuleb kaaluda ühelt poolt põhiõigusse sekkumise ulatust ja intensiivsust, teiselt poolt aga eesmärgi tähtsust.<sup>121</sup>

Varasemalt viidatud Prantsusmaal rakendatud keeld on Prantsusmaa põhiseadusnõukogus põhiseaduspärasuse kontrolli n-ö edukalt läbinud. Nimelt esitas navigeerimisrakendus *Coyote*<sup>122</sup> 16.09.2021.a advokaatide vahendusel Prantsusmaa põhiseadusnõukogule taotluse tunnistada Prantsusmaa siseministri määrus nr 2021-468 põhiseadusega vastuolus olevaks.<sup>123</sup> 19.04.2021.a Prantsusmaa siseministri määrusega nr 2021-468 vastu võetud liiklusseadustiku

---

<sup>119</sup> Rait Maruste, Karmen Turk. Põhiseaduse § 45 kommentaar, komm 17. – Ü. Madise jt (toim).

<sup>120</sup> *Ibidem*, komm 18.

<sup>121</sup> RKPJK 06.03.2002.a otsus nr 3-4-1-1-02, punkt 15.

<sup>122</sup> Sarnane Waze rakendusele. Vt lähemalt: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Coyote\\_\(syst%C3%A8me\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Coyote_(syst%C3%A8me)) (13.04.2022).

<sup>123</sup> Prantsusmaa põhiseadusnõukogu 24.11.2021 otsus nr 2021-948 *QPC. Décision n° 2021-948 QPC du 24 novembre 2021. le Conseil constitutionnel*. Veebis aadressil: <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2021/2021948QPC.htm> (13.04.2022).

muudatuse kohaselt võivad prefektid alates 1. novembrist 2021 ajutiselt keelata sõiduabi või geograafilise asukoha järgi navigeerimise (GPS) rakendustel edastada sõnumeid, mis annavad märku teatud eriti tundlikest liikluskontrollidest.<sup>124</sup>

Keelu alla kuuluvad eriti tundlikud liikluskontrollid hõlmavad joobekontrolle (nii alkoholi, kui narko), isikute otsimine (kuritegelikel või terroristlikel põhjustel, põgenemised jne), sealhulgas sõidukite või pagasi läbiotsimine. Nendest politseikontrollidest teatamise keelamise otsustab prefekt politsei taotlusel või otse siseministeerium. Sõidu- ja navigeerimisabi rakendustel säilib õigus teatada teedel olevatest kiiruskaameratest.

Kui käesolevas töös taotleb autor Waze vastava funktsiooni täielikku keeldu, siis Prantsusmaal on keelu kehtivusaeg vere alkoholi- või narkootikumide analüüsi puhul 2 tundi, muudel juhtudel 12 tundi ning keeld kehtib väljaspool asulaid 10 km raadiuses, asulas 2 km raadiuses. Kontrollidega seotud alade nähtamatuks muutmiseks peab politsei teatama igakordselt sellest sõidu- või navigatsiooniabiteenistuse operaatoreid, et viimased tõkestaksid nendest kontrollidest teavitamise võimaluse kasutajatel.<sup>125</sup>

Eelnevalt viidatud *Coyote* kaebuses leiti esmalt, et keelata teave ei kujuta endast sõna- ja suhtlusvabaduse kuritarvitamist ja vastav keeld riivaks sõna- ja suhtlusvabadust, ning et vastav keeld pole vajalik, asjakohane ega proportsionaalne seadusandja taotletava eesmärgiga (p 4). Teiseks väidab hageja, et viidatud sätted rikuvad võrdse kohtlemise põhimõtet, kehtestades mitu erinevat põhjendamatut nõuet nende teenuste osutajate vahel, olenevalt sellest, kas nad on asutatud Prantsusmaal või mitte (p 5). Kolmandaks leiti, et vastav keeld vähendaks huvi nende teenuse vastu, tekitades samas neile suured kulud, piirates ebaproportsionaalselt ettevõtlusvabadust ning rikutakse riigilõivude võrdsuse põhimõtet (p 6). Neljandaks kritiseerib kaebaja äriühing neid sätteid põhiseaduse artikli 34 ja õiguse elule eiramises, jättes tagamata administratsiooni poolt liikluskontrolli teostamise eest vastutavate riigiametnike asukoha operaatoritele edastamise konfidentsiaalsuse (p 7). Lõpetuseks leiti ka seda, et need sätted

---

<sup>124</sup> MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR. Décret no 2021-468 du 19 avril 2021 portant application de l'article L. 130-11 du code de la route. Veebis aadressil: [https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=rWXLhSIPJ6zBPMc\\_yV\\_svHVJuIQ6JzF-OpWjnV9d5-k=](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=rWXLhSIPJ6zBPMc_yV_svHVJuIQ6JzF-OpWjnV9d5-k=) (13.04.2022).

<sup>125</sup>Ministère de l'intérieur. Communiqué de presse. Le signalement de certains contrôles routiers particulièrement sensibles pourra être interdit à partir du 1er novembre 2021 sur les services d'aide à la navigation (GPS), Pariis 21.04.2021. Veebis aadressil: <https://www.interieur.gouv.fr/sites/minint/files/medias/documents/2021-06//CP-du-21-avril-2021-invisibilite-numerique.pdf> (13.04.2022).

eiravad rikkumiste ja karistuste seaduslikkuse põhimõtet, arvestades operaatoritele pandud kohustuse ebapiisavat täpsust, mille rikkumine on kriminaalkorras karistatav (p 8).

Seoses kaebusega sõna- ja suhtlusvabaduse rikkumise kohta leidis põhiseadusnõukogu, et vastavalt 1789. aasta inimõiguste ja kodaniku õiguste deklaratsiooni artiklile 11 on mõtete ja arvamuste vaba edastamine inimese üks väärtuslikemaid õigusi: iga kodanik võib seetõttu vabalt rääkida, kirjutada, trükkida, välja arvatud vastust selle vabaduse kuritarvitamise eest seadusega määratud juhtudel. Arvestades sidevahendite praegust olukorda ja silmas pidades avalike sidussideteenuste üldist arengut ning nende teenuste tähtsust demokraatlikus elus osalemisel ning ideede ja arvamuste väljendamisel, tähendab see õigus juurdepääsuvabadust nendele teenustele ja õigust seal end väljendada (p 10). Järgnevalt viitas põhiseadusnõukogu põhiseaduse paragrahvile 34, mis sätestab, et seadus kehtestab eeskirjad [---] kodanikuõiguste ja kodanikele avalike vabaduste teostamiseks antud põhitagatiste kohta. Sellest lähtuvalt on seadusandjal võimalik kehtestada reegleid, mis ühitavad avaliku korra tagamise põhiseadusliku väärtuse ja õigusrikkumiste toimepanijate otsimise eesmärgi saavutamise ning suhtlemisvabaduse ja sõnavabaduse kasutamise. Sõna- ja suhtlemisvabadus on aga seda väärtuslikum, et selle kasutamine on demokraatia tingimus ning üks tagatisi teiste õiguste ja vabaduste austamise kohta. Sellest järeldub, et sekkumine selle vabaduse teostamisse peab olema taotletava eesmärgiga vajalik, asjakohane ja proportsionaalne (p 11).

Liiklusseadustiku artiklis L. 130-11 on sätestatud, et haldusasutus võib teatud teeäärsete kontrollide käigus keelata geograafilise asukoha alusel elektroonilise sõidu- või navigatsiooniabiteenuse operaatoritel edastada selle teenuse kasutajate saadetud sõnumeid ja märguandeid. Sama seadustiku artikli L. 130-12 1° kohaselt karistatakse selle keelu eirajaid kaheaastase vangistusega ja rahatrahviga 30 000 eurot (p 12). Need sätted, mis lubavad haldusasutusel jätta avalike sidussideteenuste kasutajad ilma võimalusest vahetada teatud teavet, riivavad sõna- ja suhtlusvabadust (p 13).

Samas leidis Prantsusmaa põhiseadusnõukogu, et esiteks järgivad need sätted, mille eesmärk on takistada autojuhtidel teatud politseikontrollist kõrvale hiilimast, põhiseaduslikku eesmärki kaitsta avalikku korda ja rikkumiste toimepanijaid tabada (p 14).

Teiseks saab selle keelu kehtestada ainult teeäärsete kontrollide puhul nagu nt vere alkoholi- ja uimastitarbimise kontrolli, isikusamasuse kontroll koos sõidukite ja pagasi läbiotsimisega

õigusasutuste määratud läbiotsimised kuritegude või väärtegude osas, mille eest karistatakse vähemalt kolmeaastase vangistusega ning juhtide või reisijate kontrollimine isikute tuvastamiseks, keda otsitakse ohu tõttu, mida nad kujutavad endast avalikule korrale või turvalisusele või seetõttu, et nende suhtes on tehtud otsus psühhiaatriaasutusse paigutamise kohta või on sellisest asutusest põgenenud. See keeld kehtib ainult nende kontrollide kohta, mis on ammendavalt loetletud ja mille hulka ei kuulu kiiruse kontrollimine (p 15).

Kolmandaks on keelu kehtivusaeg piiratud vere alkoholi- või narkoanalüüsi korral kahe tunniga, muudel juhtudel kaheteistkümne tunniga. Pealegi, selle keelu raadius ei tohi ulatuda üle kümne kilomeetri kontrollpunkti ümber, kui viimane asub väljaspool asulaid, ja üle kahe kilomeetri asulas (p16).

Samas leidis põhiseadusnõukogu, et see keeld kehtib igasuguse teabe suhtes, mida teenuse osutaja tavaliselt kasutajatele jagab. Seega kehtib see tõenäoliselt suure osa teabe kohta, mis pole politseikontrolliga seotud. Neil asjaoludel kujutab see keeld endast sõna- ja suhtlemisvabadusse sekkumist, mis ei ole taotletava eesmärgiga kohane, vajalik ega proportsionaalne (p 18). Sellest tulenevalt tunnistas põhiseadusnõukogu põhiseadusega vastuolus olevaks ja sõna- ning suhtlusvabadust piiravaks teabe edastamise piiramist, mis ei ole seotud politseikontrolliga (p 19).

Lõpuks leidis põhiseadusnõukogu, et vaidlustatud sätteid kohaldatakse kõikidele Prantsusmaa territooriumil kasutatavate süsteemide operaatoritele, olenemata sellest, kas nende asukoht on Prantsusmaal või välismaal. Seetõttu ei kehtesta need nende ettevõtjate erinevat kohtlemist (p 22) ning leidis kokkuvõtvalt, et vaidlustatud sätted ei riku ei ettevõtlusvabadust ega avalike maksude võrdsuse põhimõtet ega põhiseaduse artiklit 34 (sõna- ja suhtlusvabadus), inimväärikuse kaitsmise põhimõtet, süütegude ja karistuste seaduslikkuse põhimõtet ega muid põhiseadusega tagatud õigusi või vabadusi (p 25).

Prantsusmaa näitel on rakendatud meede läbinud seega edukalt ka põhiseaduspärasuse kontrolli, kuid siinkohal soovib autor rõhutada, et käesoleva töö esmane eesmärk on Waze vastava funktsiooni täielik keelustamine, mis kujutab endast suuremat riivet väljendusvabadusele kui Prantsusmaal. Seetõttu peavad meedet toetavad põhjendused olema eriti kaalukad.

### 3.1 Meetme sobivus

Riigikohtu tõlgendusel pole piirangu sobivuse kriteerium rahuldatud mitte üksnes siis, kui piirang ka tegelikult aitab kaasa eesmärgi saavutamisele, vaid piisab ka sellest, et eesmärki on põhimõtteliselt võimalik vaidlusaluse meetmega saavutada.<sup>126</sup> Vaieldamatult ebaproportsionaalne on sobivuse mõttes abinõu, mis ühelgi juhul ei soodusta eesmärgi saavutamist ning sobivuse nõude sisuks on kaitsta isikut avaliku võimu tarbetu sekkumise eest.<sup>127</sup> Kui vaidluse all on säte, mida pole veel rakendatud, siis saabki üksnes hinnata abstraktset sobivust, ehkki võimalik on tugineda ka teiste riikide kogemusele või analoogsete sätete rakendamise kogemusele.<sup>128</sup>

Nagu varasemalt selgitatud, pole käesoleval hetkel Eesti seadustes Waze vastava funktsiooni kasutamine reguleeritud ning meetme sobivuse abstraktse hindamise kõrval on otstarbekas toetuda ka Prantsusmaa kogemustele. Prantsusmaa põhiseadusnõukogu leidis, et meede, mille eesmärk on takistada autojuhtidel politseikontrollist kõrvale hiilimast, järgib põhiseaduslikku eesmärki kaitsta avalikku korda ja rikkumiste toimepanijaid tabada ning navigeerimisrakendustes politsei asukoha reaalselt märkimise keelamine on meetmena selleks sobiv.

Meetme sobivuse juures tooks autor välja ka põhiseaduse kommenteerijate huvitava tõlgenduse viimati viidatud Riigikohtu lahendist, mille kohaselt peab seadusandjale jääma võimalus eksida ning võtta vastu põhiõigusi piiravaid seadusi, mis osutuvad eesmärgi saavutamiseks ebasobivaks. Enne meetme rakendamist on seega otsustav see, kas meetmelt saab üldse tõhusust oodata. Nii võib sobivuse kriteeriumi määratleda ka negatiivselt ja öelda, et sobiv on meede, mille puhul pole eesmärgi saavutamine võimatu. Just sellisele käsitlusele viitab Riigikohtu kasutatud väljend „põhimõtteliselt võimalik.“<sup>129</sup>

Nagu kirjeldatud käesoleva töö varasemates etappides, suureneb järjepidevalt Waze kasutajate arv, mis omakorda tähendab sinna lisatava informatsiooni aina operatiivsemat sisestamist ning ka sellest informatsioonist „kasu“ saajate hulka. Ja nagu taaskord varasemalt toodud, leidub suur hulk sõidukijuhte (aga mitte ainult – nt Prantsusmaa Covid-19 aegne *lockdown*'i näide,

---

<sup>126</sup> RKÜK 11.06.2019.a otsus nr 5-18-8/19, p 62.

<sup>127</sup> RKPJK 06.03.2002.a otsus nr 3-4-1-1-02, p 15.

<sup>128</sup> Hent Kalmo, Oliver Kask. Põhiseaduse § 11 kommentaar, komm 36. Ü. Madise jt (toim).

<sup>129</sup> *Ibidem*, komm 37.

autovargad, narkootikumide vedajad jne), kes seda informatsiooni kuritarvitavad ja seeläbi sellest kasu saavad. Nagu selgitatud käesoleva töö teises peatükis, siis see „kasu“ tuleb tegelikkuses teiste inimeste õigushüvede ohtu seadmise arvelt.

Keelustades seadusega reaalajas politsei asukohainfo edastamise navigeerimisrakenduste kaudu, tõuseb liiklusjärelvalve efektiivsus – joobes juhid kõrvaldatakse liiklusest ning muud ohtlikud rikkujad tabatakse. Väheneb inimeste karistamatuse tunne ning korralikult liigeldakse kõikjal, mitte ainult politseipatrulli/kiiruskaamera vahetus läheduses. Kuivõrd nõuded meetme sobivusele on viimati viidatud Riigikohtu seisukohtade põhjal küllaltki madalad, peab autor siinkohal meetme sobivuse analüüsi piisavaks ning alljärgnevalt analüüsitakse põhjalikumalt olulisemaid põhiõiguse riivega tekkivaid küsimusi. Meedet tuleb seega lugeda taotletava eesmärgi elluviimiseks sobivaks.

### 3.2 Meetme vajalikkus

Põhiõiguse piirang on vajalik, kui eesmärki ei ole võimalik saavutada mõne teise, kuid isikut vähem koormava abinõuga, mis on vähemalt sama efektiivne kui esimene. Alternatiivide valikul tuleb arvestada ka seda, kuivõrd koormavad erinevad abinõud kolmandaid isikuid, samuti riigi kulutuste erinevust ühe või teise abinõu rakendamise korral.<sup>130</sup> Kuivõrd töö üldine eesmärk on liiklusohutus, tuleb järgnevalt leida võimalikud alternatiivid vastava eesmärgi saavutamiseks. Efektiivsem joobes juhtide ja muude tõsiste liiklusrikkujate tabamine, ehk suurem liiklusohutus on saavutatav ennekõike liiklusjärelvalvesse pandava ressursi suurendamise teel. See eeldab esmalt politsei võimekuse kaardistamist.

Aastast 2008-2020 on Politsei- ja Piirivalveameti töötajate arv vähenenud 27% ehk 1770 võrra (6607-lt 4837-le).<sup>131</sup> Tuleb mainida, et sinna ajavahemikku jääb ka ühendameti loomine 2010. aastal, tänu millele suudeti üksusi ümberstruktureerides teatud hulk ametikohti koondada, ent sisuliselt täideti seeläbi vaid teisi vabu ametikohti ehk seega ühendameti loomisega seonduvalt töötajate arv PPA-s märkimisväärselt ei vähenenud. Eelnevalt viidatud Siseministeeriumi analüüsis on toodud siseturvalisuse valdkonna töötajate arvu vähenemise üheks põhjuseks ka

---

<sup>130</sup> RKÜK 22.12.2014.a otsus nr 3-4-1-30-14, p 71.

<sup>131</sup> Eneli Vensel ja Kati Päike. Politseinike ja päästjate tulevikuvajaduse ning töötasu analüüs. Siseministeerium, 2021, lk 15.

vajadus suunata koondatud töötajatest vabanev ressurss olemasolevate töötajate palgatõusuks, et motiveerida neid siseturvalisuse valdkonnas tööd jätkama.<sup>132</sup>

EL-is oli 2016–2018. aastal 100 000 elaniku kohta keskmiselt 340 politseiametnikku. Eestis oli see näitaja ligi 300 politseinikku.<sup>133</sup> PPA prognoosi järgi jääb järgmisel 10 aastal igal aastal puudu 75-115 politseinikku. Ligikaudu 430 politseiametnikku (10,5%) võivad päevapealt teha otsuse lahkuda politseiametniku töölt ja elatuda edaspidi politseipensionist. Need on politseiametnikud, kellel tekib 2021. aastal või on juba varem tekkinud õigus politseipensionile, kuid kes praegu veel töötavad politseiametnikuna. 32% (1201) kõikidest politseiametnikest võivad lahkuda teenistusest järgmise kümne aasta jooksul vanuse tõttu. Aastatel 2016–2020 lahkus teenistusest aastas keskmiselt 203 politseiametnikku. PPA prognoosi järgi lahkub 2031. aastaks keskmiselt 275 politseiametnikku aastas. Kuigi huvi politseiametniku elukutse vastu püsib, siis ei saa kõiki soovijaid värvata, kuna politseihariduse rahastamises on puudujääk. Arvestades politseiametnike asendusvajaduse kasvu lähiaastatel, on vajalik politseiharidusse suunata igal aastal täiendavalt 2,8 miljonit eurot.<sup>134</sup>

Igapäevased liiklejad teavad, kui vähe on tegelikult liiklusjärelvalvet teostavaid patrulle näiteks Tallinnas, kus on *ca* 900km<sup>135</sup> tänavaid. Arvestades, et näiteks Põhja prefektuuri Korrakaitsebüroo hulka kuuluv liiklusjärelvalvekeskus teostab liiklusjärelvalvet valdavalt kombineeritult, mis tähendab, et kõik ekipaažid on sisuliselt samas asukohas, kohtab liiklusjärelvalvet teostavaid patrulle Tallinnas väga harva. Võttes arvesse patrullide vähesust ning Waze rakenduse mõju liiklusele, kus liikluses on kord majas *ca* pool km enne ja pärast patrulli, on politseil ülevaade liikluses toimuvast korraka keskmiselt 0,5-1% kogu Tallinna tänavatel toimuvast. Maanteedel on see number protsentuaalselt veel kümneid kordi väiksem. Tõsi, need hinnangud on subjektiivsed ega tugine täpsetele arvutustele, kuid autor tugineb nende hinnangute andmisel oma varasemale politseitöö kogemusele, sellest tulenevatele erialastele teadmistele ja ka aastaid ülikooliõpingute kõrvalt Bolti taksojuhina<sup>136</sup> Tallinnas liiklemisele.

---

<sup>132</sup> *Ibidem*

<sup>133</sup> *Ibidem*, lk 16.

<sup>134</sup> *Ibidem*, lk 21.

<sup>135</sup> Seletuskiri Tallinna Linnavolikogu 03.06.2021. a otsuse eelnõu „Tallinna kohalike teede nimekiri” juurde. Veebis aadressil: <https://teele.tallinn.ee/documents/108483/view#preview> (03.02.2022).

<sup>136</sup> Autor täpsustab, et on taksojuhina sõitnud Tallinna ja selle lähiümbruse risti-põiki läbi, nii ööl kui päeval ja teab seetõttu Tallinna liiklusolusid väga hästi.

Fakt on aga see, et liiklusjärelvalvet teostavaid politseipatrulle kohtab väga harva ning kui nende vähestegi asukoht on Waze rakenduse abil kõikidele liiklejatele teada, võib see teatud tüüpi liiklejatele olla üpris julgustavaks. Nagu eelpool selgitatud, kuritarvitab suur hulk autojuhte seda informatsiooni ning autori hinnangul on naiivne arvata, et politsei asukoha täpne teadmine rahustab liiklust, mõjudes seeläbi liiklusturvalisusele positiivselt.

Arvestades, et töötajate nappus on muutunud järjest kriitilisemaks, on ilmne, et tulevikus suureneb surve ka siseturvalisuse valdkonnas, ent erinevalt erasektorist, ei saa riik loobuda avalike teenuste pakkumisest. Samal ajal tuleb hoida ja parandada valmisolekut võimalikeks kriisiolukordadeks ning võimekust erinevate ohtudega tegeleda ja neid ennetada. Juba praegu on siseturvalisuse teenuste pakkumine senisest suurema surve all eelkõige suure hulga eriteenistujate pensionile siirdumise tõttu, aga ka rahvastiku üldise vananemise ning tööturule sisenevate noorte arvu vähenemise tõttu. Konkurents nii kogu tööturul kui ka asutuste vahel, samuti kandidaatidele esitatavad kõrged nõuded süvendavad tööjõunappusest põhjustatud probleeme veelgi. Ka Riigikontrolli aastaaruandest<sup>137</sup> järeldeb, et esmateenuste osutamises seisavad ees murrangulised muutused, millel võib olla oluline mõju teenuste kättesaadavusele, seda eriti piirkondades, mis ei ole Tallinna või Tartu lähedal. Probleemi põhjus on nii rahvastiku vananemine, mistõttu siseneb tööturule vähem noori, kui ka asjaolu, et noored ei eelista erialavalikul esmateenuseid pakkuvaid ameteid.<sup>138</sup>

Prognoos siseturvalisust tagavate politseiametnike arvule on seega täbar ning just seetõttu tulebki otsida viise ja meetmeid, kuidas tõsta nii ühiskonna tervikuna kui ka liikluse turvalisust. Seda, et olukord meie liikluses on halb, kinnitab ka asjaolu, et nii siseministerium, majandus- ja kommunikatsiooniministerium, kui ka Transpordiamet mõtlevad järjepidevalt, kuidas mõjutada eelkõige neid autojuhte, kes järjepidevalt rikuvad liikluseeskirju ja seavad kaasliiklejad ohtu. Nii tahetakse Eestis võtta kasutusele veapunktiisüsteem (VPS), mis peaks olema efektiivne just järjepidevate rikkujate ohjamiseks. Tuntud liiklusjurist Indrek Sirk on veapunktiisüsteemi kohta öelnud järgmist: „*Me tahame liikluses luua mingisuguse sarnase süsteemi, kus me saame inimest jälgida pikemalt ja samas ka motiveerida teda selleks, et ta jälgiks oma käitumist natuke pikemalt, mitte see üks aasta, mis kustub väärteo karistusega. Vaid et ta teab, et tal piltlikult öeldes ripub sanktsioon pea kohal kauem*“.<sup>139</sup>

---

<sup>137</sup> Riigikontrolli aastaaruanne Riigikogule (2020). Esmatähtsate avalike teenuste tulevik. Tallinn: Riigikontroll.

<sup>138</sup> Vensel, Päike. Lk 22

<sup>139</sup> Toomas Prott. Veapunktiisüsteemi satuks veerand juhiloa omanikest. ERR 11.06.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608244257/veapunktiisusteemi-satuks-veerand-juhiloa-omanikest> (13.04.2022).

Tunnustatud liiklusjuristi väljaõeldu kinnitab ka käesoleva töö autori läbivat seisukohta, et teadlikult ja tahtlikult liiklusreegleid rikkuv juht peab arvestama võimalusega saada karistatud igal pool ja igal ajahetkel ning see võimalus peab olema reaalne, vaid see mõjub juhtide jaoks tõeliselt distsiplineerivalt.

Nagu leidis eelviidatud artiklis veapunktisüsteemi kohta Politsei- ja Piirivalveameti põhja prefektuuri liikluse patrulltalituse juht Varmo Rein, et „*paraku on nii, et mingi osa liiklejatest satub politsei orbiiti sagedamini kui teised, võib öelda, et järjepidevalt ja nende mõjutamiseks veapunktisüsteem olekski ilmselt efektiivne.*” Tulles tagasi käesoleva töö teema juurde, siis sooviks käesoleva töö autor eelnevalt tsiteeritule vastata, et paraku on ka nii, et mingi osa liiklejatest selgelt kuritarvitab Waze rakenduses olevat politsei patrulli asukohainfot ja neid veapunktisüsteem autori hinnangul ei mõjuta. Nad väldivad Waze abil politseile seaduse rikkumis(t)ega vahele jäämist nii veapunktisüsteemiga kui ka ilma selleta. Ja nende mõjutamiseks oleks vastava keelu elluviimine ilmselt efektiivne.

Eeltoodu näitab ilmekalt, et Eesti liikluses toimuv pole sugugi mitte rahuldav ning järjepidevalt tegeletakse uute meetmete loomisega liiklusturvalisuse tõstmise nimel. Siinkohal toob autor taaskord välja, et mida aeg edasi, seda rohkem lisandub Waze rakenduse kasutajaid, ehk siis käesoleva tööga püstitatud probleem aina süveneb. Veapunktisüsteem on küll olemuselt efektiivne, aga kui Waze abil välditakse igal võimalikul moel seadust rikkudes politseile n-ö vahele jäämist, pole sellest abi.

Ehkki autor on poolt ja nõustub veapunktisüsteemi üldise olemuse ja eelistega, on muidugi kahetsusväärne, kui kaua võtab Eesti riigil aega taoliste muudatuste elluviimine. Veapunktisüsteemist on Eestis räägitud juba 90ndate lõpust, kui veapunktisüsteemi esialgne kavand sai valitsuse liikluskomisjonilt heakskiidu aastal 1998. Näiteks aastal 2009 valmis Maanteeameti tellitud ja Tallinna Tehnikakõrgkooli poolt läbi viidud uuring „*Veapunktisüsteemi rakendamise vajalikkus ja oodatav mõju Eesti liiklusohutusele*“.<sup>140</sup> Tegemist oli põhjaliku uuringuga, milles käsitleti erinevate riikide nagu Rootsi, Poola, Saksamaa jt teoreetilisi teadmisi kui ka praktilisi kogemusi ning jõuti järeldusele, et ka Eestis

---

<sup>140</sup> Veapunktisüsteemi rakendamise vajalikkus ja oodatav mõju Eesti liiklusohutusele. Tallinna Tehnikakõrgkool, 2009. Allalaetav fail veebis aadressil: <https://transpordiamet.ee/media/3458/download> (14.04.2022).

on vaja tõhustada meetmeid ennekõike sagedaste liiklusrikkujate ohjamiseks ja veapunktsüsteem on selleks sobiv meede.

Ilmselt on siiski ka neid juhte, kes ei teavita teisi liiklejaid puhumisreididest, küll aga kiirust mõõtvast patrullist. Seetõttu ei saa mainimata jätta, et joobes juhte liikleb meie teedel igal ajal ja igal pool ning sageli jäädaksegi vahele just nimelt kiiruse ületamisega. Teavad ju ilmselt paljud, et alkohol tõstab enesekindlust, mistõttu kipuvad joobes juhid liikluses kiirust ületama ja praktikuna võib käesoleva töö autor kinnitada, et paljud joobes juhid reedavadki end just lubatust suurema sõidukiirusega. Joove samas hajutab tähelepanu ja aeglustab reaktsiooni, mistõttu on tegemist väga ohtliku kombinatsiooniga ning seetõttu on joobes juhtidel ka oluliselt suurem tõenäosus sattuda liiklusõnnetustesse.

Möödunud aasta kohta ütles politsei kokkuvõtvalt, et joobes juhte oli vähem, kui aasta varem.<sup>141</sup> Sellisesse statistikasse tuleb aga suhtuda ettevaatlikult. Teatavasti jätkus 2020. aastal alanud Covid-19 pandeemia ka aastal 2021, millest tulenevalt toimus vähem erinevaid üritusi ning väiksem oli ka liikluskoormus.<sup>142</sup> Ka politsei järelevalve oli suures mahus teistsuguse suunitlusega, mil palju ressursi suunati Covid-19 meetmete kontrollile – maskikontroll kauplustes ja ühistranspordis, ettevõtete kontroll jne. Seega ei pruugi vähenenud joobes juhtide tabamise arv peegeldada reaalselt olukorda.

Teisalt jõuame taaskord tagasi käesoleva töö sissejuhatuse juurde. Nimelt suureneb endiselt nii nutitelefonide omanike kui ka Waze'i kasutajate arv. Ka see omab mõju joobes juhtide „vähenemisele“. Viimati mainitud sõna vähenemine on jutumärkides, kuivõrd see suure tõenäosusega on petlik – neid lihtsalt on erinevatel põhjustel vähem tabatud. Lisaks eelnevas lõigus toodule võib ühe põhjusena tuua sellesama Waze rakenduse. Olgu tegemist kiirust mõõtvaga patrulliga või puhumisreidiga – informatsioon jõuab rakendusse loetud sekunditega. Liiklejatel on seega hõlpsasti võimalik valida nii enda tervises seisundile kui ka soovitava liiklemiskiirusele sobiv teekond, efektiivselt politsei kontrolli vältides.

Nagu käsitletud varasemalt ettevõtlusvabadust käsitlevas peatükis, siis ka Waze ise rõhutab politsei vältimise funktsiooni kui üht peamist eelist teiste samalaadsete rakenduste ees. Politsei

---

<sup>141</sup> Joakim Klementi. Joobes juhte oli tänavu vähem kui mullu. ERR 27.12.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608447656/joobes-juhte-oli-tanavu-vahem-kui-mullu> 08.04.2022.

<sup>142</sup> The impact of COVID-19 lockdowns on road deaths in April 2020. PIN briefing. European Transport Safety Council (ETSC), 2020. Lk 8. Veebis aadressil: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Corona-Briefing\\_final.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Corona-Briefing_final.pdf)

vältimine on Waze rakenduse kohta avalikult kättesaadava informatsiooni kohaselt üks kolmest peamisest funktsioonist. Nii on ka nt Google Play rakenduste poest Waze rakenduse all esimene reklaam: „väldi liiklust, politseid ja õnnetusi“. Liikluse all on tõenäoliselt silmas peetud tihedat liiklust/liiklusummikuid ning reeglina toovad ka liiklusõnnetused kaasa liiklusummikuid. Seega on Waze rakendusel kokkuvõtlikult kaks peamist eesmärki – liiklusummikud ning politsei. Samas pole Waze kodulehelt või mujalt võimalik leida informatsiooni vastutustundlikust informatsiooni jagamisest ega võimalike tagajärgede peale mõtlemisest.

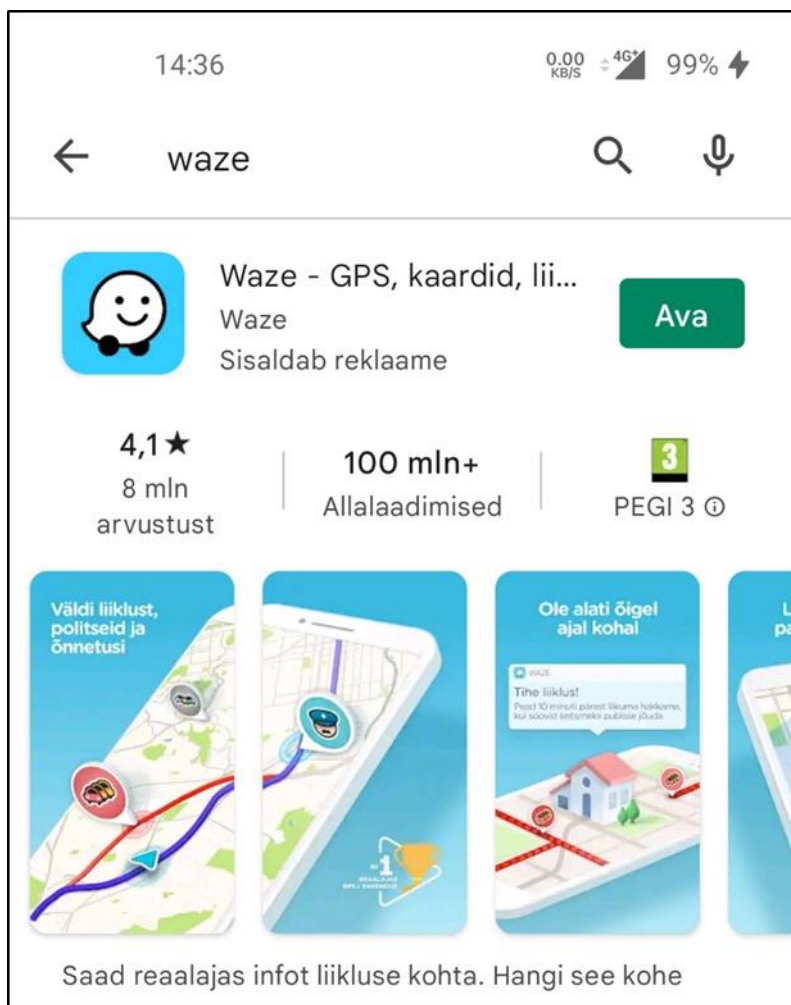


Foto 2. Autori tehtud kuvatõmmis Google Play rakenduste poest Waze rakenduse kohta 20.04.2022. Esimesena taaskord reklaam politsei vältimise kohta.

Nagu on ka autor ise töös läbivalt selgitanud, on praegusel kujul kiiruskaameratel ning ka Waze funktsiooni korral liiklusjärelvalvel tervikuna vähene mõju liiklusturvalisusele. Waze kasutajate arvu suurenedes see mõju aina kahaneb. Vajadust muutuste järele kinnitab ka Maanteeameti kommentaar kiiruskaamerate kohta, milles kinnitati ka käesoleva töö autori läbivat seisukohta, et korralikult liigeldakse vaid kiiruskaamera (tegelikkuses ka

politseipatrulli) vahetus läheduses.<sup>143</sup> Eelviidatud artiklis lõigupõhistest kiiruskaamerate ütlus tollane Maanteeameti liikluskorralduse osakonna peaspetsialisti Siim Vaikmaa käesoleval ajal kasutusel olevate kiiruskaamerate kohta järgmist: „*uute kaameratega õnnestuks ohjeldada juhte, kes praeguste kiiruskaamerate selja taha jäädes endiselt gaasipedaali põhja vajutavad.*“

Statsionaarsete kiiruskaamerate asukohad on paljudele juhtidele teada, samuti on nende asukohad kantud igasse navigeerimisrakendusse. Ka on neid massiivseid kabiine juba kaugelt näha. Seetõttu püstitati juba 10 aastat tagasi ka Eestis küsimus lõigupõhiste kiiruskaamerate kasutuselevõtu kohta. Lõigupõhise kiirusemõõtmise puhul fikseeritakse sõiduki kiirus ja läbimise aeg maantee kahes punktis, näiteks Tallinnast väljumisel ja Kosele saabumisel. Trahvi saaksid need juhid, kes jõuavad teise mõõdupunkti enne, kui teel lubatud sõiduki kiirus arvestuslikult võimaldaks. See meetodika eeldab aga seadusemuudatust, sest praegu on Eestis võimalik karistusi määrata vaid teatud hetkel lubatud kiiruse ületamiselt tabatud juhtidele.<sup>144</sup>

Nagu veapunktisüsteemi, on ka lõigupõhine kiiruskaamera olemuselt efektiivsem käesoleval ajal kasutusel olevatest, paraku on mõlemad eelpool mainitud meetmed takerdunud juriidiliste küsimuste taha. Autor julgeb lausa väita, et seadusandja näitab vajalike seaduse muudatuste elluviimisega venitamist üles ükskõiksust liiklustravalisuse vastu Eestis. Ent nagu varem mainitud ka veapunktisüsteemi kohta, oleks käesoleval hetkel ka lõigupõhiste kiiruskaamerate efektiivsus küsitav. Nimelt saab edukalt ka nende kohta kanda informatsiooni Waze rakendusse. Tõsi, lõigupõhiste kaamerate korral oleks seega tõenäoliselt tagatud kord oluliselt pikematel lõikudel, ent Eesti on siiski piisavalt suur ning kõiki ohtlike teelõike ei suudeta ka lõigupõhiste kiiruskaameratega ära katta. Endiselt säiliks nii VPS-i kui ka lõigupõhiste kiiruskaamerate kasutusele võtmise, kuid Waze vastava funktsiooni keelustamata jätmise puhul joobekontrollide eduka vältimise võimalus.

Kiirus on peamine liiklusõnnetuste faktor ja seostub 30% hukkunutega. Kiiruse kasvades suureneb vigastuste risk ja raskusaste. Piirkiiruse eiramine ei mõjuta ainult ühte ohukomponenti, vaid mõjub doominoefektina palju rohkematele teguritele. Aheneb juhi vaateväli ning juht ei pruugi märgata kõike eesolevat, pikeneb pidurdusteekond ning sõiduki täielikuks peatumiseks kuluv aeg.<sup>145</sup> Joobes juhtimine on ohtlik eelkõige seetõttu, et ehkki

---

<sup>143</sup> Oliver Kund. Maanteeamet kaalub uudseid kaameraid. Postimees, 20.03.2012. Veebis aadressil: <https://leht.postimees.ee/779820/maanteeamet-kaalub-uudseid-kaameraid> (24.04.2022).

<sup>144</sup> *Ibidem.*

<sup>145</sup> Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusjärelevalve- ja ennetuskampaaniad. Veebis aadressil: <https://www.politsei.ee/et/liiklusjärelevalve-ja-ennetuskampaaniad> 08.04.2022.

inimene ei pruugi seda ise tajuda, tekib ka juba väikese tarvitatud alkoholi kogusega petlik tunne nagu oleks meeled teravnenud, tuju tõuseb ning tekib liigne enesekindlus. Seetõttu mõjutab juba 0,2 mg/g alkoholi veres sõidukijuhi sõiduvõtteid. 0,5-promillise joobega rooli minnes kasvab autojuhil liiklusõnnetusse sattumise tõenäosus kaine juhiga võrreldes 3 korda ning fataalsesse liiklusõnnetusse sattumise tõenäosus juba 5 korda. Alkoholi koguse 1,5 promilli puhul veres on surmajuhtumiga lõppevate õnnetuste määr umbes 200 kordne võrreldes kainete juhtidega.<sup>146</sup>

Nagu mainitud eelnevas lõigus, kaasneb alkoholi tarbimisega liigne enesekindlus, mis liikluses väljendub sageli lubatud suurima sõidukiiruse ületamisega. Kui tavapärasel liiklusvoos on üldjuhul raske eristada joobes juhti kainetest<sup>147</sup>, siis just lubatud sõidukiiruse ületamine on sageli see, millega end reedetakse. Seega on ka kiirust mõõtvat politseipatrulli asukohast teatamise korral tõenäoline olukord, et vastutusest pääseb nii mõnigi alkoholi tarvitanud juht. Ja nagu eelnevalt mainitud, kaasneb sellise teatamise vabadusega ka vastus ja kohustused, mida ilmselt paljud aga endale ei teadvusta. Seega tuleks igakordselt enne politseipatrulli asukohainfo teistele juhtidele kättesaadavaks tegemist mõelda, kas ja keda sellise tegevusega tegelikult aidatakse. On suur hulk inimesi, kes seda informatsiooni teadlikult kuritarvitab ja konventsiooni kohaselt vastutab selle eest, kui mitte seaduse silmis, siis vähemasti südametunnistusega, info avaldaja.

Kokkuvõtvalt leiab autor, et ennekõike politsei ressursipuuduse tõttu puuduvad tõsiseltvõetavad alternatiivid Waze rakenduse vastava funktsiooni keelustamisele käesoleva tööga taotletava liiklusohutuse eesmärgi saavutamiseks. Veapunktsüsteem on oma olemuselt tõenäoliselt efektiivne, kuid nagu käesolevas töös selgitatud, vaid nende juhtide suhtes, kes Waze rakendust ei kasuta. Sama võib öelda lõigupõhiste kiiruskaamerate kohta.

Ülaltoodule tuginedes leiab autor, et sellisel moel väljendusvabaduse realiseerimisel on negatiivne mõju meie liiklurvalisusele, mistõttu on käesolevas magistritöös püstitatud uurimisküsimusele vastuse leidmine vajalik ja teema aktuaalne. Waze funktsiooni keelustamine on vajalik, kuivõrd puuduvad efektiivsemad ning vähem riivavamad alternatiivid käesoleva tööga taotletava eesmärgi – liiklusohutuse saavutamiseks.

---

<sup>146</sup> Liikluskasvatus. Joobes juhtimine. Veebis aadressil:

<https://www.liikluskasvatus.ee/et/taiskasvanule/2/soidukijuht-ja-soitja/joobes-juhtimine> 08.04.2022.

<sup>147</sup> Kui just juht nii suures joobes pole, et ta vingerdamisega kaasliiklejate tähelepanu ei tõmba. Samas on autori kogemusel palju ka selliseid väljakutseid, mil politseile teatatakse vingerdavast ja joobekahtlusega juhust, kelle kontrollimisel selgub, et ta väldib hoopis löökauke, maanteedel kevaditi teed ületavaid konnasid jne.

Meetme vajalikkuse osas soovib autor lõpetuseks lisada, et Waze funktsiooni täieliku keelu kõrval tuleb kaaluda ka oluliselt vähem riivavamat meetet Prantsusmaa näitel, mil piirang on ajaliselt ning ruumiliselt piiritletud ja piirangu kehtestamise üle otsustab täitevvõim. Sellest lähemalt mõõdukust käsitlevas peatükis.

### 3.3 Meetme mõõdukus

Euroopa Inimõiguste kohus leidis kogunemisvabadust puudutavas kaasuses, et liiklusohutuse all tuleb mõista liikluse toimimist laiemalt, sest liiklusohutust on igal juhul võimalik tagada liiklust oluliselt piirates või liikluse sobiva reguleerimise kaudu koosoleku paigas ja selle läheduses. Vähesed häired liikluse toimimisele ei ole piisavad, et õigustada kogunemisvabaduse piiramist. Tuleb võrrelda liiklust takistaval maa-alal koosoleku korraldamise tähtsust ja häirete ulatust liikluses, et leida piirangu lubatud ulatus. Kaalumisel tuleb arvestada, et koosolekust osavõtjate viibimist avalikus kohas ei saa pidada vähem oluliseks kui teiste liikluses osalejate huve. Seetõttu ei ole liikluse ümbersuunamise vajadus ega isegi teiste liiklejate läbipääsu takistamine asjaolu, mis võiks igal juhul õigustada koosoleku keelamist või selle suunamist teise asukohta. Kui koosoleku korraldajatel on võimalik oma eesmärgi piisavalt väljendada ka liiklust olulisel määral häirimata, on koosoleku lõpetamise nõue õiguspärane.<sup>148</sup>

Seega tuleb kaaluda, kas käesoleva tööga taotletava eesmärgi korral on väljendusvabaduse riive suurem, kui vajadusega tagada kaitse käesoleva töö teises peatükis loetletud õigushüvedele. Seejuures tuleb arvestada Prantsusmaa näidet, mil vastav keeld on rakendatav kindlatel, seaduses sõnaselgelt väljendatud juhtudel ning ajaliselt ja ruumiliselt piiratud.

Samuti tuleb eeltoodud lahendist lähtuvalt arvestada Waze vastava funktsiooni mõju laiemalt, sest nagu varasemalt selgitatud, tagab sellisel moel politsei asukoha avalikustamine liiklusreeglite järgimise vaid lühikesel teelõigul, omades käesoleva tööga taotletava eesmärgiga vastupidist mõju. Nähes või teades igakordselt niigi väheste patrullide asukohti, soodustab see juhtides tekkidavõivat karistamatuse tunnet. Teisalt tuleb Waze funktsiooni korral arvestada ka muude eelpool kirjeldatud ohtudega, nagu nt Prantsusmaa näide Covid-19 pandeemia reeglite

---

<sup>148</sup> EIKo 37553/05, Kudrevičius jt vs. Leedu, 15.10.2015

eiramisest, aga ka seda, et antud funktsiooni kuritarvitavad ka autovargad, narkokullerid, tagaotsitavad isikud jm kurjategijad.

Nagu järeldas Prantsusmaa põhiseadusnõukogu oma otsuse punktis 14, täidab vastav keeld põhiseaduslikku eesmärki kaitsta avalikku korda ja võimaldab rikkumiste toimepanijaid tabada, lugedes sõna- ja väljendusvabaduse riive seega lubatavaks. Käesoleva tööga taotletav eesmärk on sisuliselt kattuv eeltoodud Prantsusmaa näitega, kuigi tuleb tõdeda, et riive on suurem seetõttu, et esmane eesmärk on keelustada selline teavitamine täielikult, mitte ajaliselt ega ruumiliselt piiritletult.

Samas on Prantsusmaa näitel toodud meetet õigustavateks eesmärkideks vaid avaliku korra kaitse ning rikkumiste toimepanijate tabamine. Käesoleva töö teises peatükis on loetletud oluliselt rohkem ja ka märkimisväärselt kaalukamad eesmärgid, kui on seda tehtud Prantsusmaa näitel. Seetõttu on käesoleva töö autori hinnangul õigustatud ka taotletava piiranguga põhjustatav suurem riive.

Nagu öeldud ka käesoleva töö alguses, liikleb meie teedel joores juhte sisuliselt igal pool ja igal ajahetkel ning sageli tõmbavad joores juhid endale liigse enesekindluse tõttu tähelepanu just kiiruse ületamisega, mistõttu on käesoleva tööga taotletav eesmärk keelustada politsei asukoha reaajas märkimine navigeerimisrakendustes täielikult. Piirdudes Prantsusmaa näitel vastava meetme juures vaid nt ametlike „kõik puhuvad“ operatsioonidega, ei täida antud meede kogu eesmärki, milleks on käesoleva töö teises peatükis loetletud õigushüvede kaitse ning ohutu ja turvaline liikluskeskkond kõigile, kõikjal ning igal ajahetkel.<sup>149</sup>

Kellaajaliselt ja ka ruumiliselt teavitamise piiritlemine annaks teatava efekti vaid siis, kui sellised ametlikud operatsioonid oleksid sagedased nii ajalises kui ka ruumilises mõttes. Paraku, nagu selgitatud eelnevas peatükis, selleks politseil ressursi pole ning seetõttu ei täida see piisaval määral ka taotletavat eesmärki. Samuti ei täida soovitud tasemel liiklusohutuse eesmärki ka plaanitava veapunktsüsteemi või ka lõigupõhiste kiiruskaamerate kasutuselevõtt.

---

<sup>149</sup> Käesoleva töö autor soovib siinkohal tuua taaskord näite enda praktikast. Olles pärastlõunasel ajal tööl politsei mootorrattal Tartu-Võru maanteel, andis üks vastutulev sõiduk autorile tulede vilgutamisega märku kiirust mõõtvast patrullist. Üldjuhul ei tee motopolitsei tööd üksi, vaid läheduses on ka teine ekipaaž, nii ka seekord ja sellest teisest ekipaažist autorit hoiatati. Autor pidas vajalikuks tuledega vilgutunud sõiduki juht peatada ning viia temaga läbi ennetav vestlus teiste juhtide n-õ hoiatamise teemal. Juhi sõnul vilgutati ta tulesid, kuna mootorrattad ületavad pidevalt kiirust ja pidas seetõttu vajalikuks autorit hoiatada. Juhi kontrollimisel selgus aga, et juht, kes sõidutas parasjagu enda rasedat naist haiglasse sünnituseelse kontrolli, oli alkoholi joores.

Autorile pole teada põhjalikke üksikasju Prantsusmaal kehtestatud meetme ajalise ning ruumilise piiramise tagamaadest. Pole teada, kas Prantsusmaal on joores juhtimine ja muude tõsiste liiklusrikkumiste toimepanemine niivõrd suureks probleemiks, kui Eestis.<sup>150</sup> Teada on vaid Prantsusmaa siseministeeriumi ametlikus pressiteates toodud informatsioon, mille kohaselt leiab 44,4% surmaga lõppenud õnnetusjuhtumitest aset vähemalt alkoholi-, narko- või mõlema aine joores juhi osalusel. Lisaks vajab märkimist, et Prantsusmaal on sõidukijuhtidel, sh kutselistel juhtidel, lubatud suurim joove 0,5 promilli, kuid Eestis on suurimaks lubatud näiduks 0,2 promilli.<sup>151</sup>

Sõnavabaduse algne ja üldine sisu oli öelda ja arvata avaliku võimu, selle esindajate ja üksikute võimukandjate kohta ausalt ja otsekoheselt ning neid kartmatult kritiseerida. See vabadus on taganud võimu kontrolli all hoidmise ja kuritarvituste preventiivse tõrje ja ärahoidmise.<sup>152</sup> Seega on sõna- ehk väljendusvabaduse algne mõte demokraatia kaitse läbi võimaluse võimu kritiseerida, sh tsensuuri puudumine. Käesoleva töö raames tuleb seega sisuliselt hinnata, kas ühe inimese (väljendus)vabadus jagada anonüümselt informatsiooni politseipatrullide asukoha kohta teistele anonüümsetele (st võhivõõrastele) isikutele kaalub üles liiklustravalisuse, avaliku korra ohustamise, kõlbluse riive, õiguse teiste isikute riigi poolsele kaitsele ning kaitse teiste isikute elule ja tervisele.

Demokraatliku riigi alustalaks oleva väljendusvabaduse eesmärgiks on seega avaliku debati võimaldamine. Tasakaalustatud ühiskondlik arutelu aitab teha riigi ja ühiskonna jaoks paremaid otsuseid. Avalik arutelu (sh konstruktiivne kriitika) aitab edendada paremat riigivalitsemist, juhtida tähelepanu kavandatava muudatusega kaasneva võivatele kitsaskohtadele, avastada täiendamist vajavaid aspekte, selgitada juba tehtud otsuseid eri vaatenurkadest, kujundada paremat rakenduspraktikat ning teatud juhtudel ka loobuda kavandatu elluviimisest.<sup>153</sup>

---

<sup>150</sup> Siinkohal soovib autor osutada sissejuhatuses öeldule, mille kohaselt liikleb Eesti teedel igapäevaselt hinnanguliselt 4000 joores sõidukijuhti, kellest vaid umbes 0,5-1% suudetakse tabada.

<sup>151</sup> Vt täiendavalt ka teiste EL liikmesriikide kohta Euroopa Komisjoni transpordi- ja liiklusohutusealasel teabelehel aadressil : [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/going\\_abroad/france/alcohol\\_limits\\_et.htm](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/france/alcohol_limits_et.htm) (21.04.2022).

<sup>152</sup> R. Maruste. Arvamus: sõnavabadus, vaenukõne ja vihakuriteod.

<sup>153</sup> Ametnike väljendusvabaduse hea tava. Ametnikueetika nõukogu, 15.04.2016. Veebis aadressil: [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document\\_files/personalipoliitika/viimane\\_v2ljendusvaaduse\\_hea\\_tava.25.04.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/personalipoliitika/viimane_v2ljendusvaaduse_hea_tava.25.04.pdf) (21.04.2022).

Avalikku huvi hinnatakse selle kaudu, mil määral panustab küsimuse all olev avalikku debatti ega täida vaid teiste eraisikute uudishimu rahuldamise eesmärki.<sup>154</sup> Käesoleva töö uurimisobjektiks oleva Waze rakenduse vastava funktsiooni puhul on küsitav selle panus avalikku debatti. Politsei asukoha rakendusse kandmisega ei alustata diskussiooni, arutlemaks liiklusjärelvalve meetmete vajalikkuse, mõne liiklusseaduse sätte ega millegi muu avalikku huvifääri kuuluva üle. Debatti üleüldse ei toimugi, vaid tegemist on pelgalt ühe fakti rakendusse kandmisega ühelt anonüümselt juhilt teisele. Seejuures on oluline ka see, et järgnevad juhid nii ehk naa näeksid ja saaksid sellest n-ö faktist teadlikuks ka ise, ilma eelneva teavitamiseta.

Kui üldse, oleks autori hinnangul aktuaalne hoopis teiste liiklejate hoiatamine just seadust rikkuvast sõidukijuhist, mitte liiklusjärelvalvet teostavast politseipatrullist. Nii tehniliselt kui juriidiliselt on see loomulikult võimatu.

Lõpetuseks soovib autor rõhutada, et käesoleva tööga taotletava keelu näol pole tegemist inimeste n-ö suukorvistamisega. Kes soovib, võib endiselt jagada vastavat informatsiooni enda sõpradele-tuttavatele või kellele iganes. Taotletav eesmärk ei ole vastava informatsiooni konfidentsiaalseks tunnistamine ega sanktsioneerida sellise keelu eiramise korral informatsiooni jagavaid individuaale. Eesmärk on keelustada sellise informatsiooni valimatu jagamine, teadvustamata sellise tegevuse potentsiaalseid tagajärgi ning läbi teadvustavate kampaaniate tuleks koos vastava seadusemuudatusega panna inimesed mõtlema enda tegevuse potentsiaalsetele tagajärgedele.

Eeltoodule tuginedes leiab autor, et käesoleva töö alguses püstitatud hüpoteesile võib vastata jaatavalt – navigeerimiserakenduses Waze politsei asukoha reaalajas märkimine on võimalik keelustada, riivamata ebaproportsionaalselt isikute väljendusvabadust.

---

<sup>154</sup> Rait Maruste, Karmen Turk. Põhiseaduse § 45 kommentaar, komm 33. – Ü. Madise jt (toim).

## KOKKUVÕTE

Käesolev töö oli ajendatud autori murest meie liikluses toimuvast, täpsemini sõidukijuhtide kombest teineteisi n-ö hoiatada ja teavitada politseipatrulli asukohast. Sõidukijuhtide omavaheline suhtlus tulede vilgutamise teel on küll aina vähenev, kuid selle asemele on tekkinud uus alternatiiv navigeerimiskrakendus Waze näol. Kuna joobes juhtimine ja muud tõsised liiklusrikkumised on Eestis jätkuvalt suureks probleemiks, väärisk autori hinnangul uurimist, kas ja millised võimalused oleksid navigeerimiskrakenduses Waze politsei asukoha reaalsajas märkimine keelustada.

Magistritöö läbivaks eesmärgiks oli liiklusohutus ning eesmärgist lähtuvalt püstitas autor järgmise hüpoteesi: kas navigeerimiskrakenduses Waze politsei asukoha reaalsajas märkimine on võimalik keelustada, riivamata ebaproportsionaalselt isikute põhiõigusi.

Püstitatud uurimisküsimuste kohaselt tuli esmalt välja selgitada, milliseid põhiõigusi navigeerimiskrakendus Waze kasutajate poolt politsei asukoha reaalsajas märkimise piiramine riivab. Waze (täisnimega Waze Mobile Limited) näol on tegemist Google'i tütarettevõttega, mis pakub satelliitnavigatsioonitarkvara. Tegemist on seega eraettevõttega ning dikteerides seaduse tasandil eraettevõttele, millist informatsiooni tohib rakenduses kuvada ja millist mitte, sekkutakse ettevõtlusvabadusse. Ettevõtlusvabaduse osas leidis autor, et kuivõrd ettevõtlusvabaduse näol on tegemist lihtsa seadusreservatsiooniga põhiõigusega, kuid väljendusvabadus on kvalifitseeritud reservatsiooniga põhiõigus, omab viimati mainitu kõrgemat kaitsetaset ning kuna ka piirangu eesmärgid ja argumentatsioon oleksid sisuliselt kattuvad, jätkas autor järgnevalt vaid kõrgemat kaitsetaset omava väljendusvabaduse analüüsimisega.

Nagu mainitud ka eelnevas lõigus, on plaanitav keeld puutumuses väljendusvabadusega. Waze rakenduse kaudu n-ö teabe edastamine teistele liiklejatele liigitub olemuslikult PS § 45-ga kaitstud sõna- ehk väljendusvabaduse alla. Keelustades või piirates politsei asukoha reaalsajas navigeerimiskrakendusse kandmist, riivatakse väljendusvabadust. Isikulise kaitseala poolest on väljendusvabaduse kui põhiõiguse kandjaks igaüks, sest tegemist on põhiõigusega, mis on võrdselt nii Eesti kodanikel kui ka välismaalastel ja kodakondsuseta isikutel. Samuti tegi autor kindlaks, et Waze navigeerimiskrakendust tuleb pidada väljendusvabaduse teostamise vahendiks

ja selles informatsiooni jagamine teiste sõidukijuhtidega kuulub väljendusvabaduse esemelise kaitseala hulka.

Teiseks tuli välja selgitada, mis oleks navigeerimisrakendus Waze kasutajate poolt politsei asukoha reaalsajas märkimise piirangu eesmärgid. Kuivõrd väljendusvabadus on kvalifitseeritud reservatsiooniga põhiõigus, peavad piirangu eesmärgid olema loetletud sättes ning liiklusohutus taotletava eesmärgina peab seega olema taandatav ehk tagasiviidav PS §-s 45 nimetatud eesmärkidele.

Esimese eesmärgina nimetas autor avaliku korra. Avalik kord on avalikule kindlustundele suunatud kirjutatud ja kirjutamata reeglite kogumik, mille eesmärgiks on isikute subjektiivsete õiguste ja vabaduste kaitse ning ühiskonna turvalisus. Need eesmärgid on käesoleva töö kontekstis koondatavad ühtse, liiklusohutuse termini alla. Sealjuures järeldas autor, et lisaks võimalike tagajärgedega tegelemisega avaliku korra tagamisel peab riik tegelema ka nende samade tagajärgede ennetamisega. Autor järeldas, et siinkohal töötab Waze rakendus sellele aga vastu. Esmalt on suur hulk autojuhte, kes seda informatsiooni kuritarvitavad, ehk siis liiklevad eeskujulikult vaid politsei vahetus läheduses ning ohutus kauguses tehakse taas seda, mida parasjagu heaks arvatakse. Teisalt on liiklusjärelevalvet teostavaid politseipatrulle tegelikkuses kahetsusväärset vähe ning igakordselt nende vähestegi asukoha täpne nägemine navigeerimisrakenduses toob kaasa olukorra, mil autojuhtidel on hirm saada rikkumise korral karistada vaid siis ja seal, kus patrull on Waze-s märgitud. Mujal seda hirmu/ohtu pole või on see niivõrd palju väiksem, et tekib taotletava eesmärgiga, s.o liiklussüütegude ennetamisega, vastupidine efekt – karistamatuse tunne.

Lisaks tõi autor avaliku korra kui väljendusvabaduse piirangu eesmärgi juures välja kaks elulist näidet. Esmalt leidis Prantsusmaal 2020. a märtsis, seoses alanud Covid-19 pandeemiaga, aset palju juhtumeid, mil inimesed ei suutnud ilusate ilmadega kodudes püsida ning eirasid kehtestatud liikumispiiranguid. Selleks kasutati Waze rakenduse abi, tegemaks kindlaks, ega nende läheduses politseid nähtud pole. Seetõttu kaotas Waze Prantsusmaal õiguskaitseorganite survele ajutiselt alates 21. märtsist 2020. aastal politsei asukoha märkimise funktsiooni enda rakenduses, mis autorile teadaolevalt on esimene kord ülemaailmselt, mil vastav funktsioon on (ajutiselt) peatatud. Teine eluline näide Waze vastava funktsiooni ohtlikust kuritarvitamisest leidis aset USA-s. Nimelt leidis New Yorgis aset sündmus, kus pargitud politseisõidukis viibinud kaks politseiametnikku tapeti isiku poolt, kes vaid mõni tund varem enda Instagrami

kontol Waze rakendusest tehtud ekraanipilti koos politseivastaste solvangutega jagas. Kokkuvõtvalt leidis autor, et lisades toodud näidetele ka liiklusohutust puudutava, saab kokku kaalukad argumendid, mil moel Waze vastav funktsioon avalikule korrale ohtu kujutab.

Teise eesmärgina nimetas autor kõlbluse ning sisustas seda liiklusseaduse abil. Liiklusseaduses kehtestatakse liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded (LS § 1 lg 1) ja LS § 4 lg 1 punktis 3 sätestatakse liikluskasvatuse eesmärk, milleks on kujundada üksteisega arvestatavaid liiklejaid, kellel on tauniv hoiak lubatud alkoholi piirmäära ületanuna või joobeseisundis juhtimise, samuti sellises seisundis oleva mootorsõidukui juhitud sõidukis sõitmise suhtes. Autor leidis, et kaasliiklejate teavitamine politsei asukohast, ennekõike aga puhumisreididest, on vastuolus kõlblusnormidega ja liikluskasvatuse eesmärkidega ning vääriks kindlasti avalikku arutelu ja teavituskampaaniaid. Autor järeldas, et esmalt on kõlblusega vastuolus politsei asukoha märkimine kui tegevus ning teisalt kaitstaks selle piiramisega ja seeläbi suurenenud efektiivsusega joobes juhtide kõrvaldamise osas mõningate isikute kõlblustunnet.

Kolmanda eesmärgina tõi autor välja õigusemõistmise huvid. Autor leidis, et riigil on kohustus kehtestada reeglid ohutu liikluskeskkonna tagamiseks ja ennekõike PPA-l on kohustus nende reeglite täitmist järgida. Õigusemõistmise huvides käesoleva töö kontekstis on seega liiklusreeglid rikkuvate juhtide tabamine ning nende vastutusele võtmine. Autor järeldas aga, et politseipatrulli asukoha kõigile Waze rakenduse kasutajatele nähtavaks tegemine raskendab liiklusjärelvalve teostamist ning seeläbi on takistatud joobes juhtide ning ka muude tõsiste liiklusrikkujate tabamine ja nende suhtes õigusemõistmise läbiviimine. Kuivõrd Waze navigeerimisrakenduse vastav funktsioon loob eeldused vastutusest kõrvalehoidmiseks, on see vastuolus õigusemõistmise huvidega.

Neljandana sõnastas autor väljendusvabaduse riive eesmärkidena teiste inimeste õigused ja vabadused, millest esimesena käsitles õigust riigi kaitsele. Autor leidis, et kaitseõiguste puhul seisneb õiguse ese riigi positiivses tegevuses, mis käesoleva töö kontekstis tähendaks Waze rakenduses politsei asukoha reaajas märkimise funktsiooni seadusega keelustamist ja seeläbi (liiklus)turvalisuse tõstmist. Autor leidis, et ehkki riik on keelustanud nt joobes juhtimise, sõidukiiruse ületamise jpm ning nende rikkumiste avastamisega tegeletakse igapäevaselt, on autori hinnangul sellest n-õ riigi positiivsest tegevusest tänapäeva muutunud olukorras vähe. Autor järeldas, et nii nagu areneb tänapäeva ühiskond ja tehnoloogia, nii peab ka seadusandja ajaga kaasas käima. Ka radariavastaja tehnoloogilise seadmena leiutati enne, kui vastav keeld

seadusesse kirjutati, seetõttu tuleks ka käesoleval hetkel ajaga n-ö kaasas käia ning keelustada radariavastajast autori järeldusel koguni ohtlikum vahend – Waze politsei asukoha reaajas märkimise funktsioon.

Seejärel käsitles autor õigust elule, mida võib pidada kõige olulisemaks põhiõiguseks, sest see on eelduseks kõigi teiste õiguste ja vabaduste kasutamisele. Autor leidis, et joobes juhtide ning muude tõsiste liiklusrikkujate liiklusest kõrvaldamise eesmärk on teiste isikute elu, tervise ja omandi kaitsmine ja seega riigi positiivne kohustus PS § 16 tähenduses. Autor tõi siinkohal näiteks Saaremaa juhtumi, mil politsei eest põgenenud joobes juhi süül hukkus 3 inimest ning sai raskelt vigastada veel üks inimene. Autor järeldas, et riigil on kohustus selliseid õnnetusi igal võimalikul viisil ennetada, kehtestades nt rangemaid karistusi, tõhustades liiklusjärelvalvet jne. Autori hinnangul oleks siinkohal abiks ka Waze vastava funktsiooni keelustamine, kuivõrd seda selgelt kuritarvitatakse.

Järgmisena käsitles autor õigust tervise kaitsmisele. Liiklusohutuse tõstmise läbi iga üksikisiku tervise kaitsmine on riigi seisukohalt ääretult oluline ning näha on, et selle nimel ka pingutatakse, ent autori hinnangul mitte piisavalt. Seda näitab mh nii veapunktiüsteemi kui ka lõigupõhiste kiiruskaamerate kasutusele võtmisega venitamine. Viimati mainitud meetmete näol võib sealjuures olla tegu tõelist ja kohest efekti anda võivate muudatustega, mille ainuüksi juba katsetamisega viivitamine on autori hinnangul kahetsusväärne.

Väljendusvabaduse piirangu eesmärkidest viimasena käsitles autor õigust omandi kaitsmisele. Autor leidis, et liiklusreeglite rikkumiste ja liiklusõnnetuste toimumise vahel on selge põhjuslik seos ning liiklusõnnetused ja omandiõiguse riive käivad omakorda n-ö käsikäes. Autor järeldas kokkuvõtvalt, et riik peab igal võimalikul viisil tagama maksimaalselt ohutu liikluskeskkonna kõigile liiklejatele ja seda kõigi eelnevalt loetletud eesmärkide nimel.

Viimasena viis autor läbi väljendusvabaduse piiramise põhiseaduspärasuse kontrolli, otsides sh vastust töö sissejuhatuses püstitatud uurimisküsimustele, kas ja millistel tingimustel oleks põhiõiguste piirang proportsionaalne ning kas leidub vähem riivavaid meetmeid antud probleemi lahendamiseks/leevendamiseks.

Sealjuures tutvustas autor lähemalt Prantsusmaal alates 01.11.2021.a jõustunud meedet, mis on sarnane käesoleva tööga taotletavaga. Prantsusmaal on vastava keelu kehtivusaeg vere alkoholi- või narkootikumide analüüsi puhul 2 tundi, muudel juhtudel 12 tundi ning keeld kehtib väljaspool asulaid 10 km raadiuses, asulas 2 km raadiuses. Samuti andis autor ülevaate ka Prantsusmaa põhiseadusnõukogu otsusest tunnistada vastav meede põhiseaduspäraseks. Kui Prantsusmaal peeti riivet õigustavateks eesmärkideks avaliku korra kaitset ning rikkujate toimepanijate tabamist, siis käesolevas töös leidis autor oluliselt rohkem riivet õigustavaid eesmärke. Samas oli käesoleva töö autori eesmärk ka suurem väljendusvabaduse riive, kuivõrd eesmärgiks oli keelustada Waze vastav funktsioon täielikult, mitte ajaliselt ning ruumiliselt piiritletult.

Meetme sobivuse osas leidis autor kokkuvõtvalt, et piirangu sobivuse kriteerium pole rahuldatud mitte üksnes siis, kui piirang ka tegelikult aitab kaasa eesmärgi saavutamisele, vaid piisab ka sellest, et eesmärki on põhimõtteliselt võimalik vaidlusaluse meetmega saavutada. Kuivõrd käesoleval hetkel pole Eesti seadustes Waze vastava funktsiooni kasutamine reguleeritud, toetus autor meetme sobivuse abstraktse hindamise kõrval ka Prantsusmaa näitele ning järeldas, et meede on taotletava eesmärgi jaoks sobiv.

Meetme vajalikkuse osas kaalutles autor võimalikke alternatiive töö üldisest – liiklusohutuse – eesmärgist lähtuvalt. Autor järeldas, et esmalt oleks suurem liiklusohutus saavutatav ennekõike liiklusjärelevalvesse pandava ressursi suurendamise teel. Selleks kaardistas autor politsei võimekust ning järeldas, et siseturvalisust tagavate politseiametnike arv on juba aastaid olnud järjepidevas languses ning inimressursile seega lootma jääda ei tasu.

Teise võimaliku alternatiivina analüüsis autor ka veapunktsüsteemi. Autor järeldas, et ehkki veapunktsüsteem on küll olemuselt efektiivne, kuid kui Waze abil välditakse igal võimalikul moel seadust rikkudes politseile n-ö vahele jäämist, pole sellest abi.

Kolmanda alternatiivina käsitles autor lõigupõhiste kiiruskaamerate kasutusele võtmist ning järeldas, et lõigupõhine kiiruskaamera on olemuselt efektiivsem käesoleval ajal kasutusel olevatest kiiruskaamerateist, kuid Waze rakendusse saab kanda ka informatsiooni nende kohta. Kuna Eesti on siiski piisavalt suur ning kõiki ohtlike teelõike ei suudeta ka lõigupõhiste kiiruskaameratega ära katta, täidaks see taotletavat eesmärki vaid vähesel määral, seejuures jääks endiselt õhku joobes juhtidega seonduv.

Kokkuvõtvalt leidis autor, et ennekõike politsei ressursipuuduse tõttu puuduvad tõsiseltvõetavad alternatiivid Waze rakenduse vastava funktsiooni keelustamisele käesoleva tööga taotletava liiklusohutuse eesmärgi saavutamiseks. Nii veapunktsüsteem kui ka lõigupõhised kiiruskaamerad on oma olemuselt tõenäoliselt efektiivsed, kuid seda vaid nende juhtide suhtes, kes Waze rakendust ei kasuta. Autor järeldas, et Waze funktsiooni keelustamine on vajalik, kuivõrd puuduvad efektiivsemad ning vähem riivavamad alternatiivid käesoleva tööga taotletava eesmärgi – liiklusohutuse saavutamiseks.

Meetme mõõdukuse osas toetus autor mh Prantsusmaa näitele ning leidis, et plaanitav riive on suurem seetõttu, et eesmärk on keelustada selline teavitamine täielikult, mitte ajaliselt ega ruumiliselt piiritletult. Samas leidis autor, et kuivõrd Prantsusmaa näitel on toodud meetet õigustavateks eesmärkideks vaid avaliku korra kaitse ning rikkumiste toimepanijate tabamine, siis käesoleva töö teises peatükis on loetletud oluliselt rohkem ja ka märkimisväärselt kaalukamad eesmärgid. Seetõttu on käesoleva töö autori hinnangul õigustatud ka taotletava piiranguga põhjustatav suurem riive ning meetet tuleb pidada taotletava eesmärgi suhtes mõõdukaks.

Kokkuvõtvalt järeldab autor, et käesoleva töö alguses püstitatud hüpoteesile võib vastata jaatavalt – navigeerimiserakenduses Waze politsei asukoha reaajas märkimine on võimalik keelustada, riivamata ebaproportsionaalselt isikute väljendusvabadust.

## NAVIGATION APPLICATION WAZE – A FUNDAMENTAL RIGHT OR A THREAT TO FUNDAMENTAL RIGHTS? Abstract.

The present work is motivated by the author's concern about what is happening in our traffic, more precisely about the so-called warning and informing other drivers about the location of the police patrol. Communication between drivers by flashing lights is declining, but instead there is a new alternative – navigation application Waze. As drunk driving and other serious traffic offenses are still a major problem in Estonia, it is worth investigating if it is possible to ban real-time indication of police location in navigation applications like Waze.

There is a provision in the Traffic Act that prohibits the use of devices that can detect or interfere with the speedometer of a traffic control (known as radar detectors), but the use of Waze is not covered by this provision. While the police's position on radar detectors is resolute, the police are in favor of Waze. The author does not agree with this, and considers the corresponding function of the Waze application even more dangerous than radar detectors. The current traffic law does not regulate the use of Waze and, to the best of the author's knowledge, there are no regulations under which this activity can be placed. It is also not possible to implement the planned ban with the state supervision measures of the law-enforcement law currently in force. Therefore, in the author's opinion, the treatment of this problem is justified and necessary, more precisely in terms of indicating the location of the police.

The author of this master's thesis is of the opinion that a road user who knowingly violate the law must take into account the possibility of being punished anywhere and at any time, and this possibility must be real. Only this will have a really disciplinary effect on road users and will have a positive effect on road safety. Unfortunately, the corresponding function of Waze has created a situation where the location of the already small number of police patrols is visible every time in the navigation application and this information is clearly misused.

From the point of view of road safety, this means a situation where only in the immediate vicinity of the police, the road users are exemplary and at a safe distance, road users do what ever they want. It is therefore easy for road users to choose the route that suits both their state of health and the desired speed, effectively avoiding police control.

The overarching goal of this work was road safety, and based on the purpose of the work, the following hypothesis was put forward: whether it is possible to prohibit the real-time marking

of the police location in the navigation application Waze without disproportionately violating the fundamental rights of persons.

According to the research questions, it was first necessary to find out which fundamental rights were infringed by the restriction of the real-time police location of the users of the Waze navigation application. Waze (full name Waze Mobile Limited) is a subsidiary of Google that provides satellite navigation software. It is thus a private company, and by dictating at the level of law to a private company what information may and may not be displayed in the application, the freedom to conduct a business is interfered with. Regarding freedom of enterprise, the author considered that since freedom of enterprise is a fundamental right with a simple legal reservation, but freedom of expression is a fundamental right with a qualified reservation, the latter has a higher level of protection and since the aims and arguments of the restriction would also be essentially the same, the author went on to analyze only freedom of expression with a higher level of protection.

The so-called transmission of information to other road users through the Waze application is essentially classified as freedom of speech or expression protected by § 45 of the Constitution. Prohibiting or restricting the use of a real-time police location in a navigation application infringes on freedom of expression. In terms of personal protection, everyone is the bearer of freedom of expression as a fundamental right, because it is a fundamental right that both Estonian citizens and foreigners and persons without citizenship have. The author also stated that the Waze navigation application must be regarded as a means of exercising freedom of expression and that the sharing of information with other drivers is a matter of material freedom of expression.

Secondly, it had to be clarified what the objectives of the restriction on the real-time police location of users of the Waze navigation application would be. To this end, the author first formulated a goal that runs through the work, which is road safety. As freedom of expression is a fundamental right with a qualified reservation, the objectives of the restriction must be listed in the provision and traffic safety as an objective must therefore be reducible or referred back to the objectives specified in § 45 of the Constitution.

The author mentioned public order as the first goal. Public order is a set of written and unwritten rules aimed at public confidence, the purpose of which is the protection of the subjective rights

and freedoms of individuals and the security of society. In the context of the present work, these objectives can be grouped under a single, road safety term. The author concluded that in addition to dealing with the possible consequences for the maintenance of public order, the state must also deal with the prevention of these same consequences. However, the author concluded that the Waze application works against this. First of all, there are a large number of drivers who misuse this information, ie they only drive carefully in the immediate vicinity of the police, and at a safe distance, road users do what ever they want. On the other hand, there are regrettably few police patrols carrying out traffic surveillance, and seeing their exact location in the navigation application each time leads to a situation where drivers are afraid of being penalized for an infringement only if and where the patrol is marked in the Waze. Elsewhere, this fear / threat does not exist or is so much less that it has the opposite effect with the aim pursued, i.e. the prevention of traffic offenses - a feeling of impunity.

In addition, the author cited two vital examples of public order as a restriction on freedom of expression. Firstly, in France, in March 2020, in connection with the Covid-19 pandemic, there were many cases where people were unable to stay at home in fine weather and disregarded the restrictions on movement. This was done with the help of the Waze app to check if there were any police officers near them. As a result, under pressure from law enforcement in France, Waze temporarily lost the police location function in its application from 21 March 2020, which is known to be the first time the function has been (temporarily) suspended worldwide. Another vital example of the dangerous abuse of Waze's function occurred in the United States. An event took place in New York where two police officers in a parked police vehicle were killed by a person who, just a few hours earlier, shared a screenshot of a Waze application on his Instagram account with anti-police insults. In conclusion, the author found that the examples given in the appendices, also concerning road safety, provide compelling arguments as to how the relevant function of Waze poses a threat to public order.

The author mentioned morality as the second goal and furnished it with the help of the Traffic Act. The Traffic Act establishes the bases and basic requirements for ensuring traffic safety (§ 1 (1) of the TA) and clause 4 (1) 3) of the TA provides for the purpose of traffic education, which is to create respectful road users driving in a driven vehicle. The author found that informing fellow road users about the location of the police, and above all about the DUI checkpoints, is contrary to morality standards and the goals of traffic education and would definitely deserve public discussion and information campaigns. The author concluded that,

firstly, it is contrary to morality to mark the location of the police as an activity and, secondly, to limit it and thus increase the effectiveness of removing drunk drivers protects the morality of some persons.

The author pointed out the interests of justice as the third goal. The author found that the state has an obligation to establish rules to ensure a safe traffic environment and, above all, the PBGB has an obligation to comply with these rules. It is therefore in the interests of justice in the context of this work to catch and prosecute drivers who break traffic rules. However, the author concluded that making the location of the police patrol visible to all users of the Waze app makes it difficult to monitor traffic and thus prevent drunk drivers as well as other serious traffic offenders from being caught and prosecuted. To the extent that the corresponding function of the Waze navigation application creates preconditions for evasion of liability, it is contrary to the interests of justice.

Fourth, the author formulated the rights and freedoms of other people as the goals of the violation of freedom of expression, the first of which dealt with the right to defense of the state. The author found that in the case of the rights of the defense, the object of the right is the positive action of the state, which in the context of the present work would prohibit the law of real-time police location in Waze and thus increase (traffic) safety. The author found that although the state has banned, for example, drunk driving, speeding, etc., and the detection of these violations is dealt with on a daily basis, the author estimates that there is little of this positive activity of the state in today's changed situation. The author concluded that just as modern society and technology are evolving, so must the legislature keep up with the times. The radar detector was also invented as a technological device before the corresponding ban was written into law, therefore the author concludes that even a more dangerous device than the radar detector - the function of real-time marking of police location on Waze - should be banned.

The author then considered the right to life, which can be considered the most important fundamental right, as it is a prerequisite for the exercise of all other rights and freedoms. The author found that the purpose of removing drunk drivers and other serious traffic offenders from traffic is to protect the life, health and property of other persons and thus a positive obligation of the state within the meaning of § 16 of the Constitution. The author cited here, for example, the case of Saaremaa, when 3 people were killed and another person was seriously injured due

to the drunk driver who escaped from the police. The author concluded that the state has an obligation to prevent such accidents in every possible way, for example by imposing stricter penalties, improving traffic supervision, etc. According to the author, a ban on the relevant function of Waze would also be helpful here, as it is clearly abused.

Next, the author discussed the right to health protection. Protecting the health of every individual by increasing traffic safety is extremely important for the state, and it can be seen that efforts are being made to achieve this, but in the author's opinion, not enough. This is shown, among other things, by the extension of both the fault point system and the section-based speed cameras. The latter measures may be changes that can have a real and immediate effect, and the author regrets that the delay in testing alone is unfortunate.

The last of the aims of the restriction on freedom of expression was the right to protection of property. The author found that there is a clear causal link between violations of traffic rules and the occurrence of traffic accidents, and traffic accidents and infringements of the right to property go hand in hand. In conclusion, the author concluded that the state must ensure the safest possible traffic environment for all road users in the best possible way, for all the purposes listed above.

Finally, the author conducted a constitutional review of the restriction of freedom of expression, looking for an answer to the research questions raised in the introduction of the work, whether and under what conditions the restriction of fundamental rights would be proportionate and whether there are less intrusive measures to solve / mitigate this problem.

At the same time, the author introduced in more detail a measure that entered into force in France on 01.11.2021, which is similar to the one requested in this work. In France, the ban is valid for 2 hours for blood alcohol or drug tests and for 12 hours in other cases, and is prohibited within a radius of 10 km outside settlements and within a radius of 2 km. The author also gave an overview of the decision of the French Constitutional Council to declare the respective measure constitutional. While in France the protection of public order and the apprehension of the perpetrators were considered to be the objectives justifying the infringement, in the present work the author found significantly more objectives to justify the infringement. At the same time, the author of the present work also aimed at a greater violation of freedom of expression,

as the aim was to ban the respective function of Waze completely, and not to limit it in time and space.

As regards the appropriateness of the measure, the author concludes that the criterion of the appropriateness of a restriction is satisfied not only if the restriction actually contributes to the achievement of the objective, but also that the objective at issue can in principle be achieved by the contested measure. As Estonian law does not currently regulate the use of the corresponding Waze function, the author supported the example of France in addition to the abstract assessment of the suitability of the measure and concluded that the measure is suitable for the objective pursued.

Regarding the necessity of the measure, the author considered possible alternatives based on the general goal of the work - traffic safety. The author concluded that, first of all, greater traffic safety would be achieved primarily by increasing the resources placed in traffic supervision. To this end, the author mapped the capabilities of the police and concluded that the number of police officers ensuring internal security has been steadily declining for years, and it is therefore not worth relying on human resources.

As another possible alternative, the author also analyzed the error point system. The author concluded that although the error point system is inherently effective, but if Waze is being used to avoid being caught by the police when violating the law in any way possible, it will not help.

As a third alternative, the author considered the introduction of section-based speed cameras and concluded that a section-based speed camera is inherently more efficient than the speed cameras currently in use, but information about them can also be included in the Waze application. However, as Estonia is large enough and it is not possible to cover all dangerous sections of the road with section-based speed cameras, it would only fulfill the desired goal to a small extent, while the issue of drunk drivers would also still remain.

In summary, the author found that, primarily due to a lack of police resources, there are no serious alternatives to banning the corresponding function of the Waze application to achieve the road safety objective pursued by this work. Both the fault point system and section-based speed cameras are likely to be effective in nature, but only for drivers who do not use the Waze

application. The author concluded that the ban on the Waze function is necessary as there are no more effective and less intrusive alternatives to achieve the goal of road work - traffic safety.

As regards the moderation of the measure, the author relied on the example of France and considered that the planned interference was greater because the aim was to prohibit such notification altogether, rather than being limited in time or space. At the same time, the author considered that since the example of France stated that the objectives justifying the measure were only the protection of public order and the apprehension of the perpetrators, the second chapter of this work lists significantly more and significantly more important objectives. Therefore, in the opinion of the author of the present work, the greater interference caused by the requested restriction is also justified, and the measure must be considered moderate in relation to the objective sought.

In conclusion, the author concludes that the hypothesis made at the beginning of this work can be answered in the affirmative - in the navigation application Waze can indicate the location of the police in real time without disproportionately infringing the freedom of expression of persons.

Kasutatud materjalide loetelu:

Kasutatud kirjandus:

1. A. Aedmaa, Avaliku korra kaitse Eesti õigusruumis. Juridica 2004 nr 7.
2. A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015. Veebis aadressil: <https://www.kriminaalpoliitika.ee/en/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus>
3. Ametnikueetika nõukogu. Ametnike väljendusvabaduse hea tava. Veebis aadressil: [https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document\\_files/personalipoliitika/viimane\\_v2ljendusvabaduse\\_hea\\_tava.25.04.pdf](https://www.rahandusministeerium.ee/sites/default/files/document_files/personalipoliitika/viimane_v2ljendusvabaduse_hea_tava.25.04.pdf)
4. A. Kiris, A. Kukrus, P. Nuuma ja E. Oidermaa. Õigusõpetus. 3., täiend. Vlj. Kirjastus Külim. 2012.
5. Berta Gortfelder. Mobiilsed kaamerad on kuue kuuga sähvinud sama palju kui mullu terve aastaga. ERR 16.07.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608279126/mobiilsed-kaamerad-on-kuue-kuuga-sahvinud-sama-palju-kui-mullu-terve-aastaga>
6. Eeva Esse. Politsei: radaripüüdjate kasutajad on liikluses ilmselged ohuallikad. ERR 18.02.2016. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/554687/politsei-radaripuudjate-kasutajad-on-liikluses-ilmselged-ohuallikad>
7. Eneli Vensel ja Kati Päike. Politseinike ja päästjate tulevikuvajaduse ning töötasu analüüs. Siseministeerium, 2021.
8. European Transport Safety Council (ETSC). PIN briefing. The impact of COVID-19 lockdowns on road deaths in April 2020.. Veebis aadressil: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Corona-Briefing\\_final.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Corona-Briefing_final.pdf)
9. Hent Kalmo, Oliver Kask. Põhiseaduse § 11 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
10. Janek Laidvee, Virgo Saarmets. Põhiseaduse § 146 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
11. Joakim Klementi. Joobes juhte oli tänavu vähem kui mullu. ERR 27.12.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608447656/joobes-juhte-oli-tanavu-vahem-kui-mullu>
12. Julien Sarboraria. Waze : vous ne pouvez plus signaler la présence d'un contrôle de police. Magazine Capital. 24.03.2020. Veebis: <https://www.capital.fr/auto/waze-vous-ne-pouvez-plus-signaler-la-presence-dun-contrrole-de-police-1365642>

13. Katre Pilvinski. Skandinaavias võid tuledega politsei hoiatamise eest trahvi saada, kuidas Eestis? Auto.Geenius 16.07.2018. Veebis aadressil: <https://auto.geenius.ee/rubriik/uudis/skandinaavias-void-tuledega-politsei-hoiatamise-eest-trahvi-saada-kuidas-eestis/>
14. Korrakaitseaduse eelnõu seletuskiri 49 SE
15. Kristiina Albi. Põhiseaduse § 13 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
16. Kristjan Pihl. „Pealtnägija“: kasutatud autode turul lokkab metsik lääs. ERR, 03.11.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608391007/pealtnagija-kasutatud-autode-turul-lokkab-metsik-laas>
17. Kärt Muller, Ave Henberg, Angelika Sarapuu. Põhiseaduse § 28 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
18. Lõuna prefektuur. 10 huvitavat ja väheteada fakti mobiilsest kiirusmõõtmisest. Auto.Geenius 14.01.2022. Veebris aadressil: <https://auto.geenius.ee/rubriik/hea-nipp/10-huvitavat-ja-vaheteada-fakti-mobiilsest-kiirusmootmisest/>
19. Martin Mets. Arvamus: ära mulle oma kuradima tulesid vilguta. Auto.Geenius 26.06.2017. Veebis aadressil: <https://auto.geenius.ee/rubriik/uudis/arvamus-ara-mulle-oma-kuradima-tulesid-vilguta/>
20. Maivi Ots, Aleksei Kelli, Peeter Roosma. Põhiseaduse § 32 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
21. Michelle Nunes. NYPD demands Waze navigation application disallow users to mark the location of police officers. Campbell Law Observer, 23.03.2019. Veebis aadressil: <http://campbelllawobserver.com/nypd-demands-waze-navigation-application-disallow-users-to-mark-the-location-of-police-officers/>
22. *Ministère de l'intérieur. Communiqué de presse. Le signalement de certains contrôles routiers particulièrement sensibles pourra être interdit à partir du 1er novembre 2021 sur les services d'aide à la navigation (GPS), Paris 21.04.2021.* Veebis aadressil: <https://www.interieur.gouv.fr/sites/minint/files/medias/documents/2021-06//CP-du-21-avril-2021-invisibilite-numerique.pdf>
23. Mirjam Mäekivi. Saaremaal kolme hukkunuga avarii põhjustanud mees jäi süüdi liikluskuriteos. ERR 03.03.2022. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608518951/saaremaal-kolme-hukkunuga-avarii-pohjustanud-mees-jai-suudi-liikluskuriteos>
24. Oliver Kask, Sten Andreas Ehrlich, Ave Henberg. Põhiseaduse § 31 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).

25. Oliver Kund. Maanteeamet kaalub uudseid kaameraid. Postimees, 20.03.2012. Veebis aadressil: <https://leht.postimees.ee/779820/maanteeamet-kaalub-uudseid-kaameraid>
26. Peeter Roosma. Põhiseaduse § 16 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
27. Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusjärelvalve- ja ennetuskampaaniad. Veebis aadressil: <https://www.politsei.ee/et/liiklusjaerevalve-ja-ennetuskampaaniad>
28. Prantsusmaa põhiseadusnõukogu 24.11.2021 otsus nr 2021-948 *QPC. Décision n° 2021-948 QPC du 24 novembre 2021. le Conseil constitutionnel*. Veebis aadressil: <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2021/2021948QPC.htm>
29. Rait Maruste. Arvamus: sõnavabadus, vaenukõne ja vihakuriteod. ERR 01.03.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608126385/rait-maruste-sonavabadus-vaenukone-ja-vihakuriteod>
30. Rait Maruste, Karmen Turk. Põhiseaduse § 45 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
- 31.
32. Raul Narits, Hent Kalmo, Lauri Madise. Põhiseaduse preambula kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).
33. Raul Narits, Hent Kalmo, Lauri Madise. Põhiseaduse sissejuhatus. – Ü. Madise jt (toim).
34. Riigikontroll. Riigikontrolli aastaaruanne Riigikogule (2020). Esmatähtsate avalike teenuste tulevik. Tallinn.
35. Robert Alexy. Põhiõigused Eesti põhiseaduses. Põhiseaduse juriidilise ekspertiisi komisjon. Justiitsministeerium, 1997
36. R. Alexy. Põhiõigused Eesti põhiseaduses. – Juridica 2001 eriväljaanne.
37. Seletuskiri Tallinna Linnavolikogu 03.06.2021. a otsuse eelnõu „Tallinna kohalike teede nimekiri” juurde. Veebis aadressil: <https://teele.tallinn.ee/documents/108483/view#preview>
38. Tallinna Tehnikakõrgkool. Veapunktsüsteemi rakendamise vajalikkus ja oodatav mõju Eesti liiklusohutusele, 2009.
39. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet. Kasutatud auto ostmine. Veebis aadressil: <https://www.ttja.ee/eraklient/tarbija-oigused/kaubandus-teenused/kasutatud-autod#kasutatud-auto-ostmi>
40. Toomas Prott. Veapunktsüsteemi satuks veerand juhiloa omanikest. ERR 11.06.2021. Veebis aadressil: <https://www.err.ee/1608244257/veapunktsusteemi-satuks-veerand-juhiloa-omanikest>

41. Transpordiamet. Liiklusaasta ülevaade 2021. Veebis aadressil:  
<https://transpordiamet.ee/liiklusaasta-2021>
42. Transpordiamet. Liikluses käitumise ülevaade 2021. Veebis aadressil:  
<https://transpordiamet.ee/liikluses-kaitumise-ulevaade-2021>
43. Transpordiamet. Liiklusohutusprogramm 2016-2025. Veebis aadressil:  
<https://transpordiamet.ee/ohutus-ja-jarelevalve/liiklusohutus/liiklusohutusprogramm>
44. Transpordiamet. Liikluskasvatus. Joobes juhtimine. Veebis aadressil:  
<https://www.liikluskasvatus.ee/et/taiskasvanule/2/soidukijuht-ja-soitja/joobes-juhtimine>
45. Transpordiamet. Liiklusõnnetuste statistika. Veebis aadressil:  
<https://www.transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika>
46. Wikipedia. Waze. Veebis aadressil: <https://en.wikipedia.org/wiki/Waze>
47. Ülle Madise. Põhiseaduse § 3 kommentaar. – Ü. Madise jt (toim).

#### Kasutatud õigusaktid:

48. Avaliku teenistuse seadus.- RT I, 06.07.2012, 1... RT I, 22.12.2021, 37.
49. Asjaõigusseadus. - RT I 1993, 39, 590...RT I, 08.12.2021, 3.
50. *Code de la route. Décret no 2021-468 du 19 avril 2021 portant application de l'article L. 130-11 du code de la route. MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR*
51. Eesti Vabariigi põhiseadus. - RT 1992, 26, 349...RT I, 15.05.2015, 2.
52. Euroopa Liidu põhiõiguste harta. Euroopa Liidu Teataja C 326/391, 26.10.2012.
53. Infoühiskonna teenuse seadus. - RT I 2004, 29, 191...RT I, 22.06.2021, 14.
54. Inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon. - RT II 1996, 11, 34...RT II 2010, 14, 54.
55. Korrakaitse seadus. - RT I, 22.03.2011, 4...RT I, 03.03.2021, 5.
56. Liiklusseadus. - [RT I 2010, 44, 261](#)...RT I, 30.11.2021, 19.

#### Kasutatud kohtupraktika:

57. RKKKo 26.08.1997, 3-1-1-80-97.
58. RKKKo 07.04.2014, 3-1-1-22-14.
59. RKPJKo 17.03.1999, 3-4-1-1-99.
60. RKPJKo 28.04.2000, 3-4-1-6-00.

61. RKPJKo 06.03.2002, 3-4-1-1-02.
62. RKPJKo 10.05.2002, 3-4-1-3-02.
63. RKPJKo 13.06.2005, 3-4-1-5-05.
64. RKPJKo 17.06.2009, 3-4-1-6-09.
65. RKPJKo 06.06.2012, 3-4-1-3-12.
66. RKPJKm 10.04.2018, 5-17-42/9.
67. RKÜKo 27.06.2005, 3-4-1-2-05.
68. RKÜKo 22.12.2014, 3-4-1-30-14.
69. RKÜKo 11.06.2019, 5-18-8/19.
70. RKHKo 11.04.2016, 3-3-1-75-15.
71. TrtRnKo 11.10.2013, 3-11-2788.
72. EIKo 28.10.1998, 87/1997/871/1083, Osman vs. Ühendkuningriik.
73. EIKo 23.05.2001, 25316-25321/94 ja 27207/95, Denizci jt vs. Küpros.
74. EIKo 27.11.2007, 37393/02, Rajkowska vs. Poola.
75. EIKo 15.10.2015, 37553/05, Kudrevičius jt vs. Leedu.
76. EIKo 14.02.2019, C-345/17, Buivids vs Datu valsts inspekcija.