

TARTU ÜLIKOOL  
ÕIGUSTEADUSKOND  
Karistusõiguse osakond

Rebecca Marie Kiibus

**EAKATE MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE PÕHJUSTATUD RASKETE  
LIIKLUSÕNNETUSTE ENNETAMISE VÕIMALUSED 2014-2023  
AASTATE STATISTIKA ANALÜÜSI ALUSEL**

Magistritöö

Juhendaja  
professor Jaan Ginter

Tartu  
2024

# SISUKORD

SISUKORD.....	2
SISSEJUHATUS.....	4
1. STATISTIKA JA ANALÜÜS .....	9
1.1 Raskete liiklusõnnetuste statistika aastatel 2014-2023 .....	14
1.2 Eakate mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud rasked liiklusõnnetused aastatel 2014-2023 .....	20
2. ÕIGUSLIK REGULATSIOON .....	30
2.1. Karistusõiguslik regulatsioon ja sanktsioonid .....	30
2.2. Haldusõiguslik regulatsioon ja sanktsioonid .....	36
2.3. Ettepanekud õigusliku regulatsiooni muutmiseks .....	43
KOKKUVÕTE .....	49
Résumé.....	57
Possibilities for Preventing Serious Traffic Accidents Caused by Elderly Drivers Based on Statistical Analysis of 2014-2023 Data.....	57
KASUTATUD KIRJANDUS.....	63
KASUTATUD NORMATIIVAKTID .....	66
KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA.....	67
TABELID.....	68
Tabel 1. Eesti rahvaarvu muutused aastatel 2014-2023 .....	68
Tabel 2. Rahvaarv ja sõidukijuhtide arv aastatel 2014-2023 iga aasta 1. jaanuari seisuga.....	69
Tabel 3. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste põhjustajate rollid aastatel 2014-2023 .....	70
Tabel 4. Hukkunuga liiklusõnnetuste põhjustajate rollid aastatel 2014-2023.....	71
Tabel 5. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste joobes põhjustajate rollid aastatel 2014-2023 .....	72
Tabel 6. Keskmise ja eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus osaleda raskes liiklusõnnetuses.....	73

Tabel 7. Keskmise ja eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus .....	74
Tabel 8. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate rollid aastate kaupa .....	75
Tabel 9. Hukkunuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate rollid aastate kaupa aastatel 2014-2023 .....	76
Tabel 10. KarS §§ 422 ja 423 menetlused prokuratuuris aastatel 2014-2023 Justiitsministeeriumi andmetel .....	77
<b>JOONISED</b> .....	<b>78</b>
Joonis 1. 01.01.2023. juhtimisõiguse omajate struktuur koos erinevate vanusegruppide elanike arvuga võrdluses osakaaluga vanusegrupist .....	78
Joonis 2. Raskete liiklusõnnetuste koguarv koos trendijoonega aastatel 2013-2023 .....	79
Joonis 3. Raskete liiklusõnnetuste arvud liigiti aastatel 2014-2023 .....	80
Joonis 4. Hukkunuga liiklusõnnetuste ja hukkunute arv aastatel 2014-2023 .....	81
Joonis 5. Eakate mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste koguarvud koos trendijoonega aastatel 2014-2023 .....	82
Joonis 6. Eakate osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste arvud liigiti aastatel 2014-2023.	83
Joonis 7. Eakate ja joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuse arvud aastatel 2014-2023 .....	84

# SISSEJUHATUS

Avalikkuse hulgas on jõudsalt kanda kinnitamas arvamusi, et eakad sõidukijuhid on ohtlikud ja teatud vanusest alates ei peaks inimene enam üldse mootorsõidukit juhtima. 2023. aastal leidsid meediakajastust mitmed eakate juhtide põhjustatud rasked liiklusõnnetused, mis lõppesid mõne osalise surmaga.<sup>1</sup> Ühes sellises liiklusõnnetuses olid kannatanuteks noor ema ja tema vähem kui aastane laps: ema sai raskeid tervisekahjustusi ja laps suri haiglas.<sup>2</sup> Meedias tekkis diskussioon selle üle, kas eakad juhid võiksid olla keskmisest juhust kuidagi eriliselt ohtlikumad ja kas neist lähtuvalt peaks kuidagi teistmoodi reageerima.<sup>3</sup> Ei ole teada, et varem oleks Eestis eakate juhtide põhjustatud rasketele liiklusõnnetustele niivõrd laialdast meediatähelepanu pööratud<sup>4</sup>. Lisaks on küsitud, kas eksisteerivad karistused ja haldusõiguslikud meetmed on üldse piisavad, et sellisele ohule adekvaatselt reageerida. Seega on vajalik välja selgitada, kas eakate liiklusrikkujatega tegelemiseks on olemas sobilikud õiguslikud vahendid. Selleks on vaja esmalt välja selgitada, kas eakad juhid on keskmisest ohtlikumad ja kas viimasel ajal on eakad hakanud rohkem liiklusõnnetusi põhjustama. Potentsiaalselt võib laiemat meediakajastust selgitada teema emotsionaalne aspekt, mis tõstab uudiste loetavust.

Eakate vanusega vähenevale sõiduvõimele viitab eakate füsioloogilisi muutusi kajastav teaduskirjandus<sup>5</sup>. Vanuse suurenedes vähenevad inimese kognitiivsed võimed ja suurenevad muud terviseriskid<sup>6</sup>, mille realiseerumine liiklusolukorras võib kujutada ohtu nii eakale juhile endale kui ka teiste liiklejate elule ja tervisele. Samuti on võimalik, et vanuse suurenedes ja sõiduharjumuse vähenedes väheneb eakate juhtide teadlikkus kehtivatest liiklusreeglitest ja korrektsetest

---

<sup>1</sup> Nt: Eakas juht põhjustas Viljandimaal avarii. Viga sai kolm inimest. – Delfi 23.05.2023. Arvutivõrgus: <https://www.delfi.ee/artikkel/120194476/fotod-eakas-juht-pohjustas-viljandimaal-avarii-viga-sai-kolm-inimest> (29.01.2024)

<sup>2</sup> Eakas autojuht ajas Tartus alla lapsevankriga naise. Ema ja laps said raskelt viga. Veebis: <https://www.delfi.ee/artikkel/120182118/video-eakas-autojuht-ajas-tartus-alla-lapsevankriga-naise-ema-ja-laps-said-raskelt-viga> (vaadatud 22.01.2023)

<sup>3</sup> Nt: Peegel, M. (toim.) Pearingst: eakate autojuhtimise võimet peaks saama paremini kontrollida. – ERR 08.05.2023. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/1608970891/perearst-eakate-autojuhtimise-voimet-peaks-saama-paremini-kontrollida> (29.01.2024)

<sup>4</sup> Nt Delfi uudisteportaalil oli aastal 2023 seitse artiklit, mis vastasid märksõnale „eakas juht“, aastatel 2021-2022 mitte ühtegi vastavasulist uudist ja aastal 2020 vaid kolm sellist uudist.

<sup>5</sup> Pääsuke, M.; Saks, K. (toim.) Kehalise võimekuse ealised muutused. – Gerontoloogia, lk 117-140. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.

<sup>6</sup> Saks, K.; Saks, K. (toim.) Keha vananemine..., lk 279-280. – Gerontoloogia, lk 279-354. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.

sõiduvõtetest. Eakad mootorsõidukijuhid võivad seega olla keskmisest juhist ohtlikumad. Kui see nii on, siis võib tulevikus rahvastiku vananedes ja eakate juhtide arvu suurenedes ilma riigipoolse sekkumiseta oluliselt suurened ka raskete liiklusõnnetuste arv. Selle tagajärjel võiks suurened liiklussurmade ja liikluses raskesti vigastatute arv, samuti suureneb taoliste liiklusõnnetustega tekitatud varaline kahju, mis paneb suurema materiaalse koormuse õnnetuses vigastatutele, nende lähedastele ning Eesti hoolekande- ja tervishoiusüsteemile tervikuna.

Seetõttu võib olla vajalik eakate inimeste juhtimisõigusele piirangute seadmine, et tagada kõrgem liiklusohutuse tase. Teisest küljest tuleb aga arvestada ka eakate inimeste soovi ja vajadusega olla ühiskonda kaasatud ning toetada nende võimalust olla aktiivne kuni kõrge eani<sup>7</sup>. Aktiivsuseks loob eeldused eaka võimalus iseseisvalt mootorsõidukit juhtida ning liigelda vabalt valitud ajal ja sihtkohta. Eriti aktuaalne on see küsimus vanemaealise elanikkonna puhul, kes elab maapiirkonnas ning kelle võimalused sotsialiseeruda ja iseseisvalt toime tulla sõltuvad suuresti võimalusest kasutada mootorsõidukit. Väga oluline on seega hinnata ja kaaluda nii eakatest mootorsõidukijuhtidest lähtuvat võimalikku ohtu kui ka eakate sotsialiseerumisvajadusi. Alles seejärel on võimalik töötada välja lahendusi, mis arvestaks nii teiste liiklejate ohutuse kui ka eakatele elamisväärse elu tagamise eesmärkidega.

Käesoleva töö eesmärk on leida õiguslikke vahendeid eakate mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arvu vähendamiseks. Töö esimese osa moodustab seetõttu empiiriline uurimus, milles kogutakse ja analüüsitakse andmeid kõikide raskete liiklusõnnetuste ja eakate osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste kohta. Töö teises osas kirjeldatakse hetkel Eestis kehtivat õiguslikku raamistikku ja analüüsitakse võimalusi eakate juhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetustele reageerimiseks.

Töös analüüsitakse aastatel 2014-2023 toimunud raskeid liiklusõnnetusi. Selline vahemik on valitud eelkõige sel eesmärgil, et oleks esindatud piisavalt suur valim raskeid liiklusõnnetusi ja samas oleks esindatud ka viimaste aastate õnnetusjuhtumid, kuna just nendel aastatel on eakate juhtide ohtlikkuse küsimus muutunud eriti päevakajaliseks. Nii on võimalik objektiivselt hinnata eakate ohtlikkust, seejuures minimeerides muude raskeid liiklusõnnetusi soodustavate faktorite

---

<sup>7</sup> TNS Emor; SA Praxis. Vanemaealiste ja eakate toimetuleku uuring 2015. Uuringu aruanne, lk 11. *Sine loco*: 2015 Arvutivõrgus: [https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/Ministeerium\\_kontaktid/Uuringu\\_ja\\_analuusid/Sotsiaalvaldkond/veu2015aruanne\\_tnsemorsapraxis\\_final.pdf](https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/Ministeerium_kontaktid/Uuringu_ja_analuusid/Sotsiaalvaldkond/veu2015aruanne_tnsemorsapraxis_final.pdf) (29.01.2024)

mõjutusi andmeanalüüsis, nagu seda võiks olla ilmastikuolud või muude liiklejate kaassüü. Selline valim võimaldab hinnata ka võimalikke muutusi ajas ehk seda, kas eakad juhid on hakanud põhjustama rohkem või vähem raskeid liiklusõnnetusi. Hinnates raskete liiklusõnnetuste analüüsi tulemusi koosmõjus teiste töö autorile teadaolevate faktoritega on võimalik esitada ka järeldusi selle kohta, millistel põhjustel sellised muutused on toimunud.

Esimeseks uurimisülesandeks seadis autor 2014-2023 aset leidnud raskete liiklusõnnetuste kohta andmete kogumise ja nende analüüsimise. Teiseks ülesandeks seadis autor eakate osalusel toimunud ja nende põhjustatud liiklusõnnetuste andmete analüüsimise, samuti soovis autor selgitada välja võimalikud põhjused selliste liiklusõnnetuste toimumiseks. Kolmandaks seadis autor eesmärgiks kaardistada Eesti Vabariigis magistritöö valmimise hetke seisuga eksisteeriv õiguslik regulatsioon, mida oleks võimalik kasutada ea tõttu ohtlike juhtide juhtimiselt kõrvaldamiseks. Sealjuures soovis autor selgitada välja, kas uuritavad sanktsioonid võimaldavad eakate mootorsõidukijuhtide toimepandud liiklussüütegudele adekvaatselt reageerida ning kas neid meetmeid ka tegelikult kasutatakse. Viimaseks ülesandeks on pakkuda vajaduse ilmnemisel välja uusi meetmeid ja muudatusi õiguslikus regulatsioonis, mis võimaldaksid kohasemalt reageerida eakate juhtide toimepandavatele liiklussüütegudele või neid ennetada.

Arvestades uuringu läbiviimisele eelnevalt kogutud andmete ja varasematest uuringutest nähtuvate tulemustega, püstitas autor järgnevad hüpoteesid:

1. eakad juhid põhjustavad keskmisest juhust rohkem raskeid liiklusõnnetusi;
2. eakad juhid põhjustavad keskmisest juhust raskemaid<sup>8</sup> liiklusõnnetusi;
3. olemasolev õiguslik regulatsioon ei võimalda adekvaatselt ennetada eakate juhtide toimepandud raskeid liiklussüütegusid ega neile reageerida.

Selleks, et uurimisobjekt ja magistritöö sisu tervikuna oleks lugejale üheselt mõistetav, peab autor vajalikuks defineerida mõningaid töös esinevaid termineid:

- „liiklusõnnetus“ – seda terminit kasutatakse töös selliste liiklusõnnetuste kohta, milles on tekkinud varaline kahju või milles osalenud inimesele on tekitatud tervisekahjustus või põhjustatud tema surm. Rasketeks liiklusõnnetusteks on loetud liiklusõnnetused, mille puhul on tekitatud tervisekahjustus või põhjustatud surm;

---

<sup>8</sup> Selle hüpoteesi mõistes loetakse raskemaks liiklusõnnetuseks surmaga lõppenud õnnetust.

- „liiklussüütegu“ – liiklussüüteona käsitleb autor kõiki karistusseadustiku (KarS) §§ 422-423 ning LS §§ 223 lg 1 süüteo koosseisudele vastavaid tegusid, mille puhul on algatatud süüteomenetlus. Liiklussüütegu eristab liiklusõnnetusest seega menetluse fakt. Autor loeb rasketeks liiklussüüteguks üksnes sellised süüteod, mille tagajärjel on saanud inimene raskeid tervisekahjustusi või surma ehk KarS § 422 ja § 423 teokirjeldustele vastavad teod;
- „mootorsõiduk“ – käesolevas töös loetakse mootorsõidukiks nii LS § 2 p 40 mõistes mootorsõiduk kui ka maastikusõiduk ja tramm. Mootorsõidukiks ei loeta ülejäänud liikluseaduses sätestatud „mootorsõiduki“ definitsioonis välistatud sõidukeid. Kuigi liikluseaduse definitsioon välistab mootorsõidukite loetelust muuhulgas maastikusõidukid ja trammid, siis süüteo koosseisud reeglina ei näe ette erisusi selliseid sõidukeid juhtinud isikutele, vaid kõigile liiklussüüteo toimepannud eelnevalt nimetatud isikutele mõistetakse karistus sama paragrahvi alusel;
- „eakas inimene“ – eakateks loetakse käesoleva töö tarbeks inimesed, kes on raske liiklusõnnetuse toimumise hetkel vähemalt 65-aastased. Teadlased ei ole ühtsel seisukohal selle osas, millisest vanusest saab inimese lugeda eakaks või milline võiks üldse olla inimeste vanuseline jaotus<sup>9</sup> ja seda osalt seetõttu, et erinevad inimesed arenevad erinevalt, mistõttu ongi ühe kindla vanusepiiri paika panemine keeruline. Eesti riigiasutustes, kelle poolt kogutud andmeid on käesolevas töös kasutatud, ja varem valminud liiklusalastes uuringutes on käibiv arusaam, et eakaks saab lugeda inimese, kes on 65-aastane või vanem. Niisiis on eelkõige praktilistel kaalutlustel ka siin lähtutud samast arusaamast.

Lisaks eeltoodud definitsioonidele peab autor vajalikuks rõhutada, et töö empiirilises osas on kirjeldatud nii eakate põhjustatud kui ka nende osalusel toimunud raskeid liiklusõnnetusi, mida on oluline omavahel eristada. Põhjus seisneb selles, et Transpordiamet, kelle andmed raskete liiklusõnnetuste kohta on kõige ulatuslikumad, ei ole andnud hinnangut selle kohta, kes on liiklusõnnetuse põhjustanud, vaid üksnes kirjeldanud raskest liiklusõnnetuses osalenud inimesi kõrge üldistustasemega. Samas Politsei- ja Piirivalveameti (PPA) hallatavates andmekogudes on

---

<sup>9</sup> Saks, K.; Saks, K. (toim.) Inimese elukaar, lk 12 – Gerontoloogia, lk 11-18. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.

informatsiooni ka selle kohta, kes on ameti hinnangul raske liiklusõnnetuse põhjustanud ja seega liiklussüüteo toime pannud.<sup>10</sup>

Uuringu läbiviimisel koguti andmed Statistikaametist, Transpordiametist, Politsei- ja Piirivalveametist, Justiitsministeeriumist ja kohtutest, nii avalikest andmebaasidest kui päringute teel. Kogutud andmed süstematiseeriti ja neist eraldati sellised andmed, mis uuringu eesmärkidest lähtuvalt tähtsust ei oma. Saadud andmed esitatakse töö lõpus tabelite ja illustreerivate joonistena. Uuringu läbiviimisel on kasutatud teaduskirjandust nii õigusteaduse kui ka teistest valdkondadest. Samuti käsitletakse varem läbiviidud sama probleemipüstitusega uuringuid. Nimetatud uuringute tulemuste suhtes tasub siiski olla mõnevõrra kriitiline, kuna need uuringud on läbiviidud juba 15 aastat tagasi või varemgi. Samuti esineb küsitavusi nende uuringute läbiviimise meetoodikas. Uuringu läbiviimisel on lisaks tuginetud nii meditsiinivaldkonna, täpsemalt gerontoloogia ja geriaatria, kui ka liiklusohutuslastele materjalidele. Töös on läbivalt esitatud Riigikohtu asjakohane praktika ja normatiivaktidest on kasutatud erinevaid seaduseid ja määruseid. Samuti on tuginetud erinevate seaduste seletuskirjadele. Seadustest on kesksel kohal karistusseadustik, liiklusseadus ja korrakaitseadus. Resümee tõlkimisel eesti keelest inglise keelde kasutati tekstirobotit *Copilot*. Uuring on kvantitatiivne ja analüütiline, kogutud andmete pinnalt tehakse järeldusi kõigi eakate sõidukijuhtide ning samuti ka teiste vanusegruppide sõidukijuhtide kohta.

Tööd iseloomustavad järgmised märksõnad: eakad, riskirühmad, liiklussüüteod, liiklusohutus, sanktsioonid.

---

<sup>10</sup> Kuna Politsei- ja Piirivalveamet tegutseb kohtueelses menetluses uurimisasutusena PPVS § 3 lg 1 p 7 ja KrMS § 31 lg 1 alusel, siis puudub tal pädevus anda liiklusõnnetuses osalenute süü kohta siduvaid õiguslike hinnanguid. Seetõttu on siin sõnade „toime pannud“ all mõeldud Politsei- ja Piirivalveameti poolt antud faktilist hinnangu teole ja liiklusõnnetuses osalenu panusele selles.

# 1. STATISTIKA JA ANALÜÜS

Aastal 2003 valmis Maanteeameti tellimusel uuring eakate liiklejate ohtlikkusest<sup>11</sup>, milles leiti, et eakad ei kujuta endast liikluses ülemäära ohtlikku kontingenti ning et eakad juhid on vastupidi oluliselt seaduskuulekamad kui teiste vanusegruppide esindajad.<sup>12</sup> Uuringu aruandest jääb aga arusaamatuks, millistele andmetele tuginedes sellised järeldused tehtud on. Samuti pärineb uuring praeguseks juba kahekümne aasta tagusest ajast, mil eakaid juhte oli oluliselt vähem kui 2023. aasta alguses ja liikluskorraldus märksa teistsugusel tasemel kui tänapäeval. Lisaks eakatele juhtidele on lisandunud ka märkimisväärne arv teiste vanusegruppide juhte. Seetõttu ei ole ilmselt võimalik nimetatud uuringus toodud järeldusi 2024. aastal enam kasutada.

Aastal 2009 valmis Sisekaitseakadeemias lõputöö pealkirjaga „Eakate sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste riskifaktorite analüüs“<sup>13</sup>, milles autor leidis tuginedes 2003. aasta uuringule, et eakad juhid ei ole liikluses oluliselt ohtlikumad kui teised juhid. Autor leidis siiski, et eakatele liiklejatele tuleb pöörata spetsiifilist tähelepanu ja tõi välja peamised riskid, mis võivad mõjutada eakate sõidukijuhtide liikluskäitumist: hajameelsus, mis võib olla tingitud kognitiivsete funktsioonide halvenemisest; teatavad haigusseisundid, mis esinevad eakatel tihedamini kui teistel; oskamatus toime tulla kiiremaks ja närvilisemaks muutunud liikluskeskkonnas. Uuringu tulemusel selgus ka, et eakad juhid näevad sõidukijuhtimisel tekkivate probleemide põhjustajana teisi liiklejaid, mitte enda kõrgest eest tingitud vähenenud juhtimisvõimet ja -oskusi. Tegu oli kvalitatiivse uuringuga, mille valim oli väga väike. Kuigi väikse valimi põhjuseks toodi asjaolu, et tegu on pilootuuringuga, siis käesoleva töö autorile teadaolevalt antud teemal suuremamahulisemat uuringut ei järgnenud. Käesoleva töö autor leiab, et põhjendatud ja vajalik on uue uuringu läbiviimine ning uute andmete võrdlemine nimetatud lõputöös väljatoodud tulemustega.

---

<sup>11</sup> Inseneribüroo Stratum. Liiklusohutusliku olukorra uuring: Eakad liikluses. Lõpparuanne. Tallinn: 2003. Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/items/639cda18-774f-4661-bc51-a30e6a6918b1> (29.01.2024)

<sup>12</sup> *Ibidem*, lk 40.

<sup>13</sup> Laurmann, M.; Vennikas, P. (juh.) Eakate sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste riskifaktorite analüüs. Tallinn: 2009. Arvutivõrgus: [https://digiriitl.sisekaitse.ee/bitstream/handle/123456789/1495/2009\\_Laurman%2C%20Meelis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://digiriitl.sisekaitse.ee/bitstream/handle/123456789/1495/2009_Laurman%2C%20Meelis.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (29.01.2024)

Kuigi eeltoodud uuringud viitavad peamiselt sellele, et eakatest juhtidest lähtuv probleem on üksnes näiline, siis teisalt on eakate autojuhtimises näinud võimalikku probleemi lisaks eesti ametnikele, arstidele ja muudele spetsialistidele näiteks Euroopa Komisjon<sup>14</sup>, mis tegi ettepaneku piirata eakate inimeste juhilubade kehtivust viiele aastale eesmärgiga vähendada tervisega seotud riskide realiseerumist. Euroopa Komisjoni tähelepanu eakate sõidukijuhtide kontrollimisele on õigustatud, kuivõrd Euroopas, nagu ka Eestis, on üheks demograafiliseks probleemiks rahvastiku vananemine<sup>15</sup>, mille tõttu suureneb aasta-aastalt eakate inimeste ja seeläbi ka eakate mootorsõidukijuhtide arv.

Liiklusohutuse edendamise eesmärgil kinnitas Eesti Vabariigi Valitsus liiklusohutusprogrammi aastateks 2016-2025<sup>16</sup>, milles sõnastati liiklusohutuse põhimõtted, millest lähtutakse transpordivaldkonna korraldamisel ja kujundamisel. Liiklusohutusprogrammi eesmärgiks on liiklussurmade ja raskesti vigastatute arvu vähendamine. Nimetatud eesmärkide saavutamiseks on ette nähtud keskendumine kolmele valdkonnale: „Vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja“, „Ohutu keskkond“ ja „Ohutu sõiduk“. Eakate juhtidega seonduv potentsiaalne probleem liigitub neist niisiis esimesse valdkonda.<sup>17</sup> Selleks, et muuta Eesti liiklejad vastutustundlikumaks ja ohutumaks, on esimeses valdkonnas nähtud ette üheksa meetet, millest konkreetselt eakaid sõidukijuhte puudutavad viis: „eakas liikleja“, „liiklusharidus“, „ennetus“, „juhi tervis“ ja „rehabilitatsioon“<sup>18</sup>.

Meetme „eakas liikleja“ eesmärk on liiklusõnnetuses hukkunud ja raskelt vigastada saanud eakate ning eakate inimeste põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arvu vähendamine. Selle meetme järgi tuleks pöörata tähelepanu eaka juhi tervisenõuetega seonduvatele probleemidele ja luua eaka mootorsõidukijuhi täiendkoolitussüsteem. Sealjuures rõhutatakse meetme juures, et kõrvaleesmärgina tuleb eakate autokasutust võimalikest probleemidest hoolimata siiski soosida, julgustades neid sealjuures osalema täiendkoolitustel. See on vajalik eakatele kohase elukvaliteedi ja sotsiaalsete võimaluste tagamiseks.<sup>19</sup> Ülejäänud eakaid puudutavad meetmed käsitlevad eakate

---

<sup>14</sup> Rudi, H. Plaan eakate autojuhtide karmimaks kontrolliks Eesti sõidukijuhte ei puuduta. ERR 24.11.2023. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/1609175569/plaan-eakate-autojuhtide-karmimaks-kontrolliks-estisoidukijuhte-ei-puuduta> (29.01.2024)

<sup>15</sup> Sakkeus, L.; Saks, K. (toim.) Rahvastikuvananemine, lk 189. – Gerontoloogia, lk 189-215. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.

<sup>16</sup> Liiklusohutuse programm 2016-2025. VVK 16.02.2017 nr 54. Arvutivõrgus: <https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm> (29.01.2024)

<sup>17</sup> Liiklusohutuse programm 2016-2025, lk 1.

<sup>18</sup> *Ibidem*, lk 17-21.

<sup>19</sup> *Ibidem*, lk 17-18.

sõidukijuhtimist edendavalt sarnaseid meetmeid. Põhirõhk on pandud eakate juhtide tervisekontrolli tõhustamisele, juhtide täiendõppele ja rikkumise toimepannud juhi rehabiliteerimisele.

Käesoleva peatüki raames on esmalt uurimisobjekti paremaks mõistmiseks esitatud erinevad taustandmed: kirjeldatud on Eesti rahvastiku demograafilisi näitajaid, andmeid juhtimisõiguse omajate kohta ning infot Eestis registreeritud sõidukite kohta. Eeltoodud andmete uurimine on vajalik nii selleks, et paremini mõista eakate osakaalu ja rolli nii liikluses kui riigielus, kui ka selleks, et prognoosida muudatusi Eesti elanikkonnas. Eakate elanike arv on korrelatsioonis eakate juhtide arvuga ja kui eakate juhtide arv tõuseb, suureneb ka võimalik probleem, mis tuleneb eakatest mootorsõidukijuhtidest ja nendega seonduvatest riskidest. Eesti elanikkonna kohta koostab riiklikku statistikat Statistikaamet ja selline kohustus on Statistikaametile pandud Rahandusministri 27.08.2013 määrusega nr 32<sup>20</sup>. Kõik selles töös toodud demograafilised andmed on esitatud vaadeldava aasta 1. jaanuari seisuga, kui ei ole väljendatud teisiti. 2023. aasta kohta ei olnud uuringu läbiviimise ajal võimalik koguda andmeid rände ja iibe kohta, kuna nende kohta ei olnud Statistikaamet veel statistikat avalikustanud.

Eesti rahvaarv suureneb igal aastal. Kuigi Eesti viimase kümne aasta loomulik iive on olnud negatiivne, siis tänu positiivsele rändesaldole on absoluutne iive olnud enamikul aastatel positiivne.<sup>21</sup> Igal aastal lisandub Eesti teedele uusi sõidukijuhte ning suureneb ka liikluses osalevate sõidukite arv. Lisaks juhtide arvu suurenemisele tuleb tähelepanu pöörata asjaolule, et kuna Eesti rahvastik on vananev, siis suureneb igal aastal keskmise sõidukijuhi vanus. Aasta-aastalt on teedel aina vanemad juhid ja eakate juhtide osakaal kõikide juhtide seas suureneb.

Eestis välja antud ja kehtivate juhilubade kohta koguti andmed Transpordiametist. Kohustus koguda andmeid juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide kohta tuleneb Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määruse nr 75<sup>22</sup> §-st 5. Kuigi Transpordiamet kogub andmeid nii vanusegrupi kui kategooria kaupa, siis on töö liigse informatsiooniga koormamise vältimiseks toodud andmed töö lõpus esitatud tabelites üksnes piiratud ulatuses. Välja on jäetud info kõikide eraldiseisvate juhtimisõiguste kategooriate kohta, kuna pea kõik juhtimisõiguse omanikud<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Statistikaameti põhimäärus. RMm 27.08.2013 nr 32. - RT I, 19.04.2023, 2.

<sup>21</sup> Tabel 1. Eesti rahvaarvu muutused aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 68.

<sup>22</sup> Liiklusregistri pidamise põhimäärus. VVm 16.06.2011 nr 75. - RT I, 05.07.2023, 237

<sup>23</sup> Täpsemalt 99,6%.

omavad õigust juhtida B-kategooria sõidukeid ehk sõiduautosid<sup>24</sup> ja ka enamik mootorsõidukiga põhjustatud raskeid liiklusõnnetusi pannakse toime sõiduautodega.<sup>25</sup>

Eestis elab 2023. aasta 1. jaanuari seisuga 1 096 773 täisealist inimest. Täisealisteks inimesteks loetakse kõik inimesed, kes on 18-aastased või vanemad. Eesti täisealisest elanikkonnast omavad 651 191 inimest juhtimisõigust. See tähendab, et kogu Eesti elanikkonnast omab juhiluba ligikaudu iga teine eestlane ja täisealisest elanikkonnast omab juhtimisõigust 59,4%. Täpsemalt on aastatel 2014-2023 juhtide arv moodustanud kogu rahvaarvust keskmiselt 47,8% ja täisealisest elanikkonnast 59,0%. See osakaal ei ole ilmutanud väga suuri muutumismärke: kuigi aastatel 2015. ja hiljem 2022. aastal võis täheldada juhtide osakaalus väikeseid hüppeid, siis ei ole osakaalu tõus olnud eriti suur. Kümneaastase perioodi jooksul on mootorsõidukijuhtide osakaal täisealisest elanikkonnas tõusnud 1,4 protsendipunkti ja sõidukijuhtide arv 29 652 juhi võrra.<sup>26</sup>

Arvuliselt on Eestis kõige rohkem mootorsõidukijuhte vanusegrupis 35-39. Vähim on juhilooomanikke 100+ vanuste grupis, kus on üksainus sõidukijuht (0,5% kogu vanusegrupi esindajatest). Osakaalu poolest on aga enim sõidukijuhte 40- kuni 44-aastaste hulgas, kus vähemalt ühe kategooria juhtimisõigus on 77,9% selles vanuses elanikel. Laiemalt vaadates on enim sõidukijuhte 35- kuni 64-aastaste seas, kus igas 5-aastases vanusegrupis ületab juhtimisõiguse omajate osakaal 60% piiri. Alla 10% piiri jäävad vanusegrupid 15-19, 90-94, 95-99 ja 100+. Kuivõrd lähematel kümnenditel saavad eakateks praegused suurimate sõidukijuhtide osakaaludega vanusegrupid, siis võib tulevikus prognoosida üle 65-aastaste seas mootorsõidukijuhtide osakaalu ja ka arvu suurenemist. Seda prognoosi toetab ka asjaolu, et inimeste pensionile mineku iga lükkub tulevikus järjest edasi<sup>27</sup> ja see tingib eakatel vajaduse jätkata mootorsõidukiga liiklemist. Eaka juhina liiklemise jätkamist toetab ka eakate sotsiaalse aktiivsuse kasv ja selleks paremate võimaluste loomine.

Eesti sõidukijuhtide seas on enimlevinud juhtimisõiguse kategooriaks B-kategooria ja selle kategooria sõidukite juhtimisõigust omab 2023. aasta alguse seisuga 99,6% kõikidest juhtimisõigusega isikutest. Järgmine levinuim kategooria on AM, mis lubab juhtida

---

<sup>24</sup> Valgma, Ü. Eesti juhiload aastatel 2014-2023. Andmed edastatud autorile 05.12.2023.

<sup>25</sup> Tabel 8. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate rollid aastate kaupa, käesoleva töö lk 75.

<sup>26</sup> Tabel 2. Rahvaarv ja sõidukijuhtide arv aastatel 2014-2023 iga aasta 1. jaanuari seisuga, käesoleva töö lk 69.

<sup>27</sup> Sotsiaalkindlustusamet. Pensioniiga. Arvutivõrgus: <https://sotsiaalkindlustusamet.ee/pension-ja-seotud-huvitised/pension-itaotlemine/pensioniga> (01.02.2024)

mopeedsõidukit. See antakse automaatselt igale isikule, kellel on mis tahes mootorsõiduki juhtimisõigus või piiratud juhtimisõigus. Sealjuures ei nõuta LS § 94 lg 2 kohaselt AM-kategooria juhtimisõigust isikult, kes on sündinud enne 1993. aastat, mis tähendab, et AM-kategooria on *de facto* kõige levinum juhtimisõiguse kategooria. Kolmas kõige levinum mootorsõiduki juhtimisõiguse kategooria on C1-kategooria, mis lubab LS § 93 lg 3 p 4 kohaselt õiguse omajatel juhtida autot, mis ei kuulu D-kategooriasse ja mille lubatud täismass jääb vahemikku 3500-7500 kilogrammi ning millel on kuni üheksa kohta.<sup>28</sup>

Lisaks sõidukijuhtide arvu kasvule on märkimisväärselt suurenenud ka Eestis aktiivselt liiklemiseks kasutatavate ehk liikluskindlustatud sõidukite arv. Kui 2013. aasta lõpus oli Eestis 609 228 liikluskindlustatud sõidukit, siis 2023. aasta lõpuks oli see arv tõusnud 836 004-ni.<sup>29,30</sup> Selliste sõidukite arv on seega tõusnud 37,2%. Sõidukeid on lisandunud 226 776 tükki ehk pea kaheksa korda rohkem kui sõidukijuhte. Selline muutus võib viidata sellele, et rohkemad juhtimisõigusega inimesed omavad nüüd isiklikku autot ja ka liiklevad reaalselt. Kuna sõidukijuhtide arv jääb 2023. aasta seisuga liikluskindlustatud sõidukite arvule alla, siis võib eeldada, et liikluskindlustatud sõidukite arvu tõus on tulnud ka töösõidukite lisandumise või leibkondade soetatud lisasõidukite arvelt.

---

<sup>28</sup> Valgma, Ü. Eesti juhiloa aastatel 2014-2023.

<sup>29</sup> Eesti Liikluskindlustuse Fond. Liikluskindlustuse majandustulemuste ülevaade Periood: 2014. aasta 12 kuud. Arvutivõrgus: [https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2014\\_4Q\\_v1.pdf](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2014_4Q_v1.pdf) (06.02.2024)

<sup>30</sup> Eesti Liikluskindlustuse Fond. Liikluskindlustuse statistika 2023. aasta 12 kuud. Arvutivõrgus: <https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemustekvarteesitlus20234Q.pdf> (06.02.2024)

## 1.1 Raskete liiklusõnnetuste statistika aastatel 2014-2023

Raskete ehk inimkannatanu ja hukkunuga liiklusõnnetuste kohta kogub statistikat Transpordiamet. Transpordiametile edastab andmeid toimunud raskete liiklusõnnetuste kohta Politsei- ja Piirivalveamet ning Eesti Liikluskindlustuse Fond, samuti kogub Transpordiamet neid andmeid ise. Selline kohustus on sätestatud Vabariigi Valitsuse 05.07.2018 määruses nr 54<sup>31</sup>. Transpordiameti andmekogu sisaldab andmeid selliste liiklusõnnetuste kohta, milles osalenu suri liiklusõnnetuses saadud vigastuse tagajärjel 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust või kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse või tervisekahjustuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi.<sup>32</sup> Transpordiameti andmetest ei selgu raske liiklusõnnetuse põhjustajat, kuna Transpordiamet ei anna selle kohta õiguslikku arvamust.

Aastatel 2014-2023 on kõikide raskete liiklusõnnetuste koguarv olnud keskmiselt 1490 juhtumit aastas. Raskete õnnetuste arv on võrreldes 2014. aastal toimunud 1404 õnnetusega tõusnud 2023. aasta lõpuks 1660 õnnetusele ja tõenäoliselt jätkab tõusu ka edaspidi.<sup>33</sup> Selline õnnetuste arvu tõus on osaliselt seletatav juhtide arvu suurenemisega. Juhtide arv on suurenenud uuritud aastatel 4,8%, raskete liiklusõnnetuste arv aga tervenisti 18,2%. Raskete liiklusõnnetuste arvu tõusu võib olukorras, kus sõidukijuhtide arv samas tempos ei tõuse, selgitada sõidukite kättesaadavuse suurenemisega ja seda eelkõige läbi autode lühirendi teenusepakkujate turule sisenemisega<sup>34,35</sup>. Seetõttu on tõenäoliselt suurenenud realselt liiklevate sõidukijuhtide osakaal, kes aga sealjuures ei pruugi olla liikluses nii kogunud kui sõidukijuhid, kes omavad isiklikku autot ja liiklevad sellega igapäevaselt. Samas on oluliselt suurenenud ka isiklike ja töösõidukite osakaal. Lisaks lühirendi hüpoteesile kontrollis autor, kas viimastel aastatel võisid raskete liiklusõnnetuste arvu mõjutada külmad ja libedad talved. Selle hüpoteesi kahjuks räägib siiski asjaolu, et viimastel aastatel on külmadel kuudel ehk novembrist veebruarini (k.a) toimunud raskeid õnnetusi järjest vähem. Vaatlusaluste aastate keskmine raskete liiklusõnnetuste arv on märkimisväärselt väiksem viimase

---

<sup>31</sup> Liiklusõnnetuse registreerimise, asjaolude väljaselgitamise ja arvestuse kord ning liiklusõnnetuste andmekogu pidamise põhimäärus. VVm 05.07.2018 nr 54. – RT I, 10.07.2018, 9.

<sup>32</sup> *Ibidem*, § 2

<sup>33</sup> Joonis 2. Raskete liiklusõnnetuste koguarv koos trendijoonega aastatel 2013-2023, käesoleva töö lk 79.

<sup>34</sup> CityBee info. Arvutivõrgus: <https://citybee.ee/ee/meist/> (29.01.2024)

<sup>35</sup> Bolt avas Tallinnas autorendi teenuse Bolt Drive. – Pealinn 04.05.2021. Arvutivõrgus: <https://pealinn.ee/2021/05/04/bolt-avas-eestis-autorendi-teenuse-bolt-drive/> (29.01.2024)

kolme aasta raskete liiklusõnnetuste arvudest. See signaleerib raskete liiklusõnnetuste arvu arvestatavat tõusu, mille jätkumist võib oodata ka edaspidi juhul, kui riik ei sekku ennetavalt.

Transpordiameti andmetes on rasked liiklusõnnetused liigitatud erinevateks tüüpjuhtumiteks: kokkupõrked, jalakäijaõnnetused, ühesõidukiõnnetused ja muud rasked liiklusõnnetused. Mõningatel üksikjuhtudel ei ole olnud võimalik raske liiklusõnnetuse liiki tuvastada. Kokkupõrkeks loetakse liiklusõnnetus, kus toimub sõidukitevaheline kokkupõrge; jalakäijaõnnetuseks liiklusõnnetus, kus toimub sõiduki ja jalakäija vaheline konflikt, ning ühesõidukiõnnetuseks liiklusõnnetus, kus osaleb ainult üks sõiduk. Muuks liiklusõnnetuseks loetakse liiklusõnnetus, mida ei ole võimalik eelnimetatute alla liigitada, ja selle suuremateks alaliikideks on kokkupõrge loomaga ja kukkumine ühissõidukis.

Arvuliselt toimus aastatel 2014-2023 kõige enam kokkupõrkeid. Teisel kohal on ühesõidukiõnnetused ja sellele järgnevad jalakäijaõnnetused. Samas on uuritud aastatel olulisel määral muutunud erinevate raskete liiklusõnnetuste liikide esinemise osakaalud. Kui kokkupõrgete arv aastas püsib võrdlemisi stabiilne (keskmiselt 573,5 aastas), siis jalakäija osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste arv on 2014. aastaga võrreldes langenud 22,8%. ja muude raskete liiklusõnnetuste arv (kukkumised ühistranspordis, kokkupõrked loomaga jne) on langenud 27,2%. Jalakäija osalusel toimub keskmiselt 315,9 rasket liiklusõnnetust aastas ja muudel põhjustel toimub neid 123. Paraku on aga oluliselt suurenenud ühesõidukiõnnetuste (teel ümberpaiskumiste ja erinevate objektidega kokkupõrgete) arv ja seda tervenisti 103,8%. Aastast 2020 on levinuimaks raske liiklusõnnetuse liigiks ühesõidukiõnnetus, millele järgnevad kokkupõrked ja jalakäijaõnnetused. Ühesõidukiõnnetusi toimus vaatlusalusel perioodil aastas keskmiselt 468.<sup>36</sup>

Viiest tüüpjuhtumist on raskeimad jalakäijaõnnetused, kus iga 100 sellise õnnetuse kohta keskmiselt 5,0 tükki lõppevad surmaga. Järgnevad ühesõidukiõnnetused, kus surmaga lõppevate õnnetuste osakaal on 4,0 õnnetust sajast, ja kokkupõrked, kus surmaga lõppeb 3,7 õnnetust sajast. Muudel põhjustel toimunud liiklusõnnetustes, ehk siis kukkumiste tõttu ühistranspordis või kokkupõrke tõttu loomaga, hukub osaline vähem kui ühes õnnetuses sajast. Seega on põhjendatud liiklusohutuse edendamisel ka just jalakäijaõnnetuste vähendamisele kõrgendatud tähelepanu

---

<sup>36</sup> Joonis **Tõrge! Ainult põhidokument..** Raskete liiklusõnnetuste arvud liigiti aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 80.

pööramine, kuna on ilmne, et jalakäijad on igas liiklusõnnetuses nõrgemaks pooleks ja saavad turvavarustuse puudumise tõttu enim vigi.

Positiivse aspektina saab välja tuua, et hukkunuga liiklusõnnetuste arv on jõudsalt vähenemas.<sup>37</sup> Kui 2014. aastal toimus 74 hukkunuga liiklusõnnetust, siis 2023. aastal toimus neid ainult 53. Igal aastal toimub keskmiselt 56,3 surmaga lõppevat liiklusõnnetust, mis tähendab, et surmaga lõppeb keskmiselt 3,81% kõigist rasketest liiklusõnnetustest. Kuigi surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arv vähenes, siis tõusis 2023. aastal varasemate aastatega võrreldes märkimisväärselt hukkunute arv surmaga lõppenud liiklusõnnetuse kohta. Kui 2014. aastal oli see 1,08 hukkunut surmaga lõppenud õnnetuse kohta, siis 2023. aastal on see 1,13. Kõikide uuritud aastate keskmiseks on siiski 1,08. Suurima osa surmaga lõppevatest liiklusõnnetustest moodustavad Eestis kokkupõrked. Igal aastal lõppeb keskeltläbi 21,0 kokkupõrget surmaga ja see moodustab 38,08% kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest. Järgnevad ühesõidukiõnnetused, millest surmaga lõppeb igal aastal keskmiselt 18,8 tükki ja mis moodustavad surmaga lõppenud rasketest liiklusõnnetustest 33,11%. Jalakäijaõnnetustest lõpeb igal aastal surmaga keskeltläbi 15,8 õnnetust ehk 27,58% kõigist surmaga lõppenud õnnetustest. Muudel põhjustel toimunud rasketes liiklusõnnetustes sureb reeglina vähe inimesi ja sellised õnnetused moodustavad surmaga lõppenud liiklusõnnetustest alla 1,3%.

Transpordiameti avalikust andmekogust on kättesaadav ka aastatel 2019-2022 toimunud hukkunuga liiklusõnnetuste riskifaktorite statistika, mille on koostanud liiklusõnnetuste uurimiskomisjon.<sup>38</sup> Samas ei ole seal riske eristatud riskifaktoreid liiklejate lõikes ja seetõttu ei ole võimalik näiteks selgeks teha, kas õnnetuse ajal oli joobes kannatanu või põhjustaja. Väljatoodud riskid on jaotatud erinevateks teguriteks: inimtegurid, keskkond, sõiduk ja liiklussüsteemi õiguslikud alused ja korraldus. Peamiseks riskiteguriks surmaga lõppeva õnnetuse toimumiseks on neljal vaatlusalusel aastal loetud inimtegurid, millest omakorda enim esines alkoholijoobest tingitud riski. Samas õnnetuse tagajärgede raskusastet on enim mõjutanud sõidukist tulenevad riskifaktorid nagu turvavarustuse kasutamata jätmine või kerega kaitsmata sõiduki, näiteks mootorratta, kasutamine.

---

<sup>37</sup> Joonis 4. Hukkunuga liiklusõnnetuste ja hukkunute arv aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 81.

<sup>38</sup> Transpordiameti riskide statistika. Uuendatud 26.05.2023. Arvutivõrgus: <https://www.transpordiamet.ee/riskide-statistika> (29.01.2024)

Üldpildis saab väita, et hoolimata raskete liiklusõnnetuste arvu kasvust liiklussurmade arv väheneb. Seda saab selgitada näiteks parema sõidukite turvavarustuse ilmumisega turule. Uuemad autod on vanematest ohutumad ja rohkema turvalisust tagava lisavarustusega. Kui eelmisel sajandil pandi enamjaolt rõhku just passiivse turvavarustuse arendamisele, siis 21. sajandil on pilgud pööratud aktiivsele turvavarustusele, mille ülesandeks on liiklusõnnetusi üldse ära hoida või selle võimatuse korral minimeerida raskeid tagajärgi.<sup>39</sup> Turvavarustuse areng aitab ilmselt vähendada liiklussurmade arvu, kuid millisel määral võivad hukkamiskordaja kujunemisesse sekkuda muud tegurid, tuleb välja uurida mõnes täiendavas uurimistöös.

Kuna Transpordiamet kogub andmeid kõikide raskete liiklusõnnetuste kohta, eristamata neid sealjuures toimepanija järgi, siis ühe liikleja kohta toimuvate liiklusõnnetuste arvu leidmiseks tuleb võtta arvesse nii liiklusõnnetuste koguarvu kui ka liiklevat elanikkonda. Kuna käesoleva töö autoril pole infot selle kohta, milline osakaal rahvastikust igapäevaselt liikleb, siis on allpool suhtelised sagedused esitatud kõikide Eesti elanike kohta arvestusega, et pea kõik elanikud liikleavad mingil määral – kas iseseisvalt või abistatult, ning seal, kus mõned demograafilised grupid liikleavad vähem, liikleavad teised grupid vastukaaluna rohkem. Kõigis rasketes liiklusõnnetustes osalenute arv Eesti elanike kohta aastas on püsinud vaatlusalusel perioodil suhteliselt sama, olles keskmiselt 0,0022 rasket liiklusõnnetust elaniku kohta. Ehk teistpidi vaadelduna, raskesse liiklusõnnetusse sattub iga 1000 liikleja kohta 2,2 liiklejat. Igal aastal osaleb raskes liiklusõnnetuses keskmiselt 2916 inimest ja surmaga lõppevas liiklusõnnetuses 131,4 inimest. Liiklusõnnetuses saab vigastada sealjuures keskmiselt 1777,8 inimest ehk Eesti elaniku tõenäosus saada raskes liiklusõnnetuses vigastada on 0,13%. Surmaga lõppevas liiklusõnnetuses osaleb üks inimene iga 10 000 elaniku kohta ehk tõenäosus osaleda surmaga lõppevas liiklusõnnetuses on 0,01%. Sealjuures, arvestades, et igal aastal lõpeb keskmiselt 60,8 inimese elu raskes liiklusõnnetuses, on tõenäosus hukkuda liikluses 0,0046% ehk iga 100 000 elaniku kohta sureb igal aastal 4,6 elanikku raskes liiklusõnnetuses.

Politsei- ja Piirivalveameti andmekogudest pärinev statistika erineb mõnevõrra Transpordiameti andmetest. Seda eelkõige seetõttu, et Politsei- ja Piirivalveametilt päriti informatsiooni raskete liiklusõnnetuste põhjustajate kohta, kuid ligikaudu 17,6% juhtudest ei ole olnud võimalik selgeks

---

<sup>39</sup> AutoSky OÜ. Auto turvavarustuse areng läbi aegade. Arvutivõrgus: <https://autosky.ee/blog/auto-turvavarustuse-areng-labi-aegade/> (29.01.2024)

teha raske liiklusõnnetuse põhjustajat. PPA andmetel on aastatel 2014-2023 toimunud kokku 12276 rasket liiklusõnnetust ehk keskmiselt 1227,6 taolist liiklusõnnetust aastas. Aastal 2014 toimus 1135 rasket liiklusõnnetust ja 2023. aastal 1335 sellist liiklusõnnetust. Kui Transpordiameti andmetest selgus, et keskmise elaniku tõenäosus osaleda ühes aastas raskes liiklusõnnetuses on 0,22% ja kitsamalt hukkunuga liiklusõnnetuses 0,01%, siis Politsei- ja Piirivalveameti andmetel on keskmise liikleja tõenäosus põhjustada raskete tagajärgedega liiklusõnnetus 0,09% ja hukkunuga liiklusõnnetus 0,003%. Vaatlusalusel perioodil on mootorsõidukijuhid põhjustanud kokku 9449 rasket liiklusõnnetust ja 380 hukkunuga liiklusõnnetust. Arvestades mootorsõidukijuhtide arve vaatlusalustel aastatel, on seega keskmise juhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus 0,149% ja hukkunuga liiklusõnnetus 0,00601%.<sup>40</sup>

Aastatel 2014-2023 ongi raskeid liiklusõnnetusi põhjustanud enim mootorsõidukijuhid, sealhulgas peaaesjalikult sõiduautojuhid. Mootorsõidukijuhid põhjustavad tervikuna 76,8% kõikidest rasketest liiklusõnnetustest. Põhilise osa nendest mootorsõidukijuhtidest moodustavad sõiduautojuhid ja mootorratturid. Vaatlusalusel perioodil põhjustasid sõiduautojuhid keskmisest 1232 rasket liiklusõnnetusest 729 ehk 59,2%. Teiseks ohtlikuks liiklejate grupiks on olnud jalgratturid, kes on põhjustanud keskmiselt 150 rasket liiklusõnnetust aastas. Jalgratturitest pürgib viimastel aastatel ettepoole kergliikurite juhtide grupp, kelle hulka kuuluvad näiteks elektritõukerataste juhid. Kergliikurite juhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on 2022-2023 aastatel ületanud jalgratturite põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arvu ja seda näiteks 2022. aastal juba 1,4 kordselt.<sup>41</sup> Viimaste aastate raskete liiklusõnnetuste arvu järsk kasv on tingitud tõenäoliselt elektritõukerataste kasutamise hoogustumisest.

Hukkunuga liiklusõnnetusi on sarnaselt põhjustanud enim mootorsõidukijuhid. Mootorsõidukijuhid põhjustasid 84,4% hukkunuga õnnetustest ehk suurema osakaalu kui kõikidest rasketest liiklusõnnetustest. Kui kõigist inimkannatanutega liiklusõnnetustest moodustasid sõiduautojuhtide põhjustatud õnnetused 59,2%, siis hukkunuga liiklusõnnetustest moodustavad ka need suurema osakaalu – 62,2%. Sarnane muster on jälgitav ka teiste mootorsõidukite puhul. Samas jalgratturite põhjustatud rasked õnnetused moodustavad kõikidest rasketest liiklusõnnetustest 12,2% ja surmavatest liiklusõnnetustest vaid 3,8%. See statistika

---

<sup>40</sup> Tabel 7. Keskmise ja eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus, käesoleva töö lk 74.

<sup>41</sup> Tabel 3. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste põhjustajate rollid aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 70.

näitab, et mootorsõidukijuhid põhjustavad rohkem ja raskemaid liiklusõnnetusi. Seetõttu tuleks liiklussurmade ennetamiseks pöörata ka pilgud eelkõige mootorsõidukijuhtidele, sest nende liikluskäitumise muutmisest oleks võimalik saada kõige rohkem kasu.<sup>42</sup>

Vaatlusalusel perioodil põhjustati keskmiselt 17,1% kõikidest rasketest liiklusõnnetustest ja 14,7% mootorsõidukiga põhjustatud liiklusõnnetustest joobeseisundis. Joobes mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on vähenenud 2014. aastal toimunud 161 õnnetuselt 2023. aastaks 103 õnnetusele ehk muutus on olnud 36%. Kuigi joobes mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on jõudsalt vähenenud, siis kõikide joobes liiklejate põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on kasvanud 199 õnnetuselt 255-le ehk 28,1%. Selline kasv on tulnud eelkõige kergliikurite juhtide arvelt. Ligikaudu kolmandiku kõikidest kergliikurite juhtide põhjustatud rasketest liiklusõnnetustest on põhjustanud joobes juhid.<sup>43</sup>

Justiitsministeeriumilt päriti andmeid selle kohta, kui palju jõuab KarS §§ 422 ja 423 koosseisudele vastavate tegude suhtes algatatud menetlusi prokuratuuri ja kui palju kohtutesse. Kuigi eelnevalt esitatud statistika mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste koguarvude kohta aastas on halvas mõttes muljetavaldav, siis prokuratuuri jõuab nende kohta algatatud menetlustest üksnes 7,8%. Ülejäänud menetlused viiakse tõenäoliselt läbi vääртеokorras, kui süüteoga on põhjustatud üksnes kerge tervisekahjustus, või lõpetatakse menetlus toimepanija hukkamise tõttu. Prokuratuur lõpetab algatatud kriminaalmenetlustest keskmiselt iga kolmanda ehk 36% juhtudest kriminaalmenetluslikul erialusel, samas kui kohtusse jõuab keskmiselt 64% menetlustest. Kriminaalmenetluslikuks erialuseks saab lugeda näiteks KrMS §§ 201, 202, 203, 203<sup>1</sup> nimetatud alused ehk menetluse lõpetamise alaealise toimepanija puhul, avaliku menetlushuvi puudumise tõttu, karistuse ebaotstarbekuse tõttu või kuriteoga tekitatud kahju heastamise tõttu. See tähendab, et lõppastmes menetletakse kohtus keskmiselt 3,8% kõikidest rasketest liiklusõnnetustest.

---

<sup>42</sup> Tabel 4. Hukkunuga liiklusõnnetuste põhjustajate rollid aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 71.

<sup>43</sup> Tabel 5. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste joobes põhjustajate rollid aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 72.

## **1.2 Eakate mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud rasked liiklusõnnetused aastatel 2014-2023**

Eakad sõidukijuhid on aastatel 2014-2023 põhjustanud PPA andmetel keskmiselt 114 rasket liiklusõnnetust aastas. See moodustab vaatlusaluse perioodi kõikidest rasketest liiklusõnnetustest 11,7%. Transpordiameti andmete kohaselt osalesid eakad juhid kokku 1813 raskes liiklusõnnetuses, millest üle poole moodustasid kokkupõrked teiste sõidukitega. Eakate mootorsõidukijuhtide süül toimunud raskete liiklusõnnetuste arv moodustab seega kõigest nende osalusel toimunud rasketest liiklusõnnetustest 62,9%. Käesolevas peatükis on käsitletud ka teisi eakate põhjustatud raskeid liiklusõnnetusi iseloomustavaid näitajaid, kuid etteruttavalt saab öelda, et üle 65-aastase juhi põhjustatud raske liiklusõnnetuse tüüpiline kirjeldus on järgmine: kuuekümnendates eluaastates sõiduautojuht põhjustab endale tuttaval teel kokkupõrke kas hoolimatusest või nägemisega seotud probleemide tõttu.

Aastal 2023 oli Eestis kokku 102 775 eakat juhti ehk 15,8% kõikidest juhtidest. 2014. aastal oli eakate juhtide osakaal aga alles 11,9%. Eakate juhtide osakaal kõikide juhtide seas on olnud püsivas tõusutrendis alates 2017. aastast. Selle ajaga on eakate sõidukijuhtide arv suurenenud 20,8%. Kui Eesti täisealisest elanikkonnast omas 2023. aasta alguse seisuga mootorsõiduki juhtimisõigust 59,4%, siis eakate seas oli see näitaja vaid 37,2%. Arvestades senist eakate mootorsõidukijuhtide arvu ja osakaalu tõusu, võib selle jätkumist prognoosida ka tulevikus. Eakate juhtide arv on suurenenud kiiremas tempos kui eakate elanike arv, mis võib olla tingitud sellest, et järjest enam eakaid juhte tegelevad enda tervisetõendite pikendamisega. Teisalt võib eakate juhtide arvu ja osakaalu suurenemine olla tingitud sellest, et eakateks saavad nooremate vanusegruppide esindajad, kes on omandanud juhtimisõiguse agaramalt kui vanemad vanusegrupid. 2023. aasta 1. jaanuari seisuga omas vanusegrupis 70- kuni 79-aastased juhtimisõigust 39,8% elanikest, vanusegrupis 60- kuni 69-aastased juba 58,2% ja 50- kuni 59-aastastest 72,8%. Samuti tasub tähelepanu pöörata asjaolule, et keskmistes vanusegruppides on oluliselt rohkem elanikke kui vanemates. Osad inimesed lõpetavad ilmselt vanuse suurenedes ning kognitiivsete ja füüsiliste võimete vähenedes auto juhtimise, kuid valdav osa nimetatud vanusegruppide esindajatest jätkavad suure tõenäosusega ka edaspidi sõitmist.

Kõikide juhtide seas oli 2023. aastal enamlevinuks juhtimisõiguse kategooriaks B1, millele järgnevad AM ja C1. Eakate juhtide puhul on aga näitajad teistsugused – kõige populaarsem on endiselt B1-kategooria juhtimisõigus, mida omab 15,7% eakatest, aga sellele järgnevad A1- ja AM-kategooria juhtimisõigus, mida omavad vastavalt 4,5% ja 3,1% eakatest. See tähendab, et Eestis oli 2023. aasta 1. jaanuari seisuga 102 501 eakat sõiduautojuhti, 29 412 eakat A1-kategooria<sup>44</sup> mootorratturit ja 20 398 AM-kategooria mopeedijuhti. Siiski tuleb ka siin välja tuua, et AM-kategooria juhtimisõigust ei nõuta enne 1993. aastat sündinud isikutelt, mistõttu tuleb ka eakate puhul lugeda *de facto* levinuimaks juhtimisõiguse kategooriaks AM, mis on olemas seega igal eakal inimesel, sõltumata juhiloa omamise faktist.

Eakate mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste arv on vaatlusaluse perioodi jooksul olnud keskmiselt 181,3 rasket liiklusõnnetust aastas.<sup>45</sup> Eakate mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste arv on tõusnud kümne aasta jooksul 42,6% ja jätkab tõenäoliselt tõusmist ka tulevikus. Eakate juhtide süül toimunud raskete liiklusõnnetuste arv on aga PPA andmetel<sup>46</sup> olnud keskmiselt 114,0 rasket liiklusõnnetust aastas. Kui 2014. aastal oli selliste õnnetuste arv aastas 93, siis 2023. aastaks oli see näitaja tõusnud 117-ni. Eakate põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on tõusnud vaid 25,8%, mis jääb oluliselt alla eakate osalusel toimunud liiklusõnnetuste arvu tõusule. Samuti jääb eakate põhjustatud liiklusõnnetuste arvu kasv alla eakate juhtide arvu tõusule, mis jääb 39,0% juurde. Kui aastal 2014 oli eaka juhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus 12,6%, siis aastaks 2023 on see langenud 11,4%-ni. Samas on eakad juhid hakanud rohkem rasketes liiklusõnnetustes osalema, kuid seda pigem kannatanuna. Seda, et eakad juhid on hakanud põhjustama vähem raskeid liiklusõnnetusi, on võimalik selgitada näiteks sellega, et lisandunud on suurema sõidukogemuse ja -harjumusega eakaid juhte, kelle tõenäosus põhjustada liiklusõnnetus on väiksem. Hoolimata sellest, et eakate põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arvu kasv jääb alla juhtide arvu kasvule, siis on eakate põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv viimase kümne aasta jooksul märkimisväärselt suurenenud ja selline tõus jätkub ka tulevikus, kui riik ei sekku ja ei sea paika ennetusmeetmeid.

---

<sup>44</sup> A1-kategooria juhtimisõigus lubab LS § 93 lg 3 p 1 kohaselt juhtida mootorrattast, mille mootori töömaht ei ületa 125 kuupsentimeetrit ja võimsus ei ületa 11 kilovatti või mille võimsuse ja massi suhe ei ületa 0,1 kilovatti kilogrammi kohta.

<sup>45</sup> Joonis 5. Eakate mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste koguarvud koos trendijoonega aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 82.

<sup>46</sup> Hallik. A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

Eakad mootorsõidukijuhid osalevad rasketest liiklusõnnetustest enim kokkupõrgetes (54,2%), sealjuures on kokkupõrgete osakaal eakate osalusel toimunud õnnetustes märkimisväärselt suurem kui keskmise mootorsõidukijuhi puhul (38,5%). Jalakäija osalusel toimunud liiklusõnnetused moodustavad eakate osalusel toimunud õnnetustest 23,3%, kuid kõikide liiklusõnnetuste osas on see osakaal 21,4%. Eakad juhid (15,4%) satuvad võrreldes keskmise juhiga (31,0%) oluliselt vähem ühesõidukiõnnetustesse. Muud liiki ja teadmata põhjustel toimunud raskete liiklusõnnetuste puhul ei ole erilist vahet võimalik täheldada.<sup>47</sup> Vaatlusalusel perioodil ei ole võimalik esile tuua suurt muutust toimunud raskete liiklusõnnetuste osakaaludes. Eakad inimesed on hakanud veidi rohkem osalema jalakäija- ja ühesõidukiõnnetustes. Kuna aga eakate osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste aastane üldarv on kümnendiga tõusnud 148 õnnetuselt 211-le, siis on suurenenud ka erinevate raskete liiklusõnnetuste liikide arvud. Kui kõikides vanustes juhtide puhul oli võimalik täheldada mõne õnnetuseliigi toimumise arvudes muutust väiksema suunas, siis eakate puhul on kõikide õnnetuseliikide arvud ainult suurenenud. Kõikides vanustes juhtide osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste puhul vähenes jalakäijaõnnetuste ja muudel põhjustel toimunud õnnetuste arv. Eakate mootorsõidukijuhtide puhul vastavad näitajad aga tõusid vastavalt 69,0% ja 16,7%. Kuna jalakäijaõnnetused on kõikidest õnnetuste liikidest kõige surmavamad, siis tuleks selgitada välja, miks toimub eakate osalusel raskeid jalakäijaõnnetusi rohkem, ja töötada välja ennetusmeetmed selliste õnnetuste arvu vähendamiseks.

Eakate osalusel toimunud surmaga lõppenud õnnetuste arv on vaatlusalusel perioodil vähenenud 11-lt 8-le õnnetusele aastas. Kui aastal 2014 lõppes surmaga 7,43% rasketest õnnetustest, kus eakad osalesid, siis aastal 2023 oli sama näitaja juba 3,79%. See muutus peegeldab laiemalt surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu vähenemist. Eakate osalusel toimunud surmaga lõppevate õnnetuste arv aastas on siiski küllaltki muutlik, näiteks 2021. aastal tõusis see arv 13-ni aastas. See oli ka vaatlusaluse perioodi kõige suurem näitaja.

Eakad põhjustasid vaatlusalusel perioodil PPA andmetel<sup>48</sup> kokku 52 hukkunuga liiklusõnnetust. Eakate põhjustatud surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arv on vaatlusalusel perioodil veidi vähenenud. See langus ei ole aga olnud stabiilne ja näitaja varieerub aastast-aastasse. Arvestades eakate juhtide koguarve saab PPA andmete pinnalt välja tuua, et keskmise eaka juhi tõenäosus

---

<sup>47</sup> Joonis 6. Eakate osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste arvud liigiti aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 83.

<sup>48</sup> Hallik, A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

põhjustada surmaga lõppev liiklusõnnetus on 0,00605%.<sup>49</sup> Seda on 0,00004% rohkem kui keskmise juhi puhul. Sisuliselt põhjustavad eakad juhid sama palju surmaga lõppevaid liiklusõnnetusi kui keskmine juht. See näitaja on aga märkimisväärne seetõttu, et eakad juhid põhjustavad oluliselt vähem raskeid liiklusõnnetusi, kui keskmine juht. Seetõttu saab väita, et eakate juhtide puhul on liiklusõnnetuse raskeks tunnistamise põhjuseks sagedamini eaka juhi enda hukkumine kui teiste surma põhjustamine. Seda toetab ka järgmine statistika: eakate juhtide põhjustatud rasketest liiklusõnnetustest lõpeb surmaga keskmiselt 4,55%, kuid keskmise juhi puhul on sama näitaja vaid 4,02%. Paraku ei ole võimalik käesoleva uurimistöö tarbeks kogutud andmete pinnalt öelda, mis on sellise statistika põhjuseks. Üks võimalus on see, et eakad hukuvad halvema tervisliku seisundi tõttu ise liiklusõnnetustes kergemini. Teine võimalus on see, et kuna eakate juhtide põhjustatud õnnetustest moodustavad suure osa kõrge suremusnäitajaga kokkupõrked, siis eakad ka põhjustavad rohkem teiste liiklejate surmasid. Kummagi hüpoteesi kontrollimiseks oleks vaja laiemalt uurida eakate juhtide põhjustatud õnnetuste toimumise põhjuseid ja kannatanute profiili.

Transpordiameti andmetel on aastatel 2014-2023 raskes liiklusõnnetuses osalenud keskmiselt 1225 mootorsõidukijuhti aastas. Hukkunuga liiklusõnnetuses on osalenud keskmiselt 53,8 juhti. Võttes arvesse kõikide aastate sõidukijuhtide koguarve selgub, et keskmiselt osaleb seega ühes aastas raskes liiklusõnnetuses 0,19% kõigist juhtidest ja hukkunuga õnnetuses 0,009% juhtidest. Eakaid juhte osaleb igal aastal rasketes liiklusõnnetustes keskmiselt 180,8 ja hukkunuga liiklusõnnetustes 9,8. Võrdluseks osaleb seega kõikidest eakatest mootorsõidukijuhtidest raskes liiklusõnnetuses 0,21% ja hukkunuga liiklusõnnetuses 0,011% eakatest juhtidest. See tähendab, et eakad mootorsõidukijuhid osalevad keskmisest juhist veidi tõenäolisemalt raskes ja surmaga lõppevas liiklusõnnetuses.<sup>50</sup> Kuna aga Transpordiameti andmetest ei selgu, kes on raske liiklusõnnetuse põhjustaja, siis ei ole võimalik teha nende andmete pealt kindlaid järeldusi eakate mootorsõidukijuhtide ohtlikkuse kohta.

Politsei- ja Piirivalveameti andmetel on vaatlusalusel perioodil eakad mootorsõidukijuhid põhjustanud keskmiselt 114 õnnetust aastas. Aastal 2014 põhjustasid eakad juhid 93 ja 2023. aastal 117 rasket liiklusõnnetust. Seega on eaka juhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus 0,131%.

---

<sup>49</sup> Tabel 7. Keskmise ja eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus, käesoleva töö lk 74.

<sup>50</sup> Tabel 6. Keskmise ja eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus osaleda raskes liiklusõnnetuses, käesoleva töö lk 73.

Keskmise juhi puhul on sama näitaja 0,149%. Eakad juhid põhjustavad seega veidi vähem raskeid liiklusõnnetusi kui keskmine juht. Sellist erinevust võib selgitada asjaolu, et eakad juhid liiklevad veidi vähem kui keskmine juht. On ka võimalik, et eakad juhid on liikluses vastupidiselt püstitatud hüpoteesile hoolsamad ja põhjustavadki vähem raskeid liiklusõnnetusi. Hüpoteesi täielikuks paikapidavuse kontrollimiseks oleks vaja täiendavalt koguda andmeid erinevate vanusegruppide liiklemisharjumuste kohta ja selgitada välja siinse raskete liiklusõnnetuste põhjustamise tõenäosuse erinevuse taustpõhjused.

Transpordiameti surmaga lõppenud õnnetuste riskide statistika aastatel 2019-2022<sup>51</sup> võimaldab hinnata enim eaka inimese raskes liiklusõnnetuses osalemisega kaasnevaid riske. Sel perioodil hinnati kokku 58 juhul 205-st toimunud hukkunuga liiklusõnnetusest ehk 28,3% juhtudest esinevaks risk „osaleja oli eakas (65+)”. Eaka osalejaga enim kaasnevad riskid olid arvukselt:

1. tuttava keskkonna usaldamine (kohalik elanik, liikleb teel sageli) – 36 (131, 27,4%);
2. hoolimatus, varasem taust, varasemad rikkumised – 13 (67, 19,4%);
3. nägemine (prillid kohustuslikud)<sup>52</sup> – 13 (37, 35,2%);
4. helkuri või ohutusvesti puudumine, väheefektiivne helkur, polnud nähtav – 5 (19, 26,3%);
5. muu (nt kasv, kaal, tervisetõend kehtetu või puudub) – 5 (11, 45,5%).

Ülal esitatud loetelus on sulgudes märgitud sellise riskiga õnnetuste vaatlusalusel perioodil toimumiste koguarv ja eaka osalusel toimunud õnnetuste protsent sellest koguarvust, et hinnata, millised riskid võiksid olla eakatele liiklejatele enim omased. Kuigi, nagu eelnevalt välja toodud, siis see statistika ei anna informatsiooni konkreetselt õnnetuse põhjustaja kohta ning tõenäoliselt ei ole eakad põhjustanud kõiki eelnimetatud õnnetusi, siis võib siiski mõningate mööndustega eeldada, et just tervisliku seisundiga seotud probleemid iseloomustavad eakaid liiklejaid. Eakatel sõidukijuhtidel väheneb vanusega nägemisvõime<sup>53</sup> ja sama nägemiskvaliteedi säilitamiseks tuleb kanda prille, mistõttu võib nägemisabivahendi puudumisel või adresseerimata nägemisprobleemi korral eakas juht põhjustada liiklusõnnetuse. Samuti võib olla eaka tervislik seisund selline, mis ei võimalda enam iseseisvalt liikluses osaleda. Kuna oma tervisliku seisundi muutustest ei anta

---

<sup>51</sup> Transpordiamet. Riskide statistika.

<sup>52</sup> Siin pole kahjuks selgitatud, kas selle riski esinemine tähendab seda, et osaleja pidanuks kandma nägemisprille, kuid ei teinud seda, või siis seda, et osaleja pidanuks kandma prille ehk et tema nägemisvõime oli vähenenud, kuid pole hinnatud seda, kas osaleja seda ka tegelikult tegi

<sup>53</sup> Saks, K.; Saks, K. (toim.) Keha vananemine..., lk 282-286.

endale aru, siis võib see olla aga üheks riskiteguriks raske liiklusõnnetuse toimumisel. Samast andmekogust selgub lisaks, et eaka osalejaga seotud risk esineb peaaegu võrreldaval tasemel alkoholijoobe riskiga. Erinevalt teistest liiklejatest ei ole aga ühegi eaka osalusega kaasnevalt tuvastatud alkoholijoobe riski, mis võib viidata sellele, et eakad on vähem aldis joobeseisundis sõidukit juhtima. Alternatiivselt võib olla selgituseks see, et riskide statistika koostamisel on mõne osaleja joobe tuvastamisel jäetud mõned kaasnevad riskid üles märkimata, mis joobe esinemise tõttu justkui enam suurt rolli ei mänginud.

Transpordiameti üldine raskete liiklusõnnetuste statistika näitab, et eaka mootorsõidukijuhi osalusel toimub rohkem raskeid liiklusõnnetusi kui joobes mootorsõidukijuhi osalusel. Viimati oli nende kahe näitaja tase sarnane 2016. aastal, peale seda on eakate osalusel toimunud aastas keskmiselt 28,2% rohkem raskeid liiklusõnnetusi kui joobes juhtide osalusel. Aastal 2023 toimus eaka mootorsõidukijuhi osalusel 211 rasket liiklusõnnetust, samas kui joobes juhi osalusel toimus vaid 118 sellist liiklusõnnetust. Samas on joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustes rohkem inimesi hukkunud. Eakate sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste keskmine hukkunute näitaja on 10,6 inimest aastas, samas kui joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste puhul on see 14,0.<sup>54</sup>

Kuivõrd üldises plaanis loetaksegi üheks ohtlikumaks liiklejate grupiks joobes juhid, siis on eakate mootorsõidukijuhtide ohtlikkuse väljaselgitamiseks võrreldud joobes juhtide statistikat eakate juhtide omaga. Kui vaatlusalusel perioodil on joobes mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv jõudsalt vähenenud, siis eakate mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on tõusnud 25,8%. Eakate juhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on järjest lähenenud joobes juhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arvule ja aastal 2023 selle ka ületanud. Joobeseisundis mootorsõiduki juhtimisega on riik võidelnud muuhulgas läbi erinevate ennetus- ja rehabilitatsioonimeetmete, nagu näiteks politsei korraldatud puhumisreidid ja joobes juhtidele suunatud sotsiaalprogrammid. Samuti on muudetud ka karistusi. Sellise tegevuse tulemusel on joobes juhtide põhjustatud õnnetuste arv oluliselt vähenenud. Eakatele liiklusrikkujatele ei ole aga riik ennetusmeetmeid suunanud, mistõttu on eakate juhtide arvu suurenedes suurenenud ka nende põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv. Kuigi võib väita, et joobes juhtimist on võimalik ennetada ja eakaks juhiks saamist mitte, siis rõhk peaks tõenäoliselt

---

<sup>54</sup> Joonis 7. Eakate ja joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuse arvud aastatel 2014–2023, käesoleva töö lk 84.

olema pigem eakate juhtide liikluskäitumise muutmisel ja selle kohandamisel isiku võimetega vastavaks.

Sarnaselt üldnäitajatega põhjustavad eakad juhid Politsei- ja Piirivalveameti andmetel<sup>55</sup> enim raskeid liiklusõnnetusi just sõiduautojuhtidena – keskmiselt 98,9 liiklusõnnetust 144,4 aastas toimuvast liiklusõnnetusest. Samuti põhjustavad eakad suure osa raskeid õnnetusi jalgratturina – keskmiselt 20,5 rasket liiklusõnnetust aastas ehk sellised õnnetused moodustavad 14,2% kõikidest eakate juhtide põhjustatud õnnetustest. Kui kõikides vanustes juhtide puhul saab täheldada viimastel aastatel raskete liiklusõnnetuste põhjustajate seas kergliikurite osakaalu järsku suurenemist, siis eakate puhul see nii ei ole. Kui kõik juhid põhjustasid 6,19% kõikidest rasketest liiklusõnnetustest kergliikuriga, siis eakate puhul on selliste õnnetuste osakaaluks vaid 0,69%.<sup>56</sup> Ilmselt on siin põhjuseks see, et levinuimaks kergliikuriks on viimastel aastatel saanud elektritõukeratas, mis on küllaltki erinev teistest senistest sõiduvahenditest ja tõenäoliselt seetõttu ei tõtta eakad juhid seda ka proovima. Teiseks selgituseks võib olla see, et elektritõukerataste rentimiseks on vaja kasutada mobiilirakendust ja osadel eakatel võivad puududa selleks vajalik nutitelefon või tehnilised oskused.

Ka hukkunuga liiklusõnnetuste peamiseks eakaks põhjustajaks on mootorsõidukijuht.<sup>57</sup> Eakad mootorsõidukijuhid on vaatlusalusel perioodil põhjustanud 74,3% kõikidest eakate põhjustatud rasketest liiklusõnnetustest. Kuigi see näitaja on kõrge, siis see on siiski väiksem kui kõikide mootorsõidukijuhtide põhjustatud õnnetuste osakaal kõikide õnnetuste seas. Kõikides vanustes juhtidest põhjustasid mootorsõidukijuhid 84,4% surmaga lõppenud liiklusõnnetustest. Oluliselt suurem on hukkunuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate seas hoopis jalakäijate osakaal ja see on tõenäoliselt tingitud sellest, et sellistes liiklusõnnetustes hukuvad just eakad ise. Kõikidest raskete liiklusõnnetuste eakatest põhjustajatest 5,8% on jalakäijad, kuid hukkunuga õnnetuste põhjustajate seas on neid 17,2%. Üllatuslikult aga on surmaga lõppenud õnnetuste puhul eakate jalgratturite osakaal väiksem kui kõikide õnnetuste puhul. Kõikidest rasketest liiklusõnnetustest moodustasid eakate jalgratturite põhjustatud õnnetused 14,2%, kuid hukkunuga õnnetuste puhul on see näitaja 8,6%. Ka eaka jalgratturi puhul peaks surmaga lõppevate õnnetuste osakaal olema

---

<sup>55</sup> Hallik, A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

<sup>56</sup> Tabel 8. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate rollid aastate kaupa, käesoleva töö lk 75.

<sup>57</sup> Tabel 9. Hukkunuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate rollid aastate kaupa aastatel 2014-2023, käesoleva töö lk 76.

kõrgem, kui lähtuda hüpoteesist, et eakad on halvema tervisliku seisundiga ja võivad kergemini saada surmavaid vigastusi.

Justiitsministeeriumilt päritud andmetest selgus, et eakate mootorsõidukijuhtide toimepandud rasketest liiklussüütegudest jõuab prokuratuuri keskmiselt 7,6 menetlust aastas. 7,6 menetlusest, mis jõuab igal aastal keskmiselt prokuratuuri, lõpetatakse erialusel, see tähendab eakate puhul KrMS §§ 202 või 203<sup>1</sup> alusel, 3,9 menetlust ehk veidi üle poole. Kui eakate süütegude menetlustest lõpetatakse 51,3% erialusel prokuratuuris, siis kõikide juhtide puhul on see näitaja 35,3%. Peamiseks lõpetamise aluseks on eakate puhul KrMS § 202 ehk oportuuniteet. Selle kohaldamise eelduseks on asjaolu, et asja menetlemiseks puudub avalik menetlushuvi. Kõikide juhtide puhul lõpetati oportuuniteediga 32,7% menetlustest, aga eakate juhtide puhul 50%. Kuivõrd kahe näitaja vahe on niivõrd suur, siis tuleks välja selgitada, miks puudub eakate juhtide süütegude menetlemiseks oluliselt tihedamini avalik huvi. Üheks võimalikuks selgituseks saaks olla see, et eakad panevad toime rohkem kergemaid liiklussüütegeid, mille puhul on oportuuniteedi kohaldamine võimalik, kuid eakate ja kõikide juhtide keskmise hukkunuga õnnetuste arvud paistavad selle hüpoteesi välistavat. Teiseks variandiks saaks olla näiteks eaka inimese puhul väiksema menetlushuvi esinemine see tõttu, et kõrge ea tõttu on vähetõenäoline, et isik paneb toime korduva liiklussüüteo. Arvestades aga, et Transpordiameti riskide statistikast selgus, et eaka mootorsõidukijuhiga kaasnevaks riskiks on kolmandikul juhtudest hoolimatus või varasem kriminaalne taust, siis selline lähenemine päris korrektne ilmselt ei ole. Iseenesest on ka võimalik, et prokurörid tunnevad eakale liiklusrikkujale rohkem kaasa ja on seetõttu menetluses leebemad, kuid selle hüpoteesi kinnituseks käesoleva töö autoril andmeid pakkuda ei ole. Niisiis, eakate toimepandud rasketest liiklussüütegudest jõuab kohtusse keskmiselt 3,7 menetlust aastas ehk pooled eakate kriminaalmenetlustest.<sup>58</sup>

Uuringu läbiviimisel päriti Eesti kohtutelt eakate liikluskurjategijate suhtes aastatel 2014-2023 jõustunud kohtulahendeid. Kuigi Justiitsministeeriumile esitatud päringule saadud vastusest nähtus, et eakate liiklusrikkujatega seoses saadeti vaatlusalusel perioodil kohtusse 37 süüteoasja, siis samal perioodil tehti lahendeid 29 asjas. Sellise erinevuse põhjuseks on asjaolu, et osades kohtusse jõudnud asjades ei ole veel tehtud lõplikke lahendeid. Kõik vaatlusalusel perioodil tehtud

---

<sup>58</sup> Tabel 10. KarS §§ 422 ja 423 menetlused prokuratuuris aastatel 2014-2023 Justiitsministeeriumi andmetel, käesoleva töö lk 77.

eakate sõidukijuhtide suhtes tehtud kohtulahendid päädisid süüdimõistva otsusega. KarS § 422 lg 1 koosseisu puhul tehti kohtuotsuseid kokku 13 asjas ja KarS § 423 lg 1 koosseisu puhul 16 asjas. Kokku 19 asja lahendati kokkuleppemenetluses, 8 lühimenetluses ja 2 üldmenetluses. Enim lahendeid ehk 11 lahendit on teinud Harju Maakohus, Tartu Maakohus on teinud 8 lahendit, Pärnu Maakohus on teinud 7 lahendit ja Viru Maakohus on teinud kõige vähem lahendeid – 2 lahendit. Kriminaalasjas 1-17-2357 jõudis menetlus teise kohtuastmesse ja seal tegi lõplikku otsuse Tallinna Ringkonnakohus. Enamasti põhjustasid eakad mootorsõidukijuhid kuriteo toimepanemisega ühele või mitmele kannatanule rasked kehavigastused, kuid kokku viiel juhul põhjustati ka kannatanu surm. Kohtuasjades mõisteti karistusena üksnes vangistusi, 13-l juhul mõisteti lisakaristusena ka juhtimisõiguse äravõtmine. Kõikidel juhtudel vabastati süüdlased karistuse kandmisest tingimisi, kuid kahel juhul vabastati süüdlased karistuse kandmisest üksnes osaliselt; asjas 1-17-3982 pidi süüdlane koheselt ära kandma 5 kuud vanglakaristusest ja asjas 1-15-651 pidi süüdlane koheselt kandma 2 kuud vanglakaristust.

KarS § 422 lg 1 kirjeldatud süütegude toimepanemise eest mõisteti karistusi vahemikus 1 kuud kuni 3 aastat. KarS § 422 lg 1 kirjeldatud süüteo toimepanemise eest lubab seadus mõista 30 päevase kuni viieaastase vangistuse. Seega saab öelda, et eakate toimepandud KarS § 422 lg 1 kirjeldusele vastavate kuritegude raskust on kohtud hinnanud keskmisest oluliselt väiksemaks või keskmiseks. Ühel juhul mõisteti karistus ka koosseisule ettenähtud miinimummääras. Teo raskust on hinnatud ka keskmiseks või sellest madalamaks selliste eakate toimepandud kuritegude puhul, millega põhjustati kannatanu surm ehk koosseisus nimetatud raskeim tagajärg. Selliseid surmaga lõppenud KarS § 422 lg 1 kirjeldusele vastavaid tegusid oli kokku kolm. KarS § 423 lg 1 kirjeldatud süütegude toimepanemise eest mõisteti karistusi vahemikus 6 kuud kuni 1 aastat ja 6 kuud. KarS § 423 lg 1 kirjeldatud süüteo toimepanemise eest lubab seadus mõista 30 päevase kuni kolmeaastase vangistuse. Seega on kohtud enamasti hinnanud ka eakate toimepandud KarS § 423 lg 1 kirjeldusele vastavate kuritegude raskust keskmisest väiksemaks või keskmiseks.

Enamikel juhtudel ehk 15 juhul oli kuritegude ohvriks jalakäija, 10 juhul toimus kokkupõrge teise sõidukiga ja 4 juhul ei selgunud kohtulahendist õnnetuse liiki. Kokkupõrgete puhul olid kannatanuks tihti mootorratta või jalgratta juhid. Kõige tihedamaks liiklusõnnetuse põhjustamise põhjuseks oli tähelepanematus, millele järgnes vale sõidukiiruse valik. Viimane ei tähista tingimata lubatud sõidukiiruse ületamist, vaid olustikuliselt vale sõidukiirust. Kuna enamik jalakäijaid sattus

kuriteo ohvriks ülekäigurajal, siis on võimalik nende süütegude puhul eelkõige välja tuua eaka mootorsõidukijuhi ülekäigurajale lähenedes kiiruse korrigeerimata jätmist ja üldist tähelepanematust. Kaks kuritegu pandi toime joobeseisundis ning kahel juhul oli täiendavaks riskiteguriks vale varustuse kasutamine, sh nõuetele mittevastavate rehvide kasutamine. Kolmel juhul saab välja tuua juhtide ebapiisava sõiduoskuse, seda eelkõige ristmikke läbides. Kriminaalasjas 1-21-2699 väljendus ebapiisav sõiduoskus aga selles, et sõidukijuht ajas tagurdades segi gaasi- ja piduripedaalid.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> Kirsipuu, E. Andmed KarS §-de 422–423 tunnustel alustatud menetluste kohta Eesti kohtutes. Andmed edastatud autorile 12.02.2024.

## 2. ÕIGUSLIK REGULATSIOON

### 2.1. Karistusõiguslik regulatsioon ja sanktsioonid

Eesti sanktsioonisüsteem on oluliselt laiem mõiste kui esmapilgul tundub ja hõlmab endas lisaks karistusõiguslikele institutsioonidele ka tsiviilõiguslikku kahju hüvitamist ja haldusõiguslikku sunniraha määramist. Sanktsiooniks laiemalt saab lugeda igasugust isikule negatiivselt mõjuvat sunniabinõu. Juriidilises mõistes sanktsiooniks võib nimetada negatiivset riiklikku õigusjärelmit, mis kaasneb õigusnormi rikkumisega.<sup>60</sup> Käesolev alapeatükk keskendub karistusõiguslikele sanktsioonidele, samas kui järgmine peatükk käsitleb haldusõiguslike sanktsioone ja eakaid sõidukijuhte puudutavat haldusõiguslikku regulatsiooni tervikuna. Karistusõiguslikud sanktsioonid on menetluslikud sunnivahendid, karistuslikud sanktsioonid, karistused ja muud mõjutusvahendid.<sup>61</sup> Käesoleva töö fookusest jäävad välja mitteõiguslikud ennetusmeetmed eakate sõidukijuhtide toimepandavate liiklussüütegude vähendamiseks. Samas tasuks karistuste ja haldusõiguslike meetmete kõrval kindlasti kaaluda erinevate eakatele suunatud teavituskampaaniate korraldamist.

Karistamine ei saa olla esimene ega peamine meede eakates mootorsõidukijuhtides heade juhtimisoskuste arendamiseks või neist lähtuva ohuga tegelemisel, vaid tervikpildis peaks rõhku panema ennetavatele meetmetele. Kui aga eakas mootorsõidukijuht on juba põhjustanud raskete tagajärgedega, st inimkannatanutega liiklusõnnetuse, siis peab olema võimalik sellisele teole efektiivselt ja proportsionaalselt reageerida, et ära hoida uue sellise süüteo toimepanemine. Liiklusrikkujate karistamise praktiline eesmärk on eelkõige hoida ära sarnase teo kordumine, kas läbi negatiivse eripreventsiooni või isiku rehabiliteerimise. Lisaks eripreventsioonile saab liiklusrikkujate karistamine kanda ka üldpreventsiooni ja ka retributsiooni eesmärke. Käesoleva töö autor leiab aga, et karistuste kehtestamine pidades silmas negatiivse üldpreventsiooni eesmärke, on ebaetiline, kuna põhjustab üksikule toimepanijale vajalikust suuremaid kannatusi üksnes selleks, et teised sama tegu ei kordaks. Üksikisik ei peaks kannatama selleks, et teised oleksid õiguskuulekamad. Positiivne üldpreventsioon on küll kiiduväärsem eesmärk, kuid paraku karistuste ranguse osas on sellist mõju empiiriliselt keeruline kontrollida, vaid üldpreventsioon on

---

<sup>60</sup> Kiris, R.; Pikamäe, P.; Sootak, J. Sanktsiooniõigus. 2 vlj. Tallinn: Juura, 2017, lk 16.

<sup>61</sup> *Ibidem*, lk 18-24.

mõjuvamaks pigem suurem tõenäosus saada tabatud, kui tõenäosus saada range karistus<sup>62</sup>, mis aga käesoleva töö eesmärkidest lähtuvalt eriti asjakohane ei ole.

Negatiivse eripreventsiooni isikule kõige koormavam, aga samas ka efektiivseim alaliik on ohutustamine, mis liiklusrikkumiste kontekstis tähendaks isikult juhtimisvõimaluse äravõtmist ja vajadusel ka sõiduvahendi konfiskeerimist. Ohutustamise kõige efektiivsem meede on isikule vabadusekaotusliku karistuse ehk aresti määramine või vangistuse mõistmine. Samas tuleb küsida, kas kõik eelnimetatud karistused on iga liiklussüüteo juures kohased. Alati tuleks hinnata, kas eripreventiivsed meetmed oleksid asjakohased ja vastavuses toimepandud süüteo raskusega. Ilmselt ei ole vaidlust selles, et LS § 223 lg-s 1 sätestatud väärteo esmakordse toimepanemise puhul ei ole kohane isikult esimese meetmena võtta juhtimisõigust kuueks kuuks või määrata talle maksimaalses ulatuses arest. Samas, kui isik põhjustab teise inimese surma, siis on ilmne, et riik peab reageerima viisil, mis vähendab võimalikult palju uue samalaadse rikkumise kordumise võimalusi. Küsitav on see, kas surmaga lõppenud liiklusõnnetuse võiks prokuratuur lõpetada oportuuniteediga, eriti ilma asjakohaseid lisakohustusi määramata.

Kuna inimeste kinnipidamisasutuses pidamine on riigile kulukas ja ei muuda ilmselt olulisel määral inimese liikluskäitumist, kui seal viibiv isik ei läbi seal näiteks liiklusohutusprogrammi<sup>63</sup> või ei mõtesta muul viisil enda käitumist, siis ei ole tegu ka pikas plaanis efektiivse lahendusega, vaid sisuliselt probleemi lahendamise edasi lükkamisega. Samas võib vangistus mõjuda kinnipeetavale desotsialiseerivalt<sup>64</sup>. Samuti ei pruugi juhtimisõiguse äravõtmine üksi suunata isikut õiguskäitumisele, vaid isik võib jätkata sõidukijuhtimist, kuid nüüd juba ilma juhtimisõigusega. Seetõttu on käesoleva töö autori hinnangul lisaks klassikaliseimatele sanktsioonidele vajalik raskete liiklussüütegude korral kaaluda ka isikustatud lähenemist, mis võimaldaks tegeleda just konkreetse toimepanijate riskide ja ebasoovitavate liiklusharjumustega. Selline isikustatud lähenemine ei pea aga tingimata mahtuma karistuse määratluse alla, vaid see võib olla olemuselt hoopis haldusõiguslik.

Kuivõrd ohu ennetamine on antud ka täitevvõimuasutuste pädevusse, siis oleks aktsepteeritav ka lahendus, kus kohus või kohtuväline menetleja karistab liiklusrikkujat lähtuvalt süüprintsipiist ja

---

<sup>62</sup> Kiris, R.; Pikamäe, P.; Sootak, J. Sanktsiooniõigus, lk 43.

<sup>63</sup> Liiklusohutusprogramm. Arvutivõrgus: <https://www.kriminaalpoliitika.ee/et/liiklusohutusprogramm> (01.02.2024)

<sup>64</sup> *Ibidem*, lk 103.

vaid osaliselt eripreventiivsetest kaalutlustest ning kui isiku senine teguviis annab alust arvata, et isik võiks endast jätkuvalt kujutada liikluses ohtu, siis saab sekkuda täitevvõim. Kui isik on ohtlik eelkõige tervisliku seisundi tõttu ja see on olnud ka liiklusrikkumiste ilmseks põhjuseks, siis oleks täiesti asjakohane isiku täiendavasse tervisekontrolli suunamine. Sellist lähenemist võimaldab hetkel LS § 91 lg 1 ja lg 2 p 7. Kui isik paneb aga liiklusrikkumise toime puudulike liiklemisoskuste tõttu, siis oleks asjakohane ta täiendkoolitusele suunamine või sõiduuskuse kontrollimine mõne atesteeritud sõiduõpetaja või riikliku eksamineerija juures. Paraku ei ole puudulik sõiduuskus tänasel päeval mootorsõidukijuhi juhtimiselt kõrvaldamise aluseks ja isikust lähtuva ohu ennetamiseks ei ole politseiametnikul peale sõidukijuhiga vestlemise sisuliselt midagi teha.

Käesolev alapeatükk kirjeldab lähemalt Eestis kehtestatud sanktsioone. Olemuselt raskemad liiklusrikkumised on koondatud karistusseadustiku 23. peatükki. Sellisteks on rikkumised, millega on tekitatud raske tervisekahjustus või põhjustatud teise inimese surm; mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis või süstemaatiliselt juhtimisõiguseta ning mitmed muud vähemlevinud koosseisudele vastavad teod. Märksa suurem osa liiklusrikkumisi on aga väärtatudena esindatud liiklusseaduse 15. peatükis.<sup>65</sup> Seega on tegu liikluskaristusõiguse seisukohalt teise kõige tähtsama karistusseadusega. Sealjuures on liiklusseaduses olemas mitmed sellised koosseisud, mille kvalifitseeritud koosseisudeks saab lugeda karistusseadustikus toodud kuriteo koosseise. Liiklusseaduse 15. peatükis on näiteks toodud juhtimisõiguseta mootorsõidukijuhtimine (LS § 201), mille kvalifitseeringuks saab lugeda KarS §-s 423<sup>1</sup> kirjeldatud süstemaatilise juhtimisõiguseta sõitmise.

Kuriteo eest mõistetavad põhikaristused on KarS § 44 järgi rahaline karistus ja KarS § 45 järgi vangistus. Väärteo eest määratavad põhikaristused on KarS § 47 järgi rahatrahv, KarS § 48 järgi arest ja KarS § 48<sup>1</sup> järgi sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine. Sõiduki juhtimisõiguse äravõtmise korral võetakse ohutu liiklemise või käituseeskirjade rikkumisega seotud väärteo eest ära juhtimisõigus ja seda kuni kaheks aastaks. Juhtimisõiguse äravõtmist on võimalik kohaldada ka lisakaristusena, kuid KarS § 48<sup>1</sup> kohaselt mitte samaaegselt nii põhi- kui lisakaristusena. Märkimist väärib asjaolu, et kui juhtimisõigus võetakse ära kuueks kuuks kuni aastaks, siis tuleb sõidukijuhil juhtimisõiguse taastamiseks uuesti sooritada teooriaeksam; kui aga juhtimisõigus võetakse ära

---

<sup>65</sup> Karistusseadustikus 10 ja liiklusseaduses 78 koosseisu.

enam kui aastaks, siis tuleb LS § 129 lg-te 1 ja 2 kohaselt uuesti sooritada nii teория- kui ka sõidueksam. Riigikohtu praktika kohaselt on võimalik juhtimisõigus ära võtta ka üksnes ühe või mõne teatud kategooria puhul<sup>66</sup>. Sarnaselt kuritegudele võib ka väärteo eest mõista vaid ühe põhikaristuse korraga.

Liikluskuritegude eest mõistetavatest lisakaristusest võiks kõne alla tulla KarS §-s 50 sätestatud sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine ja tinglikult ka KarS §-s 54 sätestatud väljasaatmine, kui teo on pannud toime välisriigi kodanik. Kuna aga käesoleva töö fookuses ei ole välisriigi kodanike toimepandud süüteod, siis ei ole seda rohkem käsitletud. Sõiduki juhtimisõiguse võib ära võtta lisakaristusena põhikaristusega sarnasel alusel ehk kui kuritegu on seotud mootor-, õhu- või veesõiduki, trammi või raudteeveeremi ohutu liiklemise või käituseeskirjade rikkumisega. Kui põhikaristusena võib juhtimisõiguse ära võtta kuni kaheks aastaks, siis lisakaristusena saab juhtimisõiguse ära võtta kuni kolmeks aastaks. Töö autor leiab, et juhtimisõiguse äravõtmine ei ole asjakohane esmakordse rikkumise puhul, välja arvatud juhul, kui teoga on põhjustatud raske tagajärg. Kuigi see karistus kannaks eelkõige eripreventiivset eesmärki, siis oleks see esmakordse rikkumise eest liiga karm ja selle mõju ei ulatuks oluliselt kaugemale karistuse enda kestusest. Eriti võiks see nii olla juhul, kui karistus määratakse alammäära lähedale ehk lühemaks ajaks kui aasta või isegi kuus kuud. Sellisel juhul ei teki süüdlasel kohustust läbida teория- või sõidueksam ja seetõttu ei muuda ta ka oluliselt enda liikluskäitumist. Ainus tulevikku suunatud eripreventiivne mõju on sellise karistuse puhul ähvardus ka tulevikus jääda ilma juhtimisõigusest.

Eelnevalt kirjeldatud liikluskuritegude puhul on enamjaolt võimalik süüdimõistetud isik vabastada karistuse kandmisest tingimisi KarS § 73-75 alusel ehk kas koos käitumiskontrolliga või ilma. Täielikult tingimisi karistusest vabastamine ei ole võimalik KarS § 422 lg-s 2 sätestatud kuriteo toimepanemise puhul, sest selle välistab otsesõnu sama sätte kolmas lõige. Samuti ei ole võimalik kohtul kohaldada tingimisi vangistust juhul kui mõistetud karistus oleks pikem, kui KarS-is lubatud maksimaalne katseaja pikkus<sup>67</sup>, ehk kohus ei saaks isikut tingimisi karistusest vabastada juhul kui ta mõistab talle üle viie aastase karistuse, sest sellisel juhul ei oleks võimalik määrata katseaja pikkuseks vähemalt nii pikka aega kui on isikule mõistetud karistuse kestus.<sup>68</sup>

<sup>66</sup> RKKKo 30. aprill 2010. a nr 3-1-1-26-10, p 6.

<sup>67</sup> KarS § 73 lg 3 ja § 74 lg 3 alusel on katseaja maksimaalseks kestuseks 5 aastat.

<sup>68</sup> RKKKo 18. detsember 2017. a nr 1-17-689/29, p 26.

Lisaks mõistetavatele põhi- või lisakaristustele saab kohus määrata liikluskuriteos süüdi mõistetud isikule karistusõiguslike mõjutusvahendite kohaldamise. Sellisteks mõjutusvahenditeks saab lugeda karistusseadustiku alusel käitumiskontrolli määramisel seatavad kohustused, nagu näiteks keeld tarvitada alkoholi või kohustus osaleda sotsiaalprogrammis. Eakate liiklusrikkujate õiguskuulekale teele suunamiseks ja kuriteoga tekitatud kahjuliku mõju korvamiseks oleksid asjakohasteks mõjutusvahenditeks kuriteoga tekitatud kahju heastamine KarS § 75 lg 2 p 1 mõttes ja osalemine sotsiaalprogrammis p 8 järgi, kui eksisteeriks mõni sotsiaalprogramm, mis oleks suunitletud eakatele liiklusrikkujatele. Paraku eksisteerib hetkel vaid joobes sõidukijuhtidele suunatud programm<sup>69</sup>. Teoreetiliselt saaks süüdlase nõusolekul kõne alla tulla ka allumine ettenähtud ravile p 5 järgi, kui tõlgendada seda viisil, et selle sisuks oleks kohustus läbida tervisekontroll tervishoiuteenuseosutaja juures, et teha kindlaks süüdlase vastavus mootorsõidukijuhile seatud tervisenõuetele. Käesoleva töö autori hinnangul selline tõlgendus siiski võimalik ei ole, kuna käitumiskontrolliga seatavate positiivsete kohustuste eesmärgiks on isiku kriminogeensete riskide vähendamine, näiteks läbi sõltuvusravile suunamise<sup>70</sup>, mitte aga isikul kriminogeensete riskide tuvastamine.

KarS § 75 lg 4 järgi on võimalik kohtul süüdlase nõusolekul kinnitada käitumiskontrolli aegseteks kohustusteks ka selliseid kohustusi, mis lg 2 loetelus ei sisaldu. See annab tegelikkuses kohtule üsna laialdased hoovad süüdlase edasise käitumise juhtimiseks eeldusel, et süüdlane ise selliste kohustustega nõus on. Praktikast on seda sätet kasutatud eelkõige süüdlaste alkoholi biomarkeri fosfatidüületanooli (PEth) laboratoorseks vereanalüüsiks<sup>71</sup> või alkoholitarvitamise häire ravi teenuse raames vaimse tervise õe vastuvõtule registreerimiseks kohustamiseks<sup>72</sup>. Samal alusel on seega kohtud ekslikult kohustanud süüdlaseid ka tegelikkuses alluma ravile, kuigi arvestades, et nii KarS § 75 lg 2 p 5 kui ka lg 4 alusel kohustuse määramiseks on vajalik süüdlase nõusolek, ei ole tegu materiaalõiguse olulise rikkumisega.

Karistusseadustik sisaldab lisaks käitumiskontrolli aegsetele mõjutusvahenditele ka tervet peatükki, mis käsitleb muid mõjutusvahendeid, nagu näiteks konfiskeerimine ja sundravi. Eakate

---

<sup>69</sup> Joobes juhtide programm. Arvutivõrgus: <https://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-juhtide-programm> (29.01.2024)

<sup>70</sup> Pikamäe, P. KarSK § 75/2.3.2. – Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 5 vlj, § 75 p 2.3.2. Tallinn: Juura, 2021.

<sup>71</sup> Nt VMKo 1-23-7186/6 ja TMKo-d 1-23-6945/10, 1-23-6891/7.

<sup>72</sup> Nt TMKo-d 1-23-6820/6, 1-23-6804/7, 1-23-6645/7.

mootorsõidukijuhtide liiklusrikkumistele reageerimise vaatest oleks siin asjakohaseks eelkõige süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine KarS § 83 lg 1 alusel. Lg 6 kohaselt on vahendi konfiskeerimine võimalik ka väärteo puhul ja kohtuvälise menetleja poolt. Tuleb aga märkida, et sellisel juhul peab olema tegu toime pandud tahtlikult, mistõttu on selline mõjutusvahend asjakohane eelkõige joores ja juhtimisõigusega mootorsõidukijuhtimiste puhul. Seetõttu ei ole siinkohal konfiskeerimist laiemalt käsitletud. Asjakohane võiks konfiskeerimine olla juhul, kui eakalt liiklusrikkujalt võetakse menetleja otsusega ära sõiduki juhtimisõigus ja ta jätkab sellest hoolimata mootorsõiduki juhtimist. Käesoleva töö autor ei välista ka esmakordse KarS § 422 toimepanemise korral sõiduki konfiskeerimist, kuid seda peaksid õigustama erandlikud asjaolud.

Mõjutusvahenditeks saab lugeda ka kriminaalmenetluse erialusel lõpetamisel kahtlustatavale või süüdistatavale määratavaid kohustusi. Erialusel menetluse lõpetamist reguleerivad KrMS §§ 201 jj, millest just eakate juhtide puhul on asjakohased kriminaalmenetluse lõpetamine KrMS § 202 alusel oportuuniteediga, ehk kui puudub avalik menetlushuvi ja isiku süü ei ole suur, ning kriminaalmenetluse lõpetamine kuriteoga tekitatud kahju heastamise tõttu KrMS § 203<sup>1</sup>. Kahju heastamise tõttu lõpetamised moodustavad kõigest lõpetamistest aga ainult murdosa<sup>73</sup>, seega on siin laiemalt käsitletud menetluse lõpetamist just oportuuniteediga. Oportuuniteediga menetluse lõpetamisel saab kahtlustatavale või süüdistatavale määrata sisult käitumiskontrolli aegsetele kohustustele sarnaseid mõjutusvahendeid. Eakate liiklusrikkujate seisukohast on asjakohased kohustused kuriteoga tekitatud kahju hüvitamine KrMS § 202 lg 2 p 1 järgi, ettenähtud ravile allumine p 4 järgi, sotsiaalprogrammis osalemine p 5 järgi, kui oleks selline eakatele suunatud programm, ja muu asjakohase kohustuse täitmine p 7 järgi.

Käesoleva töö autor ei pea liiklusrikkujate mõjutamiseks väga efektiivseks mõjutusvahendiks kindla summa tasumist riigituludesse KrMS § 202 lg 2 p 2 järgi, sest see rikastab riiki, kuid ei mõjuta raske liiklusõnnetuse põhjustanud isikut olema edaspidi hoolsam ega muutma enda liikluskäitumist. Siiski on tegu eakatele liiklusrikkujatele enimmääratava kohustusega.<sup>74</sup> Samamoodi ei ole käesoleva töö autori hinnangul kohaseks karistuseks rahalise karistuse või rahatrahvi määramine, sest need võivad omada üksnes tulevikku suunatud heidutavat toimet, kuid ei sunni liiklusrikkujat enda käitumist mõtestama. Samuti ei ole sobivaimaks mõjutusvahendiks

---

<sup>73</sup> Eakate puhul 4,2%, vt eelmises peatükis toodud statistikat.

<sup>74</sup> Aastatel 2014-2023 määratud 17-st kohustusest 14.

üldkasuliku töö tegemisele kohustamine KrMS § 202 lg 2 p 3 järgi, kuna see on autori hinnangul kohasem varavastaste kuritegude puhul selleks, et tekitada toimepanijas arusaamine enda teoga tekitatud kahju tegelikust suurusest. Siinkohal on kannatanule kahju heastamine või hüvitamine vähemalt suunatud õiguskorra taastamisele ja annab seetõttu parema mõju nii kannatanule kui süüdistatavale.

Kriminaalmenetluslike mõjutusvahendite kõrval eksisteerivad ka olulisel määral piiratud väärteomenetluslikud mõjutusvahendid, mis kohalduvad väärteomenetluse lõpetamisel otstarbekuse kaalutlusel ja on sätestatud VTMS §-s 30. Eakate liiklusrikkujate vaatest on neist praktikas kohaldatavad väärteoga tekitatud kahju hüvitamine või heastamine VTMS § 30 lg 1 p 2 alusel ja sotsiaalprogrammis osalemise kohustus p 3 järgi. Siin aga kehtib kõik samade eelnevalt karistusõiguslike ja kriminaalmenetluslike mõjutusvahendite kohta öeldu ehk, et need ei pruugi olla kohased eakate liiklusrikkujate tegudele adekvaatseks reageerimiseks.

## **2.2. Haldusõiguslik regulatsioon ja sanktsioonid**

Haldusõigus on väga suur ja kompleksne valdkond, mille moodustavad lisaks üldosale ka väga paljud sama kompleksed eriosa valdkonnad. Üheks selliseks valdkonnaks on liiklus- ja transpordiõigus, millel on kokkupuuteid ka teiste eriosa valdkondadega. Liiklus- ja transpordiõigus jaguneb omakorda mitmeks alavaldkonnaks, millest käesoleva töö fookuses on maatranspordi ja -liikluse korraldus. Üldosa õigusaktidest on liiklusõigusel enim puutepunkte haldusmenetluse seaduse, korraaitseaduse ning asendustäitmise ja sunniraha seadusega. Arvestades töö temaatikat ning puutepunkte karistusõiguse ja seaduserikkumistega, ongi tähelepanu pööratud liiklusseaduse kõrval eelkõige korraaitseadusele (KorS).

Haldusõiguslikust aspektist on käesoleva töö keskmeks korraaitseõiguslik ohu mõiste. KorS § 5 lg 2 kohaselt on oht selline olukord, kus objektiivselt võib pidada piisavalt tõenäoliseks, et lähitulevikus leiab aset korrarikkumine. Ohtu saab liigitada konkreetseks ja abstraktseks ohuks<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> Laaring, M. KorSK § 5/3. – Korraaitseaduse kommenteeritud väljaanne. *Sine loco*: Sisekaitseakadeemia, 2017.

Abstraktseks ohuks on käesoleva töö mõistes see, et eakad mootorsõidukijuhid on liikluses ohtlikumad kui keskmine juht. Konkreetseks ohuks oleks olukord, kus tee telgjoonel sõidab eakas juht, kes vähenenud nägemisvõime tõttu ei suuda üksteisest eristada sõiduradu. Kuigi korrakaitseeaduse mõttes tuleb ohuks lugeda eelkõige konkreetne oht, mida on võimalik siis tõrjuma asuda, saab konkreetset ohtu sisustada läbi abstraktse ohu<sup>76</sup>. Abstraktset ohtu on aga võimalik arvesse võtta ennetustegevuste planeerimisel.<sup>77</sup> Käesolevas magistritöös on abstraktse ohuna tuvastatud eakate poolt mootorsõidukite juhtimine ning selle alusel on võimalik korrakaitsetöös koostada ohuproгноos ohu ennetamiseks<sup>78</sup>.

Lisaks ohu ennetamisele on võimalik juba tekkinud ohtu tõrjuda. Ohu tõrjumist eristab ennetamisest esmalt kahju saabumise tõenäosus. Kui ohu ennetamise korral puudub ohukahtlus, kuid võib pidada võimalikuks selle tekkimist, siis ohu tõrjumiseks peab esinema vähemalt ohukahtlus. Ohukahtlus tähistab olukorda, kus ei saa veel jaatada ohu esinemist, kuid seda ei saa ka välistada. Tõrjumine on võimalik ka juba tekkinud ohu puhul. Kui kahju on juba saanud, siis ei ole ohu tõrjumine enam võimalik, vaid siis on tegu korrarikkumise kõrvaldamisega. Lisaks erinevale kahju saabumise tõenäosusele erinevad osaliselt ohu ennetamise ja ohu tõrjumise meetmed. Ohu ennetamise meetmed on suunatud eelkõige teabe kogumisele, näiteks on korrakaitseorganil võimalik ohu ennetamise raames inimesi küsitleda, tuvastada nende isikusamasuse või peatada sõiduki. Ohu tõrjumiseks saab korrakaitseorgan kasutada veidi riivavamaid meetmeid kui ohu ennetamiseks, näiteks kasutada avalikus kohas toimuva jälgimiseks jälgimisseadmestikku, toimetada isiku kainenema või siseneda valdusesse. Erinevate meetmete juures tuleb lisaks kahju saabumise tõenäosusele hinnata ka potentsiaalselt saabuva kahju suurust. Nii ei ole osade meetmete kohaldamine lubatud, kui ohu realiseerumisel saabuv kahju ei ole proportsionaalne tekitatava õiguste riivega ehk meetme kohaldamiseks peab eksisteerima kas oht elule ja tervisele või suure väärtusega varalisele hüvele.<sup>79</sup> Käesolevas töös käsitletakse lisaks ohu ennetamise ja tõrjumise meetmetele ka võimalusi korrarikkumise kõrvaldamiseks.

Kuigi käesoleva alapeatüki sisuks on ka kitsamalt eakatest sõidukijuhtidest lähtuvale ohule reageerimine, siis esmalt on siin tutvustatud ja analüüsitud eakaid sõidukijuhte puudutavat

---

<sup>76</sup> Laaring. KorSK § 5/3.

<sup>77</sup> Laaring. KorSK § 5/8.

<sup>78</sup> Laaring. KorSK § 24/6

<sup>79</sup> Laaring. KorSK § 2/2

haldusõiguslikku regulatsiooni, selleks, et paremini mõista olukordi, mil eakate liiklusrikkumistele saab reageerida või kuidas neid ennetada. Selles alapeatükis on esmalt peatunud sõidukijuhi üldkohustustel, mootorsõiduki juhtimist ja mootorsõiduki juhti puudutavatel sätetel ja liiklusjärelvalvel. Arvestades eakatest sõidukijuhtidest lähtuvate võimalike terviseprobleemidega on tähelepanu pööratud eelkõige tervisekontrolli küsimustele. Haldussanktsioonide osas on pööratud tähelepanu ka liikluspetsiifilisematele sanktsioonidele nagu näiteks juhtimiselt kõrvaldamisele ning juhtimisõiguse peatamist ja kehtetuks tunnistamist puudutavatele haldusaktidele.

Juhi üldkohustused on välja toodud LS §-s 33. Eakaid mootorsõidukijuhte puudutab neist vast enim juhi kohustus veenduda, et tema terviseseisund lubab sõidukit juhtida, ja sellele vastav keeld liiklusohhtlikus terviseseisundis sõidukit juhtida. Liiklusohhtliku terviseseisundi mõistet on selgitatud LS §-s 70 ning sellise seisundi näideteks on nägemisvõime oluline vähenemine ja tugevakujulised liikumispuuded. Kuigi liiklusjärelvalve teostajal võib tekkida kahtlusi juhi tervisenõutele vastavuses, siis liiklusohhtliku terviseseisundi tuvastab lõplikult arst. Tervisekontrolli puudutav spetsiifilisem regulatsioon on välja toodud allpool.

Lisaks erakorralisele terviseseisundi hindamisele peab iga mootorsõidukijuht ja juhtimisõiguse taotleja LS § 101 kohaselt läbima regulaarse tervisekontrolli, kus tuvastatakse tema vastavus Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määruses nr 80 „Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud“<sup>80</sup> toodud tervisenõuetele. Juhtimisõiguse taotleja peab tervisekontrolli läbima enne juhtimisõiguse taotlemist ja mootorsõidukijuht peab kontrolli läbima reeglina iga kümne aasta järel. Erandina peavad iga viie aasta tagant läbima tervisekontrolli mõningate kategooriate juhtimisõiguse omanikud, alarmsõidukite ja taksode juhid ning eakad inimesed. Euroopa Komisjon tegi 2023. aasta novembris ettepaneku kehtestada eakatele sõidukijuhtidele karmim kontroll. Selleks sooviti seada juhiloa kehtivusele tähtaeg.<sup>81</sup> Eestis siiski sellest ettepanekust johtuvalt mingeid muudatusi ilmselt ei tehta, kuna Eestis on seatud

---

<sup>80</sup> Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud. VVm 16.06.2011 nr 80. – RT I, 14.07.2020, 21.

<sup>81</sup> Rudi, H. Plaan eakate autojuhtide karmimaks kontrolliks Eesti sõidukijuhte ei puuduta.

juba tähtaeg tervisekontrolli tulemuste kehtimisele ja uue tervisekontrolli läbimata jätmisel peatubki juhtimisõigus.

Juhul kui tervisekontrolli käigus tuvastab arst, et mootorsõidukijuht ei vasta enam juhile kehtestatud tervisenõuetele, siis ei väljasta ta uut tervisetõendit ja tervisekontrolli tähtpäeva saabumisel peatub isiku juhtimisõigus automaatselt. Juhtimisõiguse peatumist ja selle taastamist on kirjeldatud lähemalt allpool. Tervisekontrolli tegija võib LS § 101 lg 5 alusel kontrolli tulemustest lähtuvalt määrata sõidukijuhile ka kohustuse läbida tervisekontrolli tihedamini kui seda näeb ette seadus või sätestada LS § 101 lg 7 alusel juhile eritingimuse, mille sisuks on mootorsõiduki juhtimise lubamine määratud erinõude või piiranguga. Kui isikule väljastatakse tervisetõend, mille kohaselt on tal diagnoositud absoluutne meditsiiniline vastunäidustus sõiduki juhtimiseks, siis peab juht LS § 101 lg 11 alusel läbima täiendava tervisekontrolli. Näiteks, kui isikul tuvastatakse raskekujuline puue, siis tekib tal ka kohustus uuesti läbida tervisekontroll. LS § 102 kohaselt teostab tervisekontrolli reeglina perearst, töötervishoiuarst või liiklusmeditsiini komisjon.

Juhtimisõiguse peatumist ja peatamist reguleerib LS § 124 ja selle kohaselt on tegu mootorsõiduki juhtimise ajutise keelamisega. Selles osas sarnaneb juhtimisõiguse peatumine juhtimiselt kõrvaldamisega, mida on lähemalt kirjeldatud allpool. Mootorsõiduki juhtimisõigus peatub automaatselt juhiloa kehtivusaja lõppemisel või tervisekontrolli tähtpäeva saabumisel. Transpordiamet võib aga juhtimisõiguse peatada ka juhul, kui selgub, et mootorsõidukijuhi tervise seisund ei vasta nõuetele. Sellisel juhul peaks juhi tervislikule seisundile andma tervisekontrolli teostamise regulatsiooniga analoogselt arst, kuna tegu on meditsiinilise asjaolu tuvastamisega ja haldusorganil ei ole selleks vajalikke teadmisi ega pädevust. Niisiis võib juhtimisõiguse peatamine järgneda regulaarse tervisekontrolli mitteläbimisele või erakorralises tervisekontrollis tervisenõuetele mittevastavuse tuvastamisele. Erakorralise tervisekontrolli teostamisest on lähemalt juttu allpool.

Juhtimisõiguse peatumise ja peatamise kõrval on võimalik ka juhtimisõiguse äravõtmine isikule kohtu poolt mõistetava või kohtuvälise menetleja määratava karistusena. Seda reguleerib LS § 125. Sarnaselt juhtimisõiguse peatamisele on juhtimisõiguse äravõtmine sisuks sõiduki juhtimise keeld. Kui juhtimisõigus aga peatatakse või peatub kuni aluse äralangemiseni, siis juhtimisõiguse äravõtmine on karistusena tähtajaline. Juhtimisõiguse äravõtmine protsessi on pikemalt kirjeldatud

karistusõigusliku regulatsiooni peatükis. Juhtimisõiguse äravõtmisega kaasnevatest tagajärgedest saab nimetada keeldu tegutseda mootorsõidukijuhi õpetajana või eksamineerijana. Selline keeld kehtib senikaua, kuni kehtib karistus, millega võeti ära mootorsõiduki juhtimisõigus. See tähendab, et õigus tegutseda mootorsõidukijuhi õpetaja või eksamineerijana ei taastu juhtimisõiguse äravõtmise tähtaja saabudes, vaid alles karistusandmete kustudes vastavalt karistusregistri seaduse §-s 24 nimetatud tähtaegadele.<sup>82</sup> Kui isik, kellelt võeti kohtu või kohtuvälise menetleja otsusega ära juhtimisõigus, otsustab mootorsõiduki juhtimist jätkata, ei ole võimalik talle määrata karistust juhtimisõiguseta sõiduki juhtimise eest LS § 201 lg 1 alusel, vaid karistus tuleb määrata rangema karistuse määraga LS § 201 lg 2 alusel. Kui juhtimisõigus on äravõetud lisakaristusena kuriteo toimepanemise eest, siis kohaldub aga KarS § 329.

Lisaks juhtimisõiguse peatamisele-peatumisele ja selle äravõtmisele on võimalik juhtimisõigus ka kehtetuks tunnistada vastavalt LS §-le 126. Selle eelduseks on juhtimisõiguse saamine pettuse teel või tuginedes valeandmeid sisalduvale dokumendile. Seega on näiteks võimalik juhtimisõigus kehtetuks tunnistada juhul, kui selgub, et isiku tervislik seisund ei vasta juhile seatud tervisenõuetele ehk talle väljastatud tervisetõend sisaldab valeandmeid. Liiklusseadusest ei selgu aga, millisel viisil peaks tuvastama asjaolu, et dokument sisaldab valeandmeid. Käesoleva töö autori hinnangul peaks tervisenõuetele mittevastavuse tuvastama arst eelnevalt toodud protseduuri järgides. Kui aga tervisenõuetele mittevastavus tekkib alles peale juhtimisõiguse andmist, siis ei ole võimalik sellel alusel juhtimisõigust kehtetuks tunnistada, vaid tuleks pöörduda juhtimisõiguse peatamise poole.

Kuigi juhtimisõigusega seonduvaid haldusakte annab eelkõige Transpordiamet, siis konkreetse ohu olukorras teostatakse liiklusohutuse tagamiseks mootorsõidukijuhtide üle järelevalvet. Ka abstraktse ohu olukorras on võimalik teostada nii öelda inspektsioonilist järelevalvet, mille eesmärgiks on ohuproгноosile tuginedes ohu ennetamine<sup>83</sup>. Liiklusjärelevalvet teostavad LS § 193 lg 1 kohaselt eelkõige politseiametnikud ja abipolitseinikud. LS § 196<sup>1</sup> kohaselt tohib liiklusjärelevalve teostamiseks kohaldada üksnes loetletuid korrakaitseaduses nimetatud meetmeid. Liiklusjärelevalve teostamisel on keelatud küsida töödelda sideettevõtjalt saadud isikuandmeid, pidada isikut kinni, teostada isikule turvakontrolli ja läbivaatust. Kuivõrd tegu on

---

<sup>82</sup> LS § 118 lg 1 p 5 ja § 122 lg 1 p 5.

<sup>83</sup> Laaring, M. KorSK § 5/3.

olemuslikult isikut väga riivavate toimingutega, siis ei ole õigustatud nende kasutamine liiklusjärelvalves. Kui aga liiklusjärelvalve muutub korrarikkumise tuvastamise tõttu süüteo menetluseks, siis on eelnimetatud meetmete kohaldamine lubatud. KorS §§-des 26-29 nimetatud riikliku järelvalve üldmeetmeid tohib liiklusjärelvalves kohaldada piiranguteta. Liiklusseadus sätestab ka liiklusjärelvalve erisused, mis võimaldavad kohaldada ka selliseid meetmeid, mis korrakaitse seaduses ei sisaldu.

Korrakaitse seaduses nimetatud riikliku järelvalve meetmetest võiks eakate mootorsõidukijuhtide üle järelvalve teostamisel tulla kõne alla isiku küsitlemine, isikusamasuse tuvastamine, joobeseisundi tuvastamine ja sõiduki peatamine. Kuigi iseenesest võiks teoreetiliselt olla võimalik ka KorS § 28 alusel eakale juhile ettekirjutuse tegemine, näiteks korduva tervisekontrolli läbimiseks või täiendkoolitusel osalemiseks, siis esimese välistab liiklusseaduses sisalduv erinorm ja teine ei oleks tõenäoliselt praktikas rakendatav. LS § 196<sup>2</sup> sätestab liiklusjärelvalvele omased erimeetmed, millest võiks eakate juhtidega seonduvalt välja tuua potentsiaalselt liiklusohtliku tervise seisundiga isiku toimetamise tervishoiuteenuse osutaja juurde LS § 70 alusel ja juhtimiselt kõrvaldamise LS § 91 alusel.

Kui politseiametnik või abipolitseinik tuvastab liiklusjärelvalvet teostades, et eaka sõidukijuhi tervislik seisund ei pruugi vastata kehtestatud nõuetele, siis saab ametnik LS § 91 lg 2 p 7 alusel eaka juhi oma otsusega juhtimiselt kõrvaldada ehk keelata tal sõiduki juhtimise kuni kõrvaldamise aluse äralangemiseni. Eelduslikult saab politseiametnik tuvastada tervisenõuetele mittevastavuse läbi „väliselt tajutavate häiritud või muutunud kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide“<sup>84</sup> hindamise. Enne 2011. aastal liiklusseaduse kehtima hakkamist oli ka liiklusjärelvalve teostajatel pädevus tuvastada mõningaid liiklusohtlikke tervise seisundeid, nagu näiteks nägemisvõime vähenemine prillide mittekandmisel ja raskekujulised liikumispuuded.<sup>85</sup> Seega on varem riik leidnud, et politseiametnikel on ka teatav pädevus anda meditsiinilisi hinnanguid. Täna tuleb siiski nentida, et politseiametnikul ega abipolitseinikul ei ole vastavaid meditsiinilisi eriteadmisi, seega peab sõidukijuht pöörduma kõrvaldamise aluse äralangemiseks tervishoiuteenuse osutaja juurde ja läbima edukalt mootorsõidukijuhi tervisekontrolli. Mootorsõidukijuht saab reeglina ise valida, millal ja millise tervishoiuteenuse osutaja juurde ta

---

<sup>84</sup> KorS § 36 lg 1 toodud kriteeriumid joobeseisundi hindamiseks.

<sup>85</sup> Haigus- või väsimusseisundi tuvastamise kord § 4. VVm 17.07.2001 nr 241. – RT I 2001, 67, 394.

pöördu. Kui mootorsõidukijuht tervisekontrolli ei pöördu, siis jääb ka sõiduki juhtimine tema jaoks keelatuks. Kui isik otsustab kõrvaldamise otsuse kehtivuse ajal jätkata või uuesti alustada mootorsõiduki juhtimist, siis ei ole tegu juhtimisõigusega sõiduki juhtimisega, kuna isikul juhtimisõigus tehniliselt säilib, kuid isikul on lihtsalt ajutiselt juhtimine keelatud, näiteks LS § 124 alusel. Sellisel juhul on võimalik isiku karistamine LS § 201 lg 2 alusel rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga.

Politseiametnik või abipolitseinik võib LS § 70 lg 5 alusel liiklusjärelvalvet teostades tuvastada eakal mootorsõidukijuhil ka potentsiaalse liiklusohtrliku terviseseisundi LS § 70 lg 1 mõttes. Sellisel juhul on ametnikel õigus lisaks isiku LS § 91 alusel sõiduki juhtimiselt kõrvaldamisele toimetada isik tervishoiuteenuseosutaja juurde tervisekontrolliks. Tervishoiuteenuse osutaja on sellisel juhul kohustatud politsei nõudmisel tervisekontrolli teostama. Sellisel juhul peab terviseseisundi tuvastama arst. Kui selgub, et isikul siiski liiklusohtrlikku terviseseisundit ei ole, siis peab terviseseisundi meditsiinilise tuvastamise kulud hüvitama liiklusjärelvalve teostaja. Kui aga selgub, et isikul esinebki mõni absoluutne vastunäidustus sõiduki juhtimisele, siis peab isik LS § 70 lg 8 alusel ise tuvastamiskulutused hüvitama. Liiklusohtrliku terviseseisundi tuvastamiseks on Vabariigi Valitsus 01.07.2011 määrusega „Liiklusohtrliku terviseseisundi ekspertiisiakti vormi kehtestamine“ kehtestanud ekspertiisiakti vormi.

Kui isikul tuvastatakse liiklusohtrlik terviseseisund, siis on võimalik määrata talle ka LS § 242 alusel karistus liiklusnõuete rikkumise eest, mis seisneb LS § 101 lg-s 1 sätestatud kohustuse eiramises. Sellise väärteo eest on võimalik määrata rahatrahv suuruses kuni 20 trahviühikut või mõjutustrahv 20 eurot ja, kui juht põhjustas ka liiklusohtrliku olukorra, siis võib talle karistuseks määrata rahatrahvi suuruses kuni 100 trahviühikut või võtta ära sõiduki juhtimisõiguse kuni kuueks kuuks ja lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmise ühest kuust kolme kuuni.

Kokkuvõtteks eelnevalt välja toodud tervisliku seisundi ja selle kontrollimise temaatikale saab eakaid mootorsõidukijuhte puudutavalt nentida, et nende tervislikku seisundit kontrollitakse üldkorras iga viie aasta järel. Kui vahepealsel ajal tekib liiklusjärelvalve teostajal kahtlus või põhjendatud alus arvata, et juhi tervislik seisund ei vasta talle esitatavatele nõuetele, siis on võimalik isik juhtimiselt kõrvaldada ja vajadusel toimetada tervisekontrolli. Kui tervisekontrollis selgub, et isiku terviseseisund on liiklusohtrlik, siis jääb kehtima isiku juhtimiselt kõrvaldamise otsus. Kui selgub aga vastupidine, siis võib isik koheselt tervisekontrolli järgselt jätkata sõiduki

juhtimist ja liiklusjärelvalve teostajal lasub siis kohustus tasuda terviseseisundi tuvastamiskulud. Kui liiklusjärelvalve teostajal tekib aga kahtlus, et juht ei vasta tervisenõuetele, kuid juhil ei esine liiklusohutlikku terviseseisundit, siis ei saa juhti ka sõiduki juhtimiselt kõrvaldamise järgselt tervisekontrolli toimetama ja eakas juht peab omade kuludega vabalt valitud ajal pöörduma tervisekontrolli, selleks et tuvastada tervisenõuetele vastavus. Selliseks tervisenõuetele mittevastavuse näideteks, mida ei saaks pidada liiklusohutlikuks LS § 71 mõttes, võiks olla näiteks see, et juhi vertikaalne vaateväli on vähem kui 20 kraadi üles või alla. Täpset vaatevälja ulatust on liiklusjärelvalvel võimatu tuvastada ja tal ei ole selleks ka pädevust, kuid politseiametniku kahtlus vaatevälja ahenemises saab tekkida eaka juhi sooritatud manöövrite pinnalt. Näiteks võib liiklusjärelvalve teostajal tekkida sellekohane kahtlus, kui eakas juht ei näe vahetult sõiduki ees asuvat takistust ja sõidab sellele otsa.

### **2.3. Ettepanekud õigusliku regulatsiooni muutmiseks**

Esmalt antakse hinnang karistusõiguslike sanktsioonide sobivusele ja efektiivsusele peatudes eraldi erinevatel sanktsioonide liikidel. Sanktsioonidest on sealjuures uuritud just karistusõiguslikke ja haldusõiguslikke sanktsioone. Arvestades eakate sõidukijuhtidega seonduvaid riske ja lähtudes ka liiklusohutusprogrammist<sup>86</sup> on selles peatükis haldusõigusliku regulatsiooni ja haldusõiguslike sanktsioonide väljapakkumisel pööratud rõhku eelkõige tervisekontrolli tõhustamisele ning eakate juhtide täiendkoolituse suunamisele. Peatutud on ka juhtimisõiguse peatamise või äravõtmisega seotud protsessi efektiivsusel.

Alapeatükis 2.1 anti üksikasjalik ülevaade karistustest, mida on võimalik mõista või määrata liiklusrikkumise toimepannud eakale sõidukijuhile. Käesoleva töö autori arvates on hetkel kehtivad karistused enamikus kohased, kui jätta kõrvale süütegude eest mõistetavad ja määratavad rahalist laadi karistused, ja vastavad karistusseadustes toodud süütegude sisule. Arvestades, et igal aastal väheneb kohtusse jõudvate süütegude osakaal prokuratuuri menetluses olevatest

---

<sup>86</sup> Liiklusohutuse programm 2016-2025.

kuritegudest<sup>87</sup>, siis ei ole ilmselt ka vajalik pöörata täiendavat tähelepanu karistuste muutmisele. Samas aga tähendab väiksem kohtusse jõudvate menetluste arv paraku seda, et suureneb prokuratuuris KrMS §§ 201 jj alustel lõpetatud menetluste osakaal kõikidest menetlustest ja tähelepanu tuleks suunata hoopis mõjutusvahendite aja- ja asjakohastamisele.

Põgusalt on siin siiski vaadeldud juhtimisõiguse äravõtmist. Käesoleva töö autor leiab, et juhtimisõiguse äravõtmine on kohane karistus eelkõige korduvate liiklussüütegude toimepanemise puhul, kuid selle kohaldamine on aktuaalne ka raskeid tagajärgi põhjustanud liiklussüüteo toimepanemisel. Selle karistuse praktilist väärtust tõstab asjaolu, et juhul kui karistuse kestuseks on rohkem kui kuus kuud, tuleb liiklusrikkujal läbida uuesti sõidukijuhi teooriaeksam, ja kui rohkem kui aasta, siis tuleb läbida ka sõidueksam. Nimetatud eksamite läbimine võimaldab atesteeritud eksamineerijal hinnata juhi teadmiste ja oskuste ning kaudselt ka tervisliku seisundi vastavust juhile sätestatud nõuetele. Iseäranis tähtis on siin sõidueksami läbimise kohustus. Töö autor leiab, et selline karistus on liiklussüütegude puhul kohane, ning raske liiklussüüteo toimepannud isikutele võiks seda karistust tänasest veelgi rohkem mõista ja määrata. Kuivõrd mootorsõiduk on siiski selline vahend, mille ebakompetentsel kasutamisel võib sellest saada funktsiooni poolest väga ohtlik relv, siis võiks siinses regulatsioonis tuua paralleelse relvaseadusega. Relvaseaduse § 36 lg 6<sup>1</sup> alusel on relvaloa andmist välistavaks asjaoluks see, kui isikut on karistatud tulirelvaga toimepandud kuriteo eest sõltumata sellest, kas karistus on karistusregistrist kustutatud. Sellise teo toimepanemisel peatatakse koheselt ka relvaseaduse § 43 lg 1 p 2 alusel juba väljaantud relvaluba. Kuigi iseenesest on mõisteta inimeste soov ja vajadus kasutada tänapäeval liiklemiseks isiklikku sõiduvahendit, siis ei ole sõiduki juhtimisõigus inimese põhiõigus nii nagu pole seda ka relva omamise õigus. Kõik inimesed ei peaks ja ei tohikski omada relva. Sama on seis mootorsõidukitega. Kui isik paneb sõidukiga toime raske liiklussüüteo, siis on põhjendatud temalt juhtimisõiguse äravõtmine sarnaselt relvaloa peatamisega. Mõistagi on mootorsõiduki kasutamise vajadus suuremal osal elanikkonnast kui seda on relva omamise vajadus ehk tegu pole väga lähedaste olukordadega. Samas ei tähenda see, et ühe valdkonna reguleerimisel ei võiks õppust võtta teisest. Praeguses olukorras on riik juhtimisõiguse äravõtmise osas võrdlemisi leebe, sest karistusena määratava juhtimisõiguse äravõtmine on tähtajaline ja isikul on karistuse lõppedes võimalik õigus taastada, samas kui relvaloa puhul sellist võimalust ei ole. Töö autor ei

---

<sup>87</sup> Aastal 2014 jõudis kohtusse 68 menetlust 95 prokuratuuri menetluses olnud kuriteoasjast (71,6%) ja 2023. aastal jõudis kohtusse 35 kuriteoasja 66 prokuratuuri menetluses olnud asjast (53,0%).

leia, et iga liikluskuriteo järgselt peaks riik peatama isiku juhtimisõiguse tähtajatult, kuid samaliigiliste kuritegude tulevikus toimepanemise vältimiseks peaks juhtimisõiguse äravõtmist kohaldama rohkem ja pikema tähtajaga.

Kriminaal- või väärteomenetluse lõpetamisel määratavate mõjutusvahendite osas tuleks eelkõige tähelepanu suunata kitsamalt uute sotsiaalprogrammide loomisele ja laiemalt uute mõjutusvahendite loomisele. Sotsiaalprogrammide osas tuleb nentida, et kui eksisteerib sotsiaalprogramm joobes juhtidele, siis arvestades, et eakate põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on viimastel aastatel olnud sama või kõrgem kui joobes juhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv<sup>88</sup>, siis oleks kohane luua ka sotsiaalprogramm eakatele liiklusrikkujatele. Selline sotsiaalprogramm võiks keskenduda eakate juhtidega seotud riskitegurite tutvustamisele liikluskeskkonnas ja individuaalsele koostööle selliste juhtidega, mille käigus nad saavad analüüsida enda liikluskäitumist. Praegu juba eksisteerivat joobes juhtide sotsiaalprogrammi veab aastast 2016 MTÜ Liikluskäitumise Arenduskeskus, mistõttu võiks riik koostöös selle või mõne muu mittetulundusühinguga töötada välja sobiliku programmi eakatele juhtidele, kes ei suuda teadvustada endale east tulenevad vähenenud võimekust liiklusolukordades toime tulla ja vajadust kohandada enda liikluskäitumist eale sobilikumaks ehk eelkõige ettevaatlikumaks.

Lisaks võiks karistusõiguslike mõjutusvahendite loetellu lisada võimaluse suunata süüteo toimepannud isik korduvasse mootorsõidukijuhi tervisekontrolli. Eakad juhid peavad LS § 101 lg 4 p 1 kohaselt läbima tervisekontrolli iga viie aasta järel, kuid paratamatult võib juhi tervislik seisund selle aja jooksul olulisel määral halveneda, ka sellise määrani, et isik paneb tervisliku seisundi tõttu toime süüteo. Sellisel juhul ei vasta juht ilmselt juhi tervisenõuetele, kuid saab peaaegu takistusteta edasi liigelda kuni järgmise tervisekontrollini. Tervisekontrolli suunamise võimalus võiks kasuks tulla ka teiste eagruppide juhtide puhul, kelle tervislik seisund on halvenenud, või näiteks alkoholisõltuvusega juhtide puhul<sup>89</sup>. Kuigi sisuliselt võiks tegu olla ettenähtud ravile allumisega KarS § 75 lg 2 p 5<sup>90</sup> mõttes, siis käesoleva töö autori hinnangul tuleks raviks lugeda siiski konkreetselt isiku terviseseisundi parandamine, mitte üksnes selle hindamine.

---

<sup>88</sup> Joonis 7. Eakate ja joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuse arvud aastatel 2014–2023. Käesoleva töö lk 84.

<sup>89</sup> Sarnase lahenduse pakkus välja Justiitsministeerium 2020. aastal.

Riik kaalub roolijoodikutega võitlemiseks nende tervisetõendite tühistamist. – ERR 19.03.2020. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/1065960/riik-kaalub-roolijoodikutega-voitlemiseks-nende-tervisetoendite-tuhistamist> (29.01.2024)

<sup>90</sup> Samuti ka KrMS mõttes.

Tervisekontrolli suunamise võimalus on olemas liiklusjärelvalve teostamise ajal, kuid süütegude menetlejatel sellist pädevust otsesõnu ei ole. Kui menetluse käigus selgub, et isiku süüteo toimepanemist võis mõjutada tema tervislik seisund, siis ei ole seaduses nimetatud võimalust suunata isik korduvasse tervisekontrolli, ning menetlejale võib jääda mulje, et tuleks oodata, millal mõni liiklusjärelvalve teostaja süüteo toimepanijat taas liiklusjärelvalve käigus kontrollib. Iseenesest on käesoleva töö autori hinnangul isiku mootorsõidukijuhi tervisekontrolli suunamine võimalik muu kohustusena näiteks KarS § 75 lg 4 mõttes. Lisaks isiku tervisekontrolli suunamisele on võimalik menetlejal teha ka mitteformaalne vihje isiku perearstile, kes siis tühistaks tervisetõendi, kuid uuringu valmimise seisuga ei ole selleks välja kujunenud praktikat.

Menetleja peaks saama suunata isiku erakorralisse mootorsõidukijuhi tervisekontrolli, kui tal tekib kahtlus juhi tervisenõuetele vastavuses. Mootorsõidukijuhilt eeldatakse aga lisaks ka liiklusreeglite tundmist ja üldist mootorsõidukiga liiklemise oskust. Kui menetleja aga näeb, et isiku liiklusharjumused või -oskused on ebapiisavad, siis ei ole tal hetkel seaduses sätestatud võimalust isiku juhtimisoskuse kontrolli suunamiseks. Töö autori hinnangul oleks ka seda kohustust võimalik isikule panna läbi muude mõjutusvahendite, näiteks KarS § 75 lg 4 mõttes, kohaldamise. Sarnaselt tervisekontrolli suunamisega võiks olla selline võimalus seaduses ka otsesõnu väljatoodud. Menetlejal peaks olema võimalus suunata raske tagajärje põhjustanud sõidukijuht täiendkoolitusse või mõne sõidukooli juurde sõiduoskuste kontrolli, mis võiks sisult vastata autokooli sõidueksami sisule. Selle kohustuse kohaldamisel ei peaks piirduma ainult eakate juhtidega, sest palju on ka selliseid juhte, kes mingil põhjusel pole pikka aega sõidukit juhtinud ja ei ole uuesti juhtima hakates niivõrd osavad kui võiks tänapäevases kiires liiklusolustikus olla. Kui sellised isiku panevad toime raske liiklussüüteo, siis oleks põhjendatud nende sõiduoskuse kontrollimine. Üheks võimalikuks variandiks sellise kohustuse sisustamisel oleks teha nii, et kui isik läbib mõne autokooli juures sõiduoskuste kontrolli, siis ta täiendkoolitust läbima ei pea, ja kui ei läbi, siis peab. Sealjuures võiks olla kontrollijal informatsioon rikkumise kohta, mille tõttu isik kontrolli suunati, et oleks võimalik sellele lähemalt tähelepanu pöörata. Kuna kõikvõimalikud koolitused on aga autokoolides tasulised, siis võiks sellisel juhul tekkida olukord, kus autokoolid kukutavad liiklusrikkujad esimeses kontrollis läbi, et teenida nendele osutatud täiendkoolituse pealt. Seetõttu oleks töö autori hinnangul sobivaim viis liiklusrikkujaid sõiduoskuste kontrolli saata see, kui neil oleks kohustus läbida menetleja poolt sobilikuks peetavas mahus sõidutunde ja seejärel ka sooritada positiivselt sõidueksam. Sellise kohustuse mittetäitmine oleks sarnaselt teiste

kohustustega sõltuvalt kohustuse määramise alusest kas menetluse uuendamise või karistuse täitmisele pööramise aluseks.

Ka haldusõiguslikust aspektist tasub rõhutada eelkõige vajadust eakate juhtide paindlikule ja täpselt korraldatud tervise kontrollimisele. Liiklusjärelvalve teostaja saab toimetada sõidukijuhi erakorralisse tervisekontrolli LS § 70 alusel või kõrvaldada isiku juhtimiselt tervislikul alusel LS § 91 mõttes ja suunata ta tervisekontrolli kaudselt. Politsei- ja Piirivalveamet leiab aga, et olemasolev regulatsioon ei ole piisav. Politsei- ja Piirivalveameti liiklusjärelvalve teenuseomaniku selgitusel seisneb põhiline probleem tervisenõuetele mittevastava juhi juhtimisõiguse peatamisel selles, et Transpordiamet on läbi aastate keeldunud tunnistamast Vabariigi Valituse 12.05.2011 määrusega nr 62 kehtestatud tervise seisundi ekspertiisiakti, mistõttu on PPA praktikas edastanud erakorralise tervisekontrolli tulemusi kajastava ekspertiisiakti konkreetse sõidukijuhi perearstile, kes omakorda tühistab isiku tervisetõendi. Seadus tegelikkuses sellist lahendust ette ei näe. Teiseks probleemiks on PPA hinnangul asjaolu, et mootorsõidukijuhi juhtimisõigus peatub alles siis, kui isikule toimetatakse allkirja vastu kätte Transpordiameti vastavasisuline otsus.<sup>91</sup> Käesoleva töö autori hinnangul on teisena nimetatud probleem kindlasti aktuaalne ja selleks, et juhtimisõiguse peatamine saaks toimuda kiiremini, peaks saama seda teha ka ilma otsust isikule kätte toimetamata. Esimene probleem paistab aga vajavat praktilist ja mitte seadusandlikku lahendust. Selline tõlgendus, et erakorralise tervisekontrolli järel väljastatav akt ei sobi liiklusohtrliku tervise seisundi tõestamiseks kaotab sellise tervisekontrolli praktilise väärtuse tervikuna.

Lisaks erakorralisele tervisekontrollile võiks küsida, kas peaks eakate mootorsõidukijuhtide tervisetõendite kestusele seadma üldisest lühema tähtaja. Töö autori hinnangul ei ole see aga vajalik, kuna liiklusseaduse § 101 lg 4 näeb niigi neile ette üldisest lühema ehk viieaastase tähtaja ning lähtudes perearsti otsustusest on võimalik seada iga juhi tervisetõendi kehtivusele LS § 101 lg 5 alusel veelgi lühem tähtaeg. Käesolevas uuringus kogutud andmed ei viita sellele, et eakad oleksid teistes vanustes juhtidest ohtlikumad, vaid vastupidi, et eakad põhjustavad vähem raskeid liiklusõnnetusi, mistõttu ei ole absoluutsete piirangute seadmine käesoleva töö autori hinnangul vajalik. Paraku on aga ilmne, et eakad siiski põhjustavad raskeid liiklusõnnetusi, ja nende

---

<sup>91</sup> Politsei- ja Piirivalveamet. Info erakorralisi tervisekontrolle puudutavate probleemide kohta. Info edastatud autorile 31.01.2024.

toimumises võib olulist rolli mängida juhi tervises seisund. Kuna aga kõik eakad vananevad erineval moel, on põhjendatud iga konkreetse juhi tervislikust seisundist lähtumine ja individuaalne lähenemine. See aga eeldab seda, et tervisekontrollle viiakse läbi sellise põhjalikkusega, mis võimaldab ka piisavas mahus tuvastada võimalikke vastunäidustusi juhtimisele.

## KOKKUVÕTE

Käesoleva magistritöö eesmärk analüüsida Eestis kehtivat õiguslikku regulatsiooni ja selle sobivust spetsiifiliselt eakate liiklusrikkujatega tegelemiseks ning pakkuda välja uusi meetmeid, mis aitaksid paremini ennetada eakate mootorsõidukijuhtide süütegusid või võimaldaksid nendele paremini reageerida. Selleks selgitatakse esmalt välja, kas eakad mootorsõidukijuhid on keskmisest mootorsõidukijuhist ohtlikumad. Töö sissejuhatuses püstitatud hüpoteeside kontrollimiseks kasutati avalikke ja päringu teel saadud andmeid Statistikaametist, Transpordiametist, Politsei- ja Piirivalveametist ja Justiitsministeeriumist. Eakate liiklejatega seonduvalt on varasemalt juba uuritud nendega seonduvaid riske ja seda, kas nad põhjustavad keskmisest rohkem raskeid liiklusõnnetusi, kuid sellised uuringud pärinevad 2000-ndatest aastatest. Siiski on nimetatud uuringuid käesoleva uuringu läbiviimisel kriitiliselt arvesse võetud. Lisaks on tuginetud erinevatele õigusteaduslikele materjalidele ja seaduste kommentaaridele, gerontoloogia alastele ja geriaatria alastele teatmikutele ning mitmesuguste erinevate valdkondade teadusartiklitele.

Uuringu läbiviimisel püstitati kolm hüpoteesi, millest esimeseks oli küsimus sellest, kas eakad juhid põhjustavad keskmisest rohkem raskeid liiklusõnnetusi. Varem läbiviidud uuringud eakate mootorsõidukijuhtide ohtlikkusest nentisid, et eakad juhid ei ole liikluses ohtlikumad kui teised juhid. Kuigi nende uuringute läbiviimise meetodikates oli mõningaid küsitavusi, siis üldiselt tuleb nentida selle teesi paikapidavust. Andmete töötlemise ja analüüsimise tulemusel selgus, et eakad on perioodil 2014-2023 põhjustanud enda vanusegrupi juhtimisõiguse omajate kohta suhteliselt vähem raskeid liiklusõnnetusi kui kõikides vanustes juhid keskmiselt. Eakate juhtide osakaal kõigist juhtidest on vaatlusalusel perioodil olnud keskmiselt 13,8% (viimasel vaatlusalusel aastal 15,8%), kuid nende põhjustatavate raskete liiklusõnnetuste osakaal kõikidest rasketest liiklusõnnetustest on olnud keskmiselt 12,1% (viimasel aastal 12,7%). Seetõttu saab väita, et nad põhjustavad vähem raskeid liiklusõnnetusi kui teised vanusegrupid, kuigi vahe on võrdlemisi väike.

Eelnevat toetab ka järgmine statistika. Eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus on vaatlusaluse perioodi kohta kogutud andmete umbes 0,131%, samas kui kõikides vanustes juhtide puhul on tõenäosus 0,149%. Seega saab teatava reservatsiooniga öelda, et eakad

ei põhjusta keskmiselt rohkem raskeid liiklusõnnetusi kui teistes vanustes juhid. Reservatsioon on tingitud sellest, et käesolevas töös ei olnud võimalik välja selgitada seda, kui palju erinevate vanusegruppide esindajad realselt mootorsõidukijuhina liiklevad. Kuna on võimalik, et eakad inimesed sõidavad mootorsõidukiga harvem kui keskmine liikleja, siis see võib oluliselt mõjutada tulemuste kujunemist. Eakad juhid on hakanud põhjustama ka veidi vähem raskeid liiklusõnnetusi ühe juhi kohta. Kui aastal 2014 oli eaka juhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus 0,126%, siis aastal 2023 oli see 0,114%. Eakate juhtide arvu pidev kasvamine tähendab siiski seda, et kõikide liiklusrikkujate seas suureneb selliste mootorsõidukijuhtide osakaal, kes võivad vajada vanusest tulenevalt keskmisest juhust erinevat kohtlemist. Vaatlusalusel perioodil on kõikide juhtide üldarv kasvanud 4,8%, samas kui eakate mootorsõidukijuhtide arv kasvas tervenisti 39,0%.

Käesoleva töö teiseks hüpoteesiks oli väide, et eakad juhid põhjustavad keskmisest juhust raskemaid liiklusõnnetusi. Võrreldes Politsei- ja Piirivalveametilt saadud andmeid Transpordiametilt saadud andmetega juhtimisõiguse omajate arvude kohta aastatel 2014-2023 saab väita, et eakad põhjustavad surmavamaid liiklusõnnetusi kui keskmine juht, seda ka väiksema tõenäosuse juures põhjustada raske liiklusõnnetus. Eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus põhjustada surmaga lõppenud liiklusõnnetus on 0,00605% ja keskmise juhi puhul on tõenäosus 0,00601%. Seega, kuigi vahe on olemas, siis see on suhteliselt minimaalne. Huvitaval kombel põhjustavad eakad ühe juhi kohta veidi rohkem surmaga lõppevaid õnnetusi kui kõikides vanustes juhid. Sellist erinevust võib selgitada asjaolu, et eakate juhtide tervislik seisund on halvem kui keskmisel juhil ja seetõttu on neil endil ka suurem tõenäosus põhjustatud liiklusõnnetuses hukkuda. Käesoleva töö raames ei olnud võimalik koguda andmeid selle kohta, kes olid eakate põhjustatud surmaga lõppenud liiklusõnnetustes hukkunuks – kas nemad ise või mõni teine liikleja. Seetõttu tuleks sellesse teesi suhtuda ka teatava ettevaatlikkusega. Eakate põhjustatud surmaga lõppenud õnnetuste arv aastas on suurenenud kümne aastaga 25,8%, kuid seegi jääb alla eakate juhtide arvu kasvule (39,0%).

Kuigi magistr töö sissejuhatuses toodi mitmeid näiteid eakate põhjustatud raskete liiklusõnnetuste meediakajastusest, siis tuginedes kogutud andmetele saab väita, et ulatuslik eakate raskete liiklusrikkumiste kajastamine ei ole ajendatud eakate mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arvu ülemäärasest suurenemisest. Kui alates aastast 2017 oli eakate mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv aastas üle 120, siis 2022. aastal

langes see arv 112-ni, peale mida tõusis arv 2023. aastal 117-ni. Kuigi eakate põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv on vaatlusaluse kümne aastase perioodi jooksul tervikuna oluliselt tõusnud, siis suurim tõus ei lange kokku meediakajastuse suurenemisega, mistõttu tuleb selleks otsida põhjusi mujalt. Ka hukkunuga õnnetuste arvu hari jääb ulatusliku meediakajastuse eelsesse aega. Aastal 2021, mil eakad põhjustasid enim hukkunuga liiklusõnnetusi, ei olnud sisuliselt üldse uudiseid sellistest õnnetustest või ei toodud neis esile asjaolu, et liiklusõnnetuse põhjustaja oli eakas. Seega saab sellist laiemat meediakajastust selgitada ehk eelkõige taoliste uudiste suurema loetavusega, mitte sellega, et just viimastel aastatel oleks eakate mootorsõidukijuhtide põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv järsult tõusnud.

Töös püstitatud kolmandaks hüpoteesiks oli väide, et olemasolev õiguslik regulatsioon ei võimalda adekvaatselt reageerida eakate juhtide toimepandud rasketele liiklussüütegudele. Kuna selle hüpoteesi paikapidavuse kontrollimiseks ei ole erinevalt eelmistest hüpoteesidest olemas empiirilisi näitajaid, siis on hüpoteesi paikapidavusele andnud hinnangu käesoleva töö autori analüüs, mis tugineb olemasolevale õiguslikule regulatsioonile, selle reaalsele kohaldatavusele ja erinevate riigiasutuste antud seisukohtadele. Analüüsis on käesoleva töö autor lähtunud eakate mootorsõidukijuhtide erisustest võrreldes teiste juhtidega ja senise regulatsiooni praktilisest väärtusest. Etteruttavalt tuleb nentida, et olemasolev karistusõiguslik ja haldusõiguslik regulatsioon on tegelikkuses võrdlemisi paindlik ja võimaldab töö autori hinnangul adekvaatselt reageerida eakate põhjustatud rasketele liiklusõnnetustele, kuid probleem tekkitab selle regulatsiooni ja selles ettenähtud meetmete praktilisel kohaldamisel. Nii karistusõiguslike mõjutusvahendite osas kui haldusõigusliku juhtimisõiguse peatamise juures, mis võiksid olla kõige efektiivsemad meetmed eakate juhtidega seotud probleemide lahendamisel, näeb töö autor probleemi eelkõige menetlejate väheses loovuses ja Transpordiameti põhjendamatus vastuseisus seaduses otsesõnu nimetatud meetmete kohaldamisele.

Eakatele mootorsõidukijuhtidele, kes põhjustavad raske liiklusõnnetuse, on võimalik mõista ja määrata karistusi nii kuriteo- kui väärteokoosseisu täitmise eest. Võimalikud karistused on kriminaalkorras vangistus või rahaline karistus ning väärteokorras rahaträhv, arest või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine kuni kuueks kuuks. Vanglakaristuse mõistmine eakale inimesele ei näi tõenäoliselt kõige otstarbekama lahendusena arvestades muuhulgas eakate üldise halvema tervisliku seisundiga ja ka sellest tuleneva hooldusvajadusega, kuid arvestades ohutustamise kui

vanglakaristuse ühe peamise eesmärgiga<sup>92</sup>, ei ole otsest põhjust eakate positiivseks diskrimineerimiseks võrreldes teistes vanustes sama kuriteo toimepannud inimestega. Rahaline karistus ei ole eakate liikluskurjategijate puhul kuigi levinud sanktsioon ja selle kohaldamist ka käesoleva töö autor ei toeta, kuna autori hinnangul ei oma see piisavalt rehabiliteerivat toimet. Lisaks eelnevalt nimetatud põhikaristustele saab eakale mootorsõidukijuhile mõista või määrata raske liiklusrikkumise toimepanemise eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmise. Käesoleva töö autor leiab, et tegu on sellise lisakaristusega, mille kohaldamist tasuks igal üksikjuhul senisest põhjalikumalt kaaluda, kuna see täidab ohutustamise funktsiooni ja pikema karistuse tähtaja määramisel ka rehabiliteerivat funktsiooni, kuna sellisel juhul peab rikkuja läbima riikliku teooria- või sõidueksami. Väärteokorras määratavad karistused vastavad väärteokoosseisus kirjeldatud kahju suurusele ja nende määramine eakale juhile on otstarbekas.

Kui aga eakale liikluskuriteo toimepannud isikule mõistetud karistus jäetakse tingimisi kohaldamata koos allutamise ja käitumiskontrollile, siis saab isikule määrata käitumiskontrolli raames mitmesuguseid kohustusi. Selliseid kohustusi võib nimetada karistusõiguslikeks mõjutusvahenditeks. Eakate puhul on neist relevantseimateks kahju heastamise, sotsiaalprogrammis osalemise ja ettenähtud ravile allumise kohustus. Kuigi kahju heastamine võib täita õigusrahu taastamise eesmärgi, siis sarnaselt rahalise karistusega paraku ei ole sel ilmselt olulist rehabiliteerivat mõju ja iseseisva karistusena ei takista see isikut uusi samaliigilisi kuritegusid toimepanemast. Sotsiaalprogrammis osalemise kohustust ei saa paraku lugeda asjakohaseks, kuna eakatele sõidukijuhtidele ei ole käesoleval ajal suunatud ühtegi sotsiaalprogrammi. KarS § 75 lg 4 alusel oleks aga võimalik isikule määrata ka selliseid kohustusi, mida lg 2 kohustuste üldloetelus ei ole nimetatud, ning seda võimalust kasutatakse käesoleval ajal võrdlemisi tihti joores sõidukijuhtide puhul. Eakate puhul võiks potentsiaalselt olla selle meetme väljundiks see, et eakas mootorsõidukijuht suunatakse kohustuslikus korras tervisekontrolli, või kui on ilmne, et liiklussüüteo toimepanemise põhjuseks oli vähenenud või puudulik sõiduõigus, siis ka isiku mõnda autokooli täiendkoolitusele suunamine. Konkreetse lahenduse välja mõtlemine on iga menetleja, nii prokuröri kui kohtu pädevuses.

Juhul, kui eakat mootorsõidukijuhti ei anta liikluskuriteo toimepanemises kohtu alla, siis on võimalik tema suhtes menetlus lõpetada mõne kriminaalmenetluse seadustikus nimetatud erialuse

---

<sup>92</sup> Kiris, R.; Pikamäe, P.; Sootak, J. Sanktsiooniõigus. 2 vlj, lk 56.

kohaldamisega, eelkõige avaliku menetlushuvi puudumise või kahju heastamise tõttu. Ka menetluse oportuuniteediga lõpetamisel KrMS § 202 alusel on võimalik eakale liiklusrikkujale määrata erinevaid kohustusi, millest asjakohaseimad võiks olla kriminaalmenetluse kulude tasumine ja kahju hüvitamine, riigituludesse kindla summa tasumine, üldkasuliku töö tegemine, ettenähtud ravil osalemine ja sotsiaalprogrammis osalemine. Viimaste osas kehtib autorilt sama hinnang, mis karistusõiguslike mõjutusvahendite puhul. Kriminaalmenetluse kulude tasumine ja kahju hüvitamine võiks sarnaselt kahju heastamisele toimida õiguskorda taastavana, kuid ei ennetaks sama isiku poolt samaliigiliste kuritegude toimepanemist, kuna see ei muuda isiku hoiakuid ja samas ei toimi ka füüsilise takistusena. Riigituludesse kindla summa tasumine ja üldkasuliku töö tegemise kohustus ei toimi isegi õigusrahu taastavalt ning samas ei rehabiliteeri süüteos kahtlustatavat. KrMS § 2 p 7 kohaselt on ka kriminaalõigusliku mõjutusvahendina võimalik määrata isikule mõni muu asjakohane kohustus, selles osas kehtivad taas eelnevalt mõjutusvahendite osas väljendatud seisukohad.

Karistusõiguslikus plaanis tuleb nentida, et eakate liiklusrikkujatega tegelemiseks ei ole seaduses kirjeldatud ülemäära palju konkreetseid meetmeid. Sisuliselt kõik sellised meetmed, mida seadus ette ei näe, saaks paigutada juhul, kui isikule määratakse mõni mõjutusvahend, vabatahtlikult võetavate kohustuste alla. Siiski võiks suurema selguse ja praktika juurutamise eesmärgil enamlevinud meetmed olla kirjas juba seaduses. Käesoleva töö autori hinnangul tuleks mõjutusvahendite loeteludesse lisada mootorsõidukijuhi kohustus läbida täiendav tervisekontroll. See on vajalik selleks, et isik, kelle tervise seisund ilmselt ei vasta nõuetele, ei asuks uuesti samaliigilisi süütegusid toime panema. Hetkel on selline võimalus olemas vaid liiklusjärelvalve teostajatel, kuid selline pädevus võiks paralleelselt olla ka menetlejatel. Lisaks võiks olla seaduses otsesõnu nimetatud isikule määratav kohustus läbida autokoolis täiendkoolitus ja sellegjärgselt sõidueksam. Eakate liiklusrikkujatega aitaks tegeleda ka neile konkreetselt suunatud sotsiaalprogrammi loomine, mis aitaks neil teadvustada neil toimunud füsioloogilisi muutusi, mis paratamatult mõjutavad nende juhtimisvõimet. Kuna joobes juhtidele, kelle põhjustatud raskete liiklusõnnetuste arv jääb viimastel aastatel eakate põhjustatud rasketele liiklusõnnetustele alla, on välja töötatud oma sotsiaalprogramm, siis võiks selline olla ka eakatel. Eakatele juhtidele võiks ka autokoolid pakkuda täiendkoolitusi, mis aitaksid neil oluliselt muutunud liiklustingimustes paremini toime tulla. Selliste koolituste olemasolul saaks aga üsna efektiivse mõjutusvahendina liiklusrikkujaid sinna suunata.

Kui karistusõigus reguleerib juba toimepandud õigusrikkumistele reageerimist, siis haldusõiguse ja täpsemalt korraaitse ülesandeks on laias plaanis õigusrikkumiste ärahoidmine. Kuigi eakad juhid ei ole keskmisest sõidukijuhist ohtlikumad, siis on nad siiski ohtlikud ja vajavad mõnevõrra erinevate probleemide tõttu ka erinevat lähenemist. Eakatest juhtidest lähtuva ohu ennetamiseks peaks korraaitseorganid pöörama suuremat tähelepanu eakate juhtide liiklusohtriku terviseseisundi tuvastamisele. Kui liiklusjärelevalvet teostades selgub, et mõni juht ei vasta mootorsõidukijuhile seatud tervisenõuetele, siis peaks PPA vajadusel reageerima jõuliselt ja tegema kindlaks, et endale ja teistele tervise tõttu ohtlik juht ei jätkaks liiklemist. Lisaks korraaitseleisele ohu ennetamisele peaks riik pöörama suuremat tähelepanu eakatele juhtidele tehtavatele teavituskampaaniatele, kuid nende laialdasem analüüsimine ei ole käesoleva töö fookuses.

Mootorsõidukijuhtidele on kehtestatud nimekiri nõudeid, millest käesoleva töö raames on ilmselt tähtsaim nõue vastata mootorsõidukijuhile seatud tervisenõuetele. Mootorsõidukijuhile on seatud tervisenõuded Vabariigi Valitsuse määruses ja need puudutavad mitmeid erinevaid tervisevaldkondi nägemisvõimest kuni krooniliste südame- ja veresoonkonnahaigusteni. Lisaks juhi tervise üldnõuetele sisaldab LS § 70 ka loetelu tervisliku seisundi näitajatest, mille esinemisel saab juhi terviseseisundi lugeda liiklusohtrikuks. Kui liiklusjärelevalve teostajal tekib kahtlus, et juhi terviseseisund on liiklusohtrik, siis peaks ta mootorsõidukijuhi juhtimiselt kõrvaldama LS § 91 lg 2 p 7 alusel. Korraaitseorgani ametnikul ei ole vastavat meditsiinilist pädevust juhi terviseseisundile hinnangu andmiseks, mistõttu saab ta anda üksnes esialgse hinnangu ja lõpliku hinnangu saab anda arst. Juhtimiselt kõrvaldamise otsusesse on võimalik otsuse kehtivuseks määrata aeg kõrvaldamise aluse äralangemiseni, mis tähendab et juht peab sõiduki juhtimise keelu minetamiseks läbima tervisekontrolli. Juhtimiselt kõrvaldamist saab lugeda haldusõiguslikuks sanktsiooniks. Kui kõrvaldamise aluseks on juhi liiklusohtrik tervislik seisund, siis saab liiklusjärelevalve teostaja saab toimetada isiku koheselt erakorralisse tervisekontrolli LS § 70 lg 5 alusel. Kui juhi terviseseisund ei ole otseselt liiklusohtrik, kuid on ilmne, et juht ei vasta talle seatud tervisenõuetele, siis on võimalik juhtimiselt kõrvaldamine nii, et isik peab ise pöörduma täiendavasse tervisekontrolli juhtimiseks taas juhtimiseks loa saamiseks.

Paraku ei ole otsesõnu reguleeritud seda, mida peaks tegema üks juht, kui ta tervisliku seisundi tõttu juhtimiselt kõrvaldatakse või kuidas peaks sellele reageerima tema perearst. Hetkel ei jõua

perearstideni ka alati informatsiooni politsei ametnikult, kes tervisenõuetele vastavuse kahtluse alla seadis, mistõttu perearstid ei tea, millele tervisekontrolli teostamisel keskenduda. Samuti on praktikas ebaselge, kas juhtimiselt kõrvaldamise lõppemiseks piisaks arsti tõendist selle kohta, et juhil vastunäidustust ei esine, või peaks juht esitama Transpordiametile uue mootorsõidukijuhi tervisetõendi, millest nähtub, et tal vastunäidustusi ei ole. Kui isik toimetatakse erakorralisse tervisekontrolli, siis väljastab kontrolli läbiviinud tervishoiuteenuse osutaja selle kohta ekspertiisiakti, mida uuringu läbiviimise ajal Transpordiamet aga ei tunnista. Samas saab aga vastava info laekumisel juhi perearst väljastada juhile uue, negatiivse sisuga tervisetõendi, ehk sisuliselt tühistada olemasoleva tervisetõendi, mis lubab tal mootorsõidukit juhtida.

Uue negatiivse tervisetõendi kohta peaks liikuma võimalikult kiiresti informatsioon Transpordiametile, kes saab peatada isiku juhtimisõiguse. See võiks tulevikus toimuda automatiseeritud protsessina. Juhul, kui isikut ei toimetata koheselt tervisekontrolli, võiks olla perearstide või näiteks Tervisekassa poolt üles antud kontaktisik, kellele liiklusjärelvalve teostajad saaksid edastada informatsiooni liiklusohtriku juhi kohta, kes edastaks siis vastava informatsiooni ka konkreetse juhi perearstile, et perearstil oleks võimalik tervisetõend tühistada. Kuigi võib väita, et juhtimisõiguse peatamine eraldi haldusaktiga polegi vajalik, sest juhtimiselt kõrvaldamine mõjub isikule ühtemoodi juhtimist keelavalt, siis võiks õigusselguse huvides ka isikule antud juhtimisõiguse peatada. Ametliku peatamise praktiline väärtus tuleb kõne alla eelkõige liiklusjärelvalve teostamisel, kus ei pruugi ametnikel olla operatiivset informatsiooni juhtimiselt kõrvaldamise kohta, kuid juhtimisõiguse peatumine selgub politsei andmebaasidest koheselt. Haldusõigusliku regulatsiooni osas saab üldiselt väita, et kuigi selles esineb mõningaid puudusi, siis tegelikult on haldusorganitel võimalik võrdlemisi efektiivselt reageerida terviseseisundilt juhiks mitte sobivatele eakatele.

Töö sissejuhatuses pakuti ka välja, et ehk oleks kohane seada mootorsõidukijuhtimise õigusele vanuse ülempiir, kuid töö autor seda vajalikuks ei pea. Eakate juhtide vanusegrupist põhjustavad raskeid liiklusõnnetusi üksnes murdosa, samas kui suurem osa ei põhjustagi ühtegi rasket õnnetust. Kuigi ei ole informatsiooni selle kohta, kas see isik ka endiselt autoga liikleb, siis oli veel 2023. aasta alguses Eestis üks üle 100-aastane mootorsõidukijuht. See näitab, et ka väga kõrges eas võib inimene vastata veel juhile esitatavatel tervisenõuetele ja mitte põhjustada liiklusõnnetusi. Arvestades eakate inimeste sotsialiseerumis- ja sellest tulenevalt liiklemisvajadusi, ei ole

põhjendatud eakate sõidukijuhtimisele absoluutse keelu seadmine, vaid tegeleda tuleks just probleemsete sõidukijuhtidega. Kuna eakate juhtidega kaasnevad riskid on aga oluliselt erinevad teiste vanusegruppide omadest, siis võiks olla tulemuslik neile eriliigiliste ennetusmeetmete ja -kampaaniate suunamine. Samuti vajavad nad mõnevõrra teistsugust lähenemist süüteomenetluses.

Kokkuvõtlikult tuleb nentida, et olemasolev regulatsioon võimaldab juba täna võrdlemisi adekvaatselt reageerida eakate mootorsõidukijuhtide toimepandud süütegudele, kuid probleemi tuum asub hoopis eksisteeriva õiguse kohaldamises.

## Résumé

### *Possibilities for Preventing Serious Traffic Accidents Caused by Elderly Drivers Based on Statistical Analysis of 2014-2023 Data*

In 2023, several serious traffic accidents caused by elderly drivers received media attention. This sparked serious public discussion about the safety of elderly drivers of motor vehicle and whether regulations related to them should be modified. In previous years, accidents caused by elderly drivers did not receive such sharp focus, prompting the question of whether increased attention is due to a rise in traffic risk associated with the elderly or can this be explained by the emotional impact of the topic and the resulting higher number of media consumers. It is possible that in recent years, the number of accidents caused by elderly drivers has increased, but this could be attributed to the overall increase in the number of elderly motor vehicle drivers. In such a case, it would not be accurate to claim that elderly drivers have become more dangerous. Considering that various physiological changes occur as a person ages, including a gradual decline in cognitive abilities, it may appear that elderly drivers are more hazardous than drivers of other age groups. Nevertheless, the risk associated with elderly motor vehicle drivers may still exist, and in such cases, closer attention should be paid to regulating their driving behaviour, such as increasing the frequency of health checks or setting an upper age limit for driving licenses. On the other hand, the needs of elderly individuals to remain socially engaged and their wish to be active well into old age must also be considered. Enabling independent motor vehicle operation contributes to their participation in social life. Therefore, it is essential to assess both the potential risk posed by elderly motor vehicle drivers and the socialization needs of the elderly, compare their relative importance, and develop solutions that balance the safety of other road users with the goal of ensuring a dignified life for the elderly."

The aim of this master's thesis was to find legal means to reduce the number of serious traffic accidents caused by elderly drivers. To achieve the goal, three hypotheses were examined:

1. Elderly drivers cause more severe traffic accidents than the average drivers.

2. Traffic accidents caused by elderly drivers are more serious than the accidents caused by average drivers.
3. The existing legal regulation does not adequately prevent severe traffic offenses committed by elderly drivers or offer means to respond to them.

To test the hypotheses, data were collected on traffic accidents and offenses committed between 2014 and 2023. Additionally, data on Estonia's population, demographic composition by age groups, and the number of individuals with driving licenses were gathered. Information on severe traffic accidents during the study period was extracted from open data sources of the Transport Administration. Data on traffic accidents involving human casualties registered by the police were obtained from the Police and Border Guard Board. Data related to criminal proceedings initiated under §§ 422 and 423 of the Penal Code were requested from the Ministry of Justice. Specifically, information on decisions made in these proceedings and the obligations imposed on suspects or accused individuals was sought. Data on court decisions related to elderly traffic offenders were collected from the courts. All collected data were systematically organized and statistically processed. Based on traffic accident statistics, the relative frequency of severe accidents caused by elderly drivers compared to drivers of all age groups was calculated. The analysis of results evaluated whether the probability of causing a severe traffic accident increases with the driver's age. The master's thesis is primarily an empirical study, supplemented by an analysis of legal regulation. In conducting the research, the collected statistical data and scientific literature from various fields were relied upon. The work also analyses relevant judgements of the Supreme Court. The Penal Code, Traffic Act, and Law Enforcement Act are central to the normative framework of this thesis.

The first chapter of the master's thesis is divided into two subchapters. The first subchapter analyses statistics on all serious traffic accidents involving human casualties that occurred between 2014 and 2023. To provide context, Estonian demographic information is presented, including the age distribution of Estonian residents and drivers, as well as changes over the observation period. This subchapter provides data on different subtypes of traffic accidents, describes the causes of accidents across different age groups and roles in traffic. Additionally, it presents information on legal proceedings initiated in relation to these accidents and the court decisions made in such proceedings. The collected data reveal that the number of serious traffic accidents has increased

from 1404 accidents to 1660 per year over the ten-year period. This rise can be attributed to the overall increase in the number of drivers. Numerically, collisions were the most frequent type of accidents between 2014 and 2023. Single-vehicle accidents ranked second, followed by accidents involving a pedestrian. However, the proportions of different types of serious traffic accidents have significantly changed during the studied years. Among the accident types, pedestrian accidents are the most severe, with an average of 5.0 fatalities per 100 such accidents. As a positive aspect, the number of fatal traffic accidents is steadily decreasing. According to data from the Transport Administration, the likelihood of an average resident being involved in a serious traffic accident is 0.22%, and the likelihood of being involved in a fatal traffic accident is 0.01%. Based on data from the Police and Border Guard Board, the likelihood of an average road user causing a serious accident with severe consequences is 0.09%, and the likelihood of a fatal traffic accident is 0.003%. The probability of an Estonian resident being injured in a serious traffic accident is 0.13%, and the likelihood of fatality in traffic is 0.0046%. Additionally, it can be highlighted that motor vehicle drivers are the most dangerous among all road users, causing a total of 76.8% of all serious traffic accidents.

The second subchapter of the first chapter addresses serious traffic accidents caused by elderly individuals. Based on the collected data, it can be concluded that elderly motor vehicle drivers are not more dangerous than the average driver. Between 2014 and 2023, elderly drivers caused a total of 1140 serious traffic accidents, averaging 114.0 serious accidents per year. While there were 93 such accidents per year in 2014, this number had risen to 117 by 2023. This accounts for 9.3% of all serious traffic accidents during the observation period. However, at the beginning of 2023, there were 102,775 elderly drivers in Estonia, constituting a substantial 15.8% of all motor vehicle drivers. In 2014, the proportion of elderly drivers was only 11.9%, indicating a significant increase in the number of elderly motor vehicle drivers, likely due to the overall aging of the Estonian population. The increase in the number of traffic accidents caused by the elderly (+25.8%) is lower than the increase in the number of elderly drivers (+39.0%). Therefore, considering the rise in the number of drivers, elderly individuals have begun causing slightly fewer accidents per driver. Elderly motor vehicle drivers are most frequently involved in collisions in serious traffic accidents, with the proportion of collisions significantly higher in accidents where elderly individuals are involved compared to those involving average motor vehicle drivers. However, elderly drivers are considerably less likely to be involved in single-vehicle accidents compared to the average driver.

According to data from the Police and Border Guard Board, elderly individuals were responsible for a total of 52 fatal traffic accidents during the observed period.

Considering the total number of elderly drivers, data from the Police and Border Guard Board reveals that the likelihood of an average elderly driver causing a fatal traffic accident is approximately 0.00605%. Essentially, elderly drivers contribute to the same number of fatal accidents as the average driver. The most common risks associated with elderly participants include overconfidence in familiar environments, carelessness, prior criminal history, and vision problems. Since intoxicated drivers are often considered one of the riskiest groups on the road, this study compared the danger posed by elderly drivers to that of intoxicated drivers. The overall statistics on serious traffic accidents from the Transport Administration indicate that elderly motor vehicle drivers are involved in a larger number of serious accidents than intoxicated motor vehicle drivers. In 2023, there were 211 serious traffic accidents involving elderly drivers, whereas only 118 accidents involved intoxicated drivers. Therefore, it is still justified to pay special attention to elderly drivers. Data from the Ministry of Justice suggests that criminal offenses committed by elderly motor vehicle drivers are processed slightly less frequently than those committed by other individuals. One possible reason for this difference could be that elderly individuals are more likely to be fatally injured in accidents they cause. Additionally, fewer criminal cases involving elderly individuals are prosecuted by the Prosecutor's Office compared to cases involving other individuals. However, court decisions in criminal cases involving the elderly have consistently resulted in convictions. In most instances, pedestrians were the victims of these offenses. The most common cause of traffic accidents attributed to the elderly was inattention, followed by inappropriate speed selection. Courts have generally assessed the severity of traffic offenses committed by the elderly as below average or average compared to other cases.

The second chapter of this work contains an analysis of legal regulations related to elderly drivers. In Estonia, elderly individuals who commit traffic offenses can primarily expect punishment and other corrective measures. These punishments for criminal traffic offences include imprisonment and pecuniary punishment, while for minor offenses, detention and fine may apply. Additionally, suspension of driving privileges is possible. The potential duration of imprisonment, as the most common punishment for traffic offenses, ranges from 30 days to 12 years. Driving privileges can be suspended for up to three years, and if the suspension extends beyond one year, the offender

must pass both theory and practical driving exams to regain their driving rights. Apart from punishments, Estonia allows redirecting traffic offenders toward compliance through various corrective measures. These measures may include participation in social programs or undergoing treatment. The author of this work suggests that other corrective measures, such as mandatory attendance at driving courses or health assessments by a family doctor, could also be considered. Executive authorities have options for responding to specific risks posed by elderly drivers. This includes directing drivers with health conditions that endanger traffic safety to emergency health assessments and removing them from driving. If an individual's health does not meet the requirements for driving, their driving privileges are revoked. In summary, the existing legal regulations are sufficient for punishing elderly drivers who commit traffic offenses and addressing risks associated with them. However, challenges arise in the practical application of these regulations, particularly when using alternative corrective measures or directing individuals to emergency health assessments. These areas require heightened attention from the state. Additionally, it might be worth considering the creation of a specific social program for elderly drivers. Since these drivers have needs and characteristics that differ from the average population, conventional programs may not be as effective for them.

To sum up, an assessment was made regarding the three hypotheses posed. The central question among these hypotheses was whether elderly drivers cause more severe traffic accidents than the average population. Based on statistical analysis, it was found that elderly drivers have relatively fewer incidents of causing severe traffic accidents compared to drivers of all ages during the period from 2014 to 2023. The likelihood of an elderly motorist causing a severe traffic accident, based on the collected data for this observation period, is approximately 0.131%, while the probability for all-age drivers is 0.149%. Therefore, with some reservation, it can be stated that elderly drivers do not cause severe traffic accidents significantly more frequently than drivers in other age groups. This reservation arises from the fact that this study could not determine the actual number of motor vehicle drivers in different age groups. Previous studies on the risk posed by elderly motor vehicle drivers have also indicated that they are not inherently more dangerous in traffic than other drivers. The second hypothesis of this work posited that elderly drivers cause accidents with more severe consequences than the average driver. The likelihood of an elderly motorist causing a fatal traffic accident is 0.00605%, while for the average driver, the probability is 0.00601%. Thus, while the difference exists, it is relatively minimal. The third hypothesis proposed that the existing legal

regulations do not adequately address severe traffic offenses committed by elderly drivers. Since there are no empirical indicators available to verify the validity of this hypothesis, unlike the previous hypotheses, the assessment of the hypothesis's validity relies on the author's analysis in this work. This analysis is based on the existing legal regulations, their practical applicability, and the viewpoints provided by various government agencies. The existing legal regulation can be considered sufficient. However, special attention is needed regarding the practical application of this regulation.

## KASUTATUD KIRJANDUS

1. Eakas juht põhjustas Viljandimaal avarii. Viga sai kolm inimest. – Delfi 23.05.2023. Arvutivõrgus: <https://www.delfi.ee/artikkel/120194476/fotod-eakas-juht-pohjustas-viljandimaal-avarii-viga-sai-kolm-inimest> (29.01.2024)
2. Eakas autojuht ajas Tartus alla lapsevankriga naise. Ema ja laps said raskelt viga. – Delfi 03.05.2023. Arvutivõrgus: <https://www.delfi.ee/artikkel/120182118/video-eakas-autojuht-ajas-tartus-alla-lapsevankriga-naise-ema-ja-laps-said-raskelt-viga> (29.01.2024)
3. Peegel, M. (toim.) Perearst: eakate autojuhtimise võimet peaks saama paremini kontrollida. – ERR 08.05.2023. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/1608970891/perearst-eakate-autojuhtimise-voimet-peaks-saama-paremini-kontrollida> (29.01.2024)
4. Pääsuke, M.; Saks, K. (toim.) Kehalise võimekuse ealised muutused. – Gerontoloogia, lk 117-140. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.
5. TNS Emor; SA Praxis. Vanemaealiste ja eakate toimetuleku uuring 2015. Uuringu aruanne. *Sine loco*: 2015 Arvutivõrgus: [https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/Ministeerium\\_kontaktid/Uuringu\\_ja\\_analuusid/Sotsiaalvaldkond/veu2015aruanne\\_tnsemorsapraaxis\\_final.pdf](https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/Ministeerium_kontaktid/Uuringu_ja_analuusid/Sotsiaalvaldkond/veu2015aruanne_tnsemorsapraaxis_final.pdf) (29.01.2024)
6. Inseneribüroo Stratum. Liiklusohutusliku olukorra uuring: Eakad liikluses. Lõpparuanne. Tallinn: 2003. Arvutivõrgus: <https://dspace.ut.ee/items/639cda18-774f-4661-bc51-a30e6a6918b1> (29.01.2024)
7. Laurmann, M.; Vennikas, P. (juh.) Eakate sõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste riskifaktorite analüüs. Tallinn: 2009. Arvutivõrgus: [https://digiriul.sisekaitse.ee/bitstream/handle/123456789/1495/2009\\_Laurman%2C%20Meelis.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://digiriul.sisekaitse.ee/bitstream/handle/123456789/1495/2009_Laurman%2C%20Meelis.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (29.01.2024)
8. Rudi, H. Plaan eakate autojuhtide karmimaks kontrolliks Eesti sõidukijuhte ei puuduta. ERR 24.11.2023. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/1609175569/plaan-eakate-autojuhtide-karmimaks-kontrolliks-eessti-soidukijuhte-ei-puuduta> (29.01.2024)
9. Sakkeus, L.; Saks, K. (toim.) Rahvastikuvananemine. – Gerontoloogia, lk 189-215. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.

10. Saks, K.; Saks, K. (toim.) Keha vananemine... – Gerontoloogia, lk 279-354. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.
11. Saks, K.; Saks, K. (toim.) Inimese elukaar – Gerontoloogia, lk 11-18. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, 2016.
12. CityBee info. Arvutivõrgus: <https://citybee.ee/ee/meist/> (29.01.2024)
13. Bolt avas Tallinnas autorendi teenuse Bolt Drive. – Pealinn 04.05.2021. Arvutivõrgus: <https://pealinn.ee/2021/05/04/bolt-avas-eestis-autorendi-teenuse-bolt-drive/> (29.01.2024)
14. Transpordiameti riskide statistika. Uuendatud 26.05.2023. Arvutivõrgus: <https://www.transpordiamet.ee/riskide-statistika> (29.01.2024)
15. AutoSky OÜ. Auto turvavarustuse areng läbi aegade. Arvutivõrgus: <https://autosky.ee/blog/auto-turvavarustuse-areng-labi-aegade/> (29.01.2024)
16. Valgma, Ü. Eesti juhiload aastatel 2014-2023. Andmed edastatud autorile 05.12.2023.
17. Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed. Arvutivõrgus: <https://avaandmed.eesti.ee/datasets/inimkannatanutega-liiklusonnetuste-andmed> (29.01.2024)
18. Statistikaamet. RV021: Rahvastik soo ja vanuserühma järgi, 1. jaanuar. Arvutivõrgus: [https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_\\_rahvastikunaitajad-ja-koosseis\\_\\_rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV021](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik__rahvastikunaitajad-ja-koosseis__rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV021) (29.01.2024)
19. Statistikaamet. RVR02: Ränne haldusüksuse või asustuspiirkonna liigi, soo ja rände liigi järgi. Arvutivõrgus: [https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_\\_rahvastikusundmused\\_\\_ranne/RVR02](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik__rahvastikusundmused__ranne/RVR02) (01.02.2024)
20. Statistikaamet. RV030: Sünnid, surmad ja loomulik iive. Arvutivõrgus: [https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_\\_rahvastikunaitajad-ja-koosseis\\_\\_demograafilised-pehinaidajad/RV030](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik__rahvastikunaitajad-ja-koosseis__demograafilised-pehinaidajad/RV030) (01.02.2024)
21. Statistikaamet. RV0240: Rahvastik soo, vanuse ja elukoha järgi, 1. jaanuar. Arvutivõrgus: [https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_\\_rahvastikunaitajad-ja-koosseis\\_\\_rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV0240](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik__rahvastikunaitajad-ja-koosseis__rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV0240) (01.02.2024)
22. Hallik, A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023. Andmed edastatud autorile 28.12.2023, 03.01.2024, 05.01.2024, 22.01.2024

23. Ahven, A. Andmed KarS §-de 422–423 tunnustel alustatud menetluste kohta prokuratuuris. Andmed edastatud autorile 02.01.2024
24. Politsei- ja Piirivalveamet. Info erakorralisi tervisekontrolle puudutavate probleemide kohta. Info edastatud autorile 31.01.2024.
25. Kirsipuu, E. Andmed KarS §-de 422–423 tunnustel alustatud menetluste kohta Eesti kohtutes. Andmed edastatud autorile 12.02.2024.
26. Kiris, R.; Pikamäe, P.; Sootak, J. Sanktsiooniõigus. 2 vlj. Tallinn: Juura, 2017.
27. Korrakaitseeadus. Komm vlj. *Sine loco*: Sisekaitseakadeemia, 2017
28. Liiklusohutusprogramm. Arvutivõrgus:  
<https://www.kriminaalpoliitika.ee/et/liiklusohutusprogramm> (01.02.2024)
29. Karistusseadustik. Komm vlj. 5 vlj. Tallinn: Juura, 2021.
30. Joobes juhtide programm. Arvutivõrgus: <https://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-juhtide-programm> (29.01.2024)
31. Riik kaalub roolijoodikutega võitlemiseks nende tervisetõendite tühistamist. – ERR 19.03.2020. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/1065960/riik-kaalub-roolijoodikutega-voitlemiseks-nende-tervisetoendite-tuhistamist> (29.01.2024)
32. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Liikluskindlustuse majandustulemuste ülevaade Periood: 2014. aasta 12 kuud. Arvutivõrgus:  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2014\\_4Q\\_v1.pdf](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2014_4Q_v1.pdf)  
(06.02.2024)
33. Eesti Liikluskindlustuse Fond. Liikluskindlustuse statistika 2023. aasta 12 kuud. Arvutivõrgus:  
[https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2023\\_4Q.pdf](https://lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2023_4Q.pdf)  
(06.02.2024)

## KASUTATUD NORMATIIVAKTID

1. Liiklusseadus. – RT I, 30.06.2023, 34.
2. Karistusseadustik. – RT I, 11.03.2023, 10.
3. Korrakaitse seadus. – RT I, 14.03.2023, 29.
4. Haldusmenetluse seadus. – RT I, 06.07.2023, 31.
5. Politsei- ja Piirivalveameti seadus. – RT I, 06.07.2023, 64.
6. Kriminaalmenetluse seadustik. – RT I, 06.07.2023, 49.
7. Väärteomenetluse seadustik. - RT I, 06.07.2023, 127.
8. Relvaseadus. – RT I, 06.07.2023, 12
9. Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud. VVm 16.06.2011 nr 80. – RT I, 14.07.2020, 21.
10. Politseiametniku poolt liiklusjärelvalve käigus sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrollimise ulatus ja kord. MKMm 15.12.2011 nr 114. – RT I, 05.07.2023, 280.
11. Liiklusohutuse programm 2016-2025. VVk 16.02.2017 nr 54. Arvutivõrgus: <https://www.transpordiamet.ee/liiklusohutusprogramm> (29.01.2024)
12. Statistikaameti põhimäärus. RMm 27.08.2013 nr 32. - RT I, 19.04.2023, 2.
13. Liiklusregistri pidamise põhimäärus. VVm 16.06.2011 nr 75. - RT I, 05.07.2023, 237
14. Liiklusõnnetuse registreerimise, asjaolude väljaselgitamise ja arvestuse kord ning liiklusõnnetuste andmekogu pidamise põhimäärus. VVm 05.07.2018 nr 54. – RT I, 10.07.2018, 9.

## KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA

1. RKKKo 30. aprill 2010. a nr 3-1-1-26-10
2. RKKKo 12. juuni 2013. a nr 3-1-1-46-13
3. RKKKo 18. detsember 2017. a nr 1-17-689/29
4. VMKo 22. detsember 2023. a nr 1-23-7186/6
5. TMKo 21. detsember 2023. a nr 1-23-6945/10
6. TMKo 20. detsember 2023. a nr 1-23-6891/7
7. TMKo 18. detsember 2023. a nr 1-23-6820/6
8. TMKo 18. detsember 2023. a nr 1-23-6804/7
9. TMKo 18. detsember 2023. a nr 1-23-6645/7

## TABELID

**Tabel 1. Eesti rahvaarvu muutused aastatel 2014-2023**

<b>AASTA</b>	<b>Rahvaarv</b>	<b>Rändesaldo</b>	<b>Loomulik iive</b>	<b>Absoluutne iive</b>
<b>2014</b>	1 315 819	-733	-1 933	-2 666
<b>2015</b>	1 313 271	2 410	-1 336	1 074
<b>2016</b>	1 315 944	1 030	-1 339	-309
<b>2017</b>	1 315 635	5 258	-1 759	3 499
<b>2018</b>	1 319 133	7 071	-1 384	5 687
<b>2019</b>	1 324 820	5 371	-1 302	4 069
<b>2020</b>	1 328 889	3 782	-2 602	1 180
<b>2021</b>	1 330 068	7 043	-5 315	1 728
<b>2022</b>	1 331 796	39 757	-5 669	34 088
<b>2023</b>	1 365 884	-	-	-

Andmete allikad:

Statistikaamet. RV021: Rahvastik soo ja vanuserühma järgi, 1. jaanuar. Arvutivõrgus:

[https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_rahvastikunaitajad-ja-koosseis\\_rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV021](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik_rahvastikunaitajad-ja-koosseis_rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV021) (29.01.2024);

Statistikaamet. RVR02: Ränne haldusüksuse või asustuspiirkonna liigi, soo ja rände liigi järgi.

Arvutivõrgus: [https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_rahvastikusundmused\\_ranne/RVR02](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik_rahvastikusundmused_ranne/RVR02) (01.02.2024);

Statistikaamet. RV030: Sünnid, surmad ja loomulik iive. Arvutivõrgus:

[https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_rahvastikunaitajad-ja-koosseis\\_demograafilised-pehinaitajad/RV030](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik_rahvastikunaitajad-ja-koosseis_demograafilised-pehinaitajad/RV030) (01.02.2024)

**Tabel 2. Rahvaarv ja sõidukijuhtide arv aastatel 2014-2023 iga aasta 1. jaanuari seisuga**

<b>AASTA</b>	<b>Täisealised elanikud</b>	<b>Sõidukijuhtide arv</b>	<b>Sõidukijuhtide osakaal täisealisest rahvastikust</b>
<b>2014</b>	1072179	621629	58,00%
<b>2015</b>	1070126	631194	59,00%
<b>2016</b>	1068953	633604	59,30%
<b>2017</b>	1065855	636592	59,70%
<b>2018</b>	1067016	620712	58,20%
<b>2019</b>	1070375	628005	58,70%
<b>2020</b>	1071845	632698	59,00%
<b>2021</b>	1071841	635315	59,30%
<b>2022</b>	1072458	642531	59,90%
<b>2023</b>	1096773	651191	59,40%
<b>KESKM</b>			<b>59,00%</b>

Andmete allikad:

Statistikaamet. RV0240: Rahvastik soo, vanuse ja elukoha järgi, 1. jaanuar. Arvutivõrgus:  
[https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik\\_rahvastikunaitajad-ja-koosseis\\_rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV0240](https://andmed.stat.ee/et/stat/rahvastik_rahvastikunaitajad-ja-koosseis_rahvaarv-ja-rahvastiku-koosseis/RV0240) (01.02.2024)

Valgma, Ü. Eesti juhiload aastatel 2014-2023.

**Tabel 3. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste põhjustajate rollid aastatel 2014-2023<sup>93</sup>**

<b>AASTA</b>	<b>Sõiduautojuht</b>	<b>Muu sõiduki juht</b>	<b>Jalakäija</b>	<b>Jalgrattur</b>	<b>Kergliikuri juht</b>	<b>Muu roll</b>	<b>KOKKU</b>
<b>2014<sup>94</sup></b>	796	183	81	79	0	1	1140
<b>2015</b>	772	168	58	79	0	2	1 079
<b>2016</b>	857	234	52	79	0	1	1 223
<b>2017</b>	804	212	45	87	0	2	1 150
<b>2018</b>	771	235	52	139	0	3	1 200
<b>2019</b>	693	220	53	156	0	2	1 124
<b>2020</b>	660	224	77	230	0	1	1 192
<b>2021</b>	645	245	70	228	197	5	1 390
<b>2022</b>	668	224	54	217	306	4	1 473
<b>2023</b>	624	221	33	206	259	5	1348
<b>KESKM</b>	<b>729</b>	<b>217</b>	<b>58</b>	<b>150</b>	<b>76</b>	<b>3</b>	<b>1232</b>

Andmete allikas: Hallik, A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

Andmed edastatud autorile 28.12.2023, 03.01.2024, 05.01.2024, 22.01.2024.

<sup>93</sup> Tabelis tähistab RLÕ rasket liiklusõnnetust, HÕ hukkunuga liiklusõnnetust, J mootorsõidukijuhti ja EJ eakat mootorsõidukijuhti ning P tähistab tõenäosust osaleda nimetatud õnnetuses.

<sup>94</sup> Andmed väljastatud alates 04.01.2014. Sama kehtib kõikide teiste Hallik, A. edastatud andmete põhjal koostatud tabelite kohta.

**Tabel 4. Hukkunuga liiklusõnnetuste põhjustajate rollid aastatel 2014-2023**

<b>AASTA</b>	<b>Sõiduauto juht</b>	<b>Muu sõiduki juht</b>	<b>Jalakäija</b>	<b>Jalgrattur</b>	<b>Kergliikuri juht</b>	<b>Kokku</b>
<b>2014*</b>	30	11	10	0	0	51
<b>2015</b>	33	7	10	1	0	51
<b>2016</b>	32	8	5	1	0	46
<b>2017</b>	29	5	1	0	0	35
<b>2018</b>	32	12	4	3	0	51
<b>2019</b>	19	10	4	1	0	34
<b>2020</b>	35	11	4	3	0	53
<b>2021</b>	27	11	6	5	0	49
<b>2022</b>	25	10	2	1	1	39
<b>2023</b>	21	13	3	2	0	39
<b>KESKM</b>	<b>28,3</b>	<b>9,8</b>	<b>4,9</b>	<b>1,7</b>	<b>0,1</b>	<b>44,8</b>

Andmete allikas: Hallik. A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

**Tabel 5. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste joores põhjustajate rollid aastatel 2014-2023**

<b>AASTA</b>	<b>Sõiduauto juht</b>	<b>Muu sõiduki juht</b>	<b>Jalakäija</b>	<b>Jalgrattur</b>	<b>Kergliikuri juht</b>	<b>Kokku</b>
<b>2014*</b>	140	22	22	15	0	199
<b>2015</b>	125	22	19	9	0	175
<b>2016</b>	135	31	15	15	0	196
<b>2017</b>	123	37	13	12	0	185
<b>2018</b>	113	27	19	22	0	181
<b>2019</b>	96	38	10	34	0	178
<b>2020</b>	97	45	24	38	0	204
<b>2021</b>	93	32	19	41	67	252
<b>2022</b>	97	21	7	45	111	281
<b>2023</b>	79	24	4	52	96	255
<b>KESKM</b>	<b>109,8</b>	<b>29,9</b>	<b>15,2</b>	<b>28,3</b>	<b>27,4</b>	<b>210,6</b>

Andmete allikas: Hallik. A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

**Tabel 6. Keskmise ja eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus osaleda raskes liiklusõnnetuses<sup>95</sup>**

AASTA	RLÕ-S	HÕ-S	JUHT P	JUHT P	RLÕ-S	HÕ-S	E JUHT	E JUHT
	OSALE- NUD JUHT	OSALE- NUD JUHT	RLÕ	HÕ	OSALE- NUD JUHT	OSALE- E NUD JUHT	P RLÕ	P HÕ
<b>2014</b>	1288	67	0,21%	0,010%	148	11	0,20%	0,015%
<b>2015</b>	1245	59	0,20%	0,010%	137	7	0,17%	0,009%
<b>2016</b>	1365	61	0,22%	0,010%	176	11	0,22%	0,013%
<b>2017</b>	1252	44	0,20%	0,010%	176	10	0,21%	0,012%
<b>2018</b>	1330	63	0,21%	0,010%	214	12	0,27%	0,015%
<b>2019</b>	1215	49	0,19%	0,010%	191	9	0,22%	0,010%
<b>2020</b>	1129	52	0,18%	0,010%	181	9	0,20%	0,010%
<b>2021</b>	1130	50	0,18%	0,010%	192	13	0,20%	0,014%
<b>2022</b>	1174	45	0,18%	0,010%	182	8	0,18%	0,008%
<b>2023</b>	1119	44	0,17%	0,010%	211	8	0,21%	0,008%
<b>KESKM</b>	1224,7	53,4	<u>0,19%</u>	<u>0,008%</u>	180,8	9,8	<u>0,21%</u>	<u>0,011%</u>

Andmete allikas: Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed.

<sup>95</sup> Tabelis tähistab lühend „RLÕ“ rasket liiklusõnnetust, „HÕ“ hukkunuga õnnetust, „E JUHT“ eakat mootorsõidukijuhti ning „P“ tõenäosust.

**Tabel 7. Keskmise ja eaka mootorsõidukijuhi tõenäosus põhjustada raske liiklusõnnetus<sup>96</sup>**

AASTA	RLÕ	HÕ	JUHT P	JUHT P	RLÕ	HÕ	E JUHT	E JUHT P
	PÕHJUS- TANUD JUHT	PÕHJUS- TANUD JUHT	RLÕ	HÕ	PÕHJUS- -TANUD E JUHT	PÕHJUS- -TANUD E JUHT	P RLÕ	HÕ
<b>2014</b>	979	41	0,16%	0,01%	93	6	0,13%	0,01%
<b>2015</b>	937	40	0,15%	0,01%	81	3	0,10%	0,00%
<b>2016</b>	1090	40	0,17%	0,01%	114	6	0,14%	0,01%
<b>2017</b>	1016	34	0,16%	0,01%	121	5	0,14%	0,01%
<b>2018</b>	1007	44	0,16%	0,01%	129	7	0,16%	0,01%
<b>2019</b>	912	29	0,15%	0,00%	123	4	0,14%	0,00%
<b>2020</b>	882	45	0,14%	0,01%	123	6	0,13%	0,01%
<b>2021</b>	891	38	0,14%	0,01%	127	8	0,13%	0,01%
<b>2022</b>	891	35	0,14%	0,01%	112	2	0,11%	0,00%
<b>2023</b>	844	34	0,13%	0,01%	117	5	0,11%	0,00%
<b>KESKM</b>	944,9	38	<u>0,149%</u>	<u>0,00601%</u>	114	5,2	<u>0,131%</u>	<u>0,00605%</u>

Allikas: Hallik. A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

<sup>96</sup> Tabelis tähistab lühend „RLÕ“ rasket liiklusõnnetust, „HÕ“ hukkunuga õnnetust, „E JUHT“ eakat mootorsõidukijuhti ning „P“ tõenäosust.

**Tabel 8. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate rollid aastate kaupa**

<b>AAST A</b>	<b>SÕIDU- AUTO JUHT</b>	<b>MUU SÕIDUKI JUHT</b>	<b>JALA- KÄIJA</b>	<b>JALG- RATTUR</b>	<b>KERG- LIIKURI JUHT</b>	<b>MUU ROLL</b>	<b>KOKKU</b>
<b>2014*</b>	80	13	12	12	0	0	117
<b>2015</b>	75	6	6	10	0	0	97
<b>2016</b>	103	12	8	13	0	0	136
<b>2017</b>	109	12	5	12	0	0	138
<b>2018</b>	107	22	6	24	0	0	159
<b>2019</b>	114	9	10	16	0	0	149
<b>2020</b>	108	16	14	24	0	1	163
<b>2021</b>	102	26	11	29	6	0	174
<b>2022</b>	94	18	9	34	1	0	156
<b>2023</b>	97	20	3	31	3	0	154
<b>KESK M</b>	<b>98,9</b>	<b>15,4</b>	<b>8</b>	<b>20,5</b>	<b>1</b>	<b>0,1</b>	<b>144,3</b>

Andmete allikas: Hallik. A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

**Tabel 9. Hukkunuga liiklusõnnetuste eakate põhjustajate rollid aastate kaupa aastatel 2014-2023**

<b>AASTA</b>	<b>SÕIDUAUTOJUHT</b>	<b>MUU SÕIDUKI JUHT</b>	<b>JALAKÄIJA</b>	<b>JALGRATTUR</b>	<b>KOKKU</b>
<b>2014*</b>	4	2	3	0	9
<b>2015</b>	2	1	1	0	4
<b>2016</b>	6	0	1	1	8
<b>2017</b>	4	1	0	0	5
<b>2018</b>	4	3	1	1	9
<b>2019</b>	3	1	2	0	6
<b>2020</b>	5	1	2	2	10
<b>2021</b>	6	2	2	1	11
<b>2022</b>	1	1	0	0	2
<b>2023</b>	5	0	0	1	6
<b>KESKM</b>	<b>4,0</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0,6</b>	<b>7,0</b>

Andmete allikas: Hallik. A. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed aastatel 2014-2023.

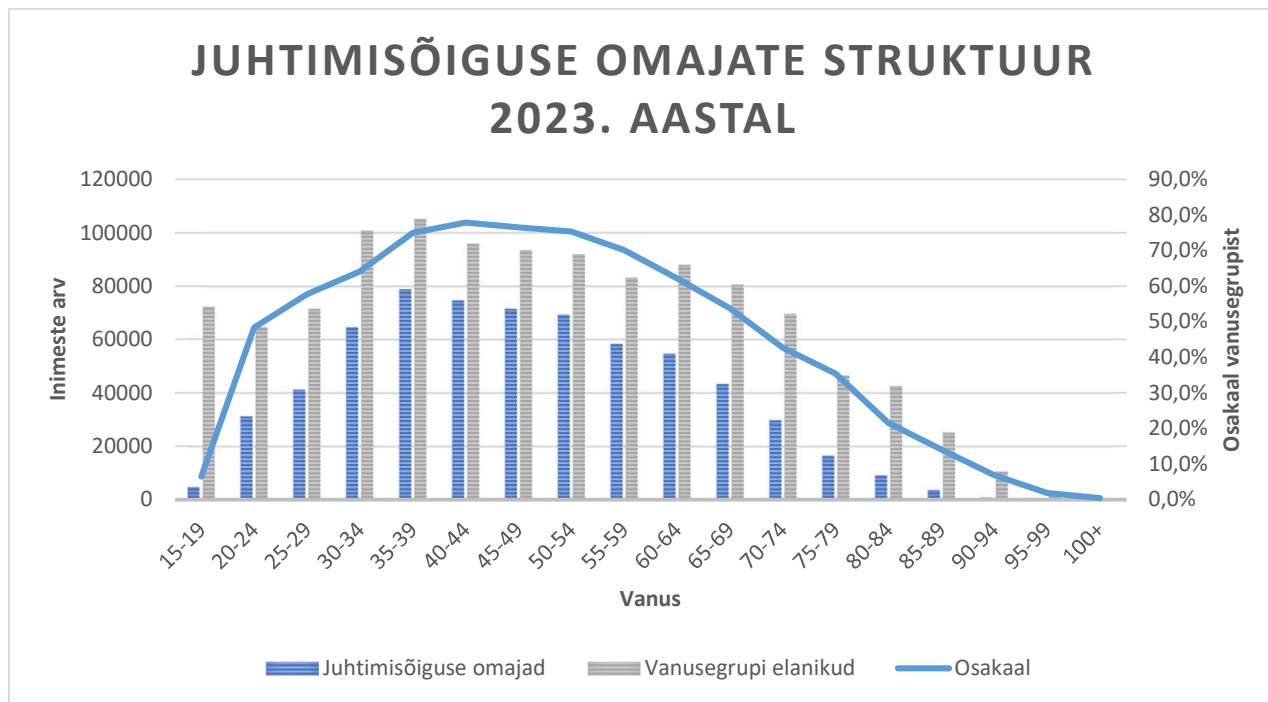
**Tabel 10. KarS §§ 422 ja 423 menetlused prokuratuuris aastatel 2014-2023**  
**Justiitsministeeriumi andmetel**

SAADETI KOHTUSSE			MENETLUS LÕPETATI								KOK KU
AAST A	Kõik (K)	Eakad (E)	KrMS § 201		KrMS § 202		KrMS § 203		KrMS § 203 <sup>1</sup>		
			K	E	K	E	K	E	K	E	
<b>2014</b>	68	2	0	0	22	1	0	0	5	0	<b>95</b>
<b>2015</b>	50	4	1	0	20	3	0	0	3	1	<b>74</b>
<b>2016</b>	60	5	0	0	19	2	1	0	2	0	<b>82</b>
<b>2017</b>	59	9	0	0	17	2	0	0	3	0	<b>79</b>
<b>2018</b>	58	4	0	0	30	7	0	0	0	0	<b>88</b>
<b>2019</b>	39	3	0	0	27	4	1	0	2	0	<b>69</b>
<b>2020</b>	34	1	0	0	15	2	0	0	0	0	<b>49</b>
<b>2021</b>	37	4	0	0	30	5	0	0	0	0	<b>67</b>
<b>2022</b>	37	4	0	0	31	8	0	0	0	0	<b>68</b>
<b>2023</b>	35	1	0	0	30	4	0	0	1	0	<b>66</b>
<b>KOK KU</b>	<b>477</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>241</b>	<b>38</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>737</b>

Andmete allikas: Ahven, A. Andmed KarS §-de 422–423 tunnustel alustatud menetluste kohta prokuratuuris. Andmed edastatud autorile 02.01.2024

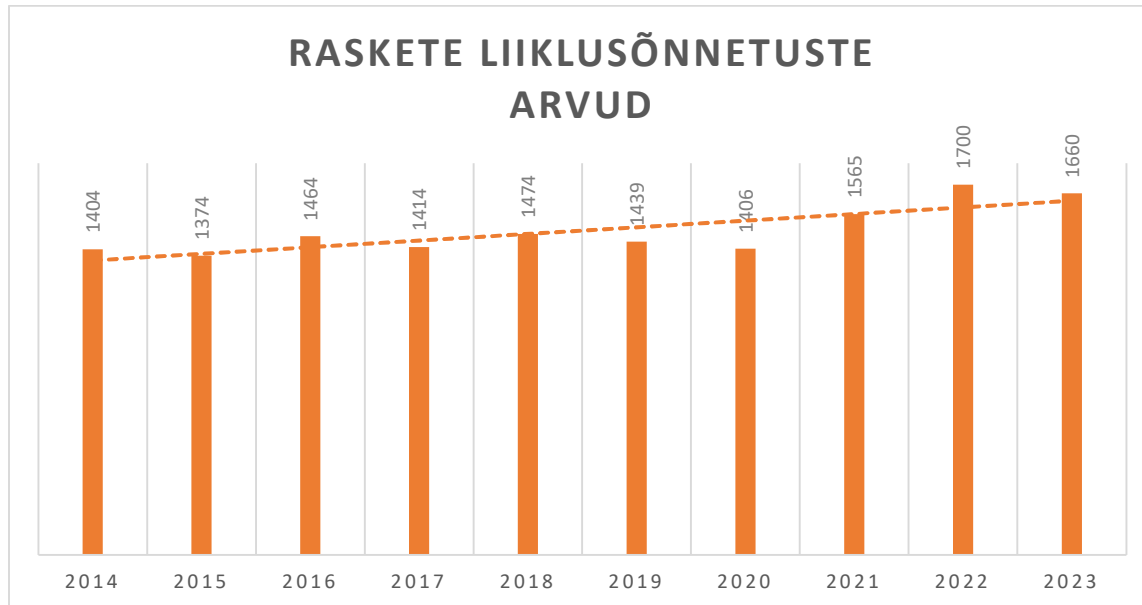
## JOONISED

Joonis 1. 01.01.2023. juhtimisõiguse omajate struktuur koos erinevate vanusegruppide elanike arvuga võrdluses osakaaluga vanusegrupist



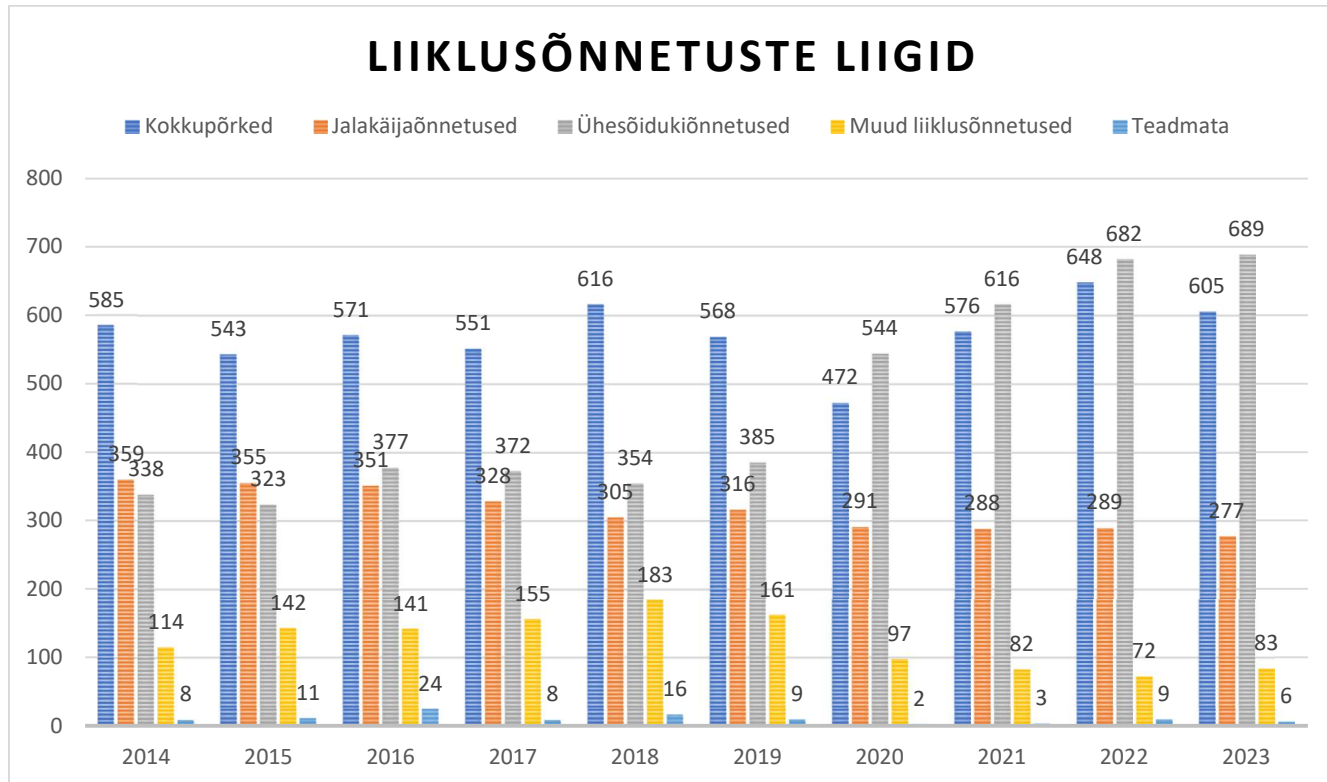
Andmete allikad: Valgma, Ü. Eesti juhiload aastatel 2014-2023; Statistikaamet. RV021: Rahvastik soo ja vanuserühma järgi, 1. jaanuar.

**Joonis 2. Raskete liiklusõnnetuste koguarv koos trendijoonega aastatel 2013-2023**



Andmete allikas: Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed.

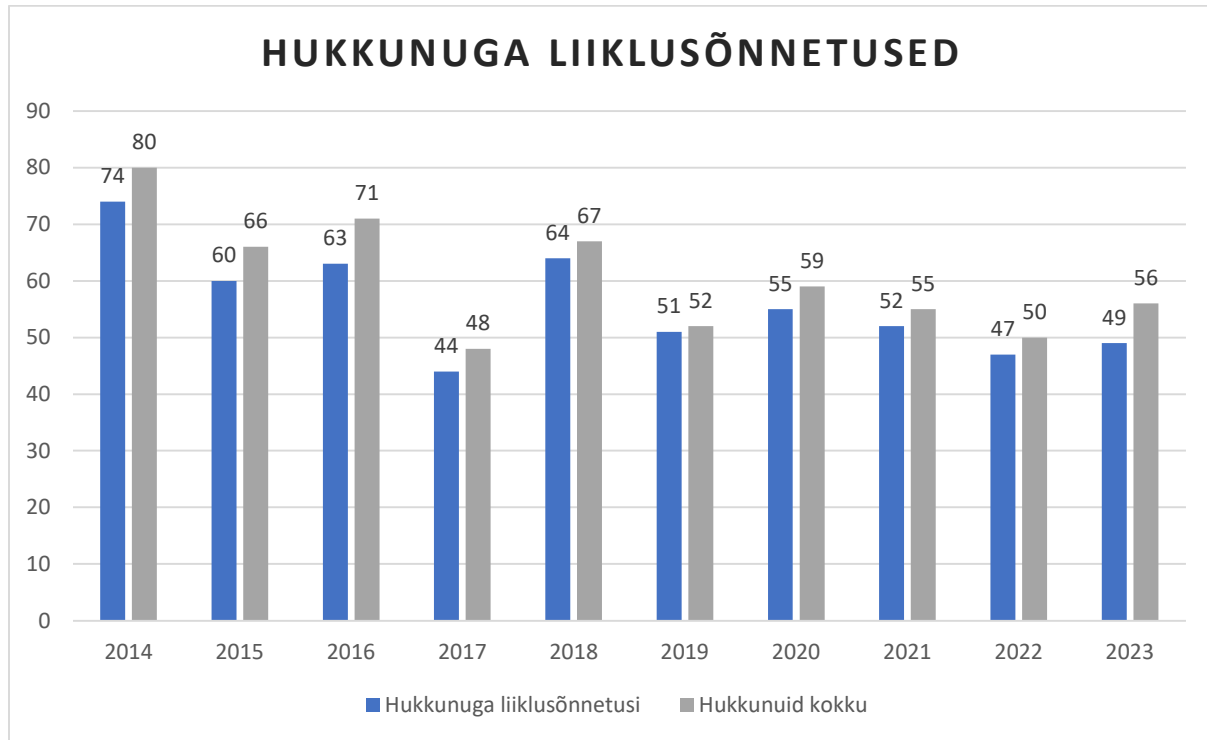
Joonis 3. Raskete liiklusõnnetuste arvud liigiti aastatel 2014-2023<sup>97</sup>



Andmete allikas: Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed.

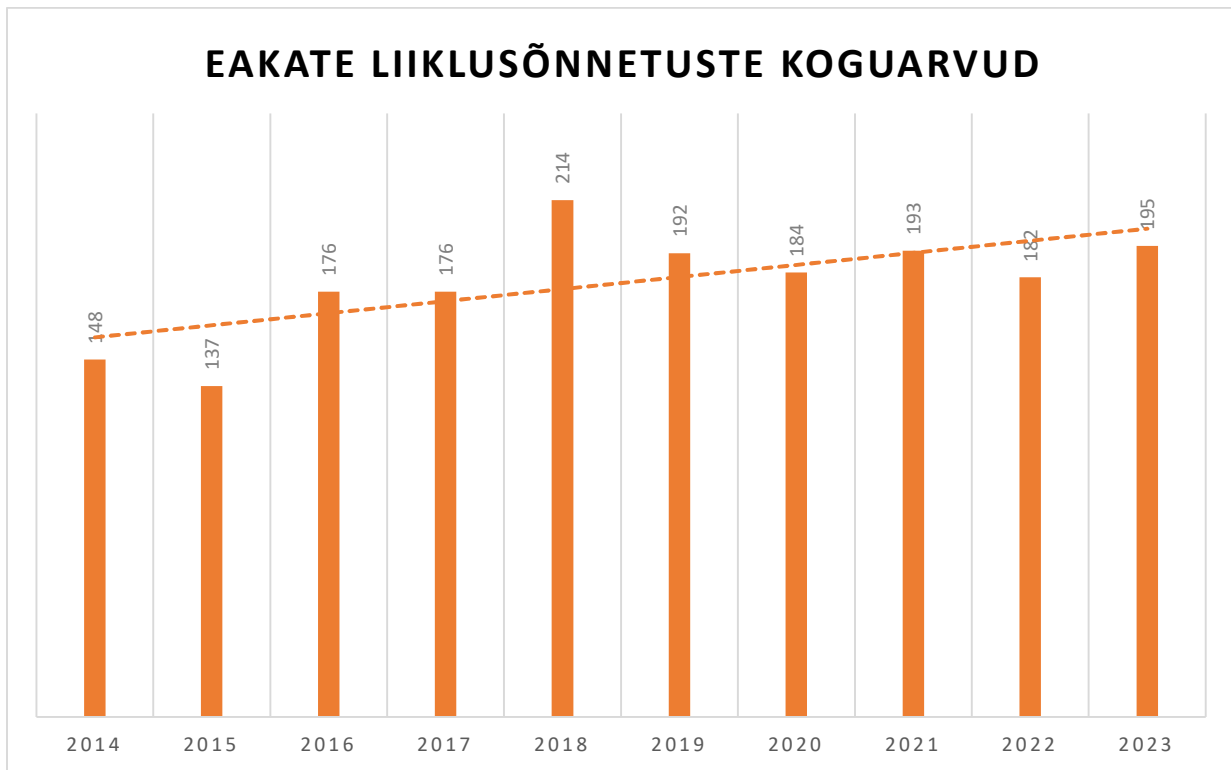
<sup>97</sup> Tabelis tähistab KP kokkupõrget, JK jalakäijaõnnetust, IS ühesõidukiõnnetust, Muu muud liiklusõnnetust ja T tead

**Joonis 4. Hukkunuga liiklusõnnetuste ja hukkunute arv aastatel 2014-2023**



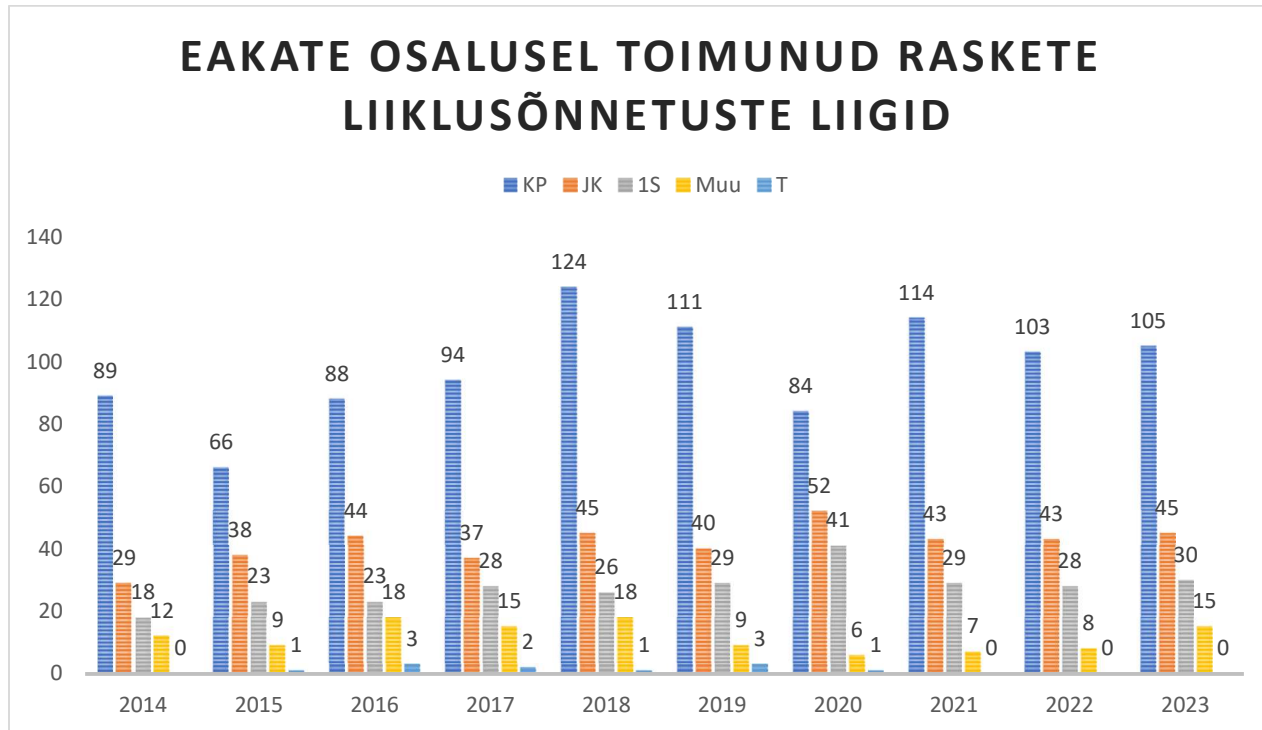
Andmete allikas: Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed.

**Joonis 5. Eakate mootorsõidukijuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste koguarvud koos trendijoonega aastatel 2014-2023**



Andmete allikas: Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed.

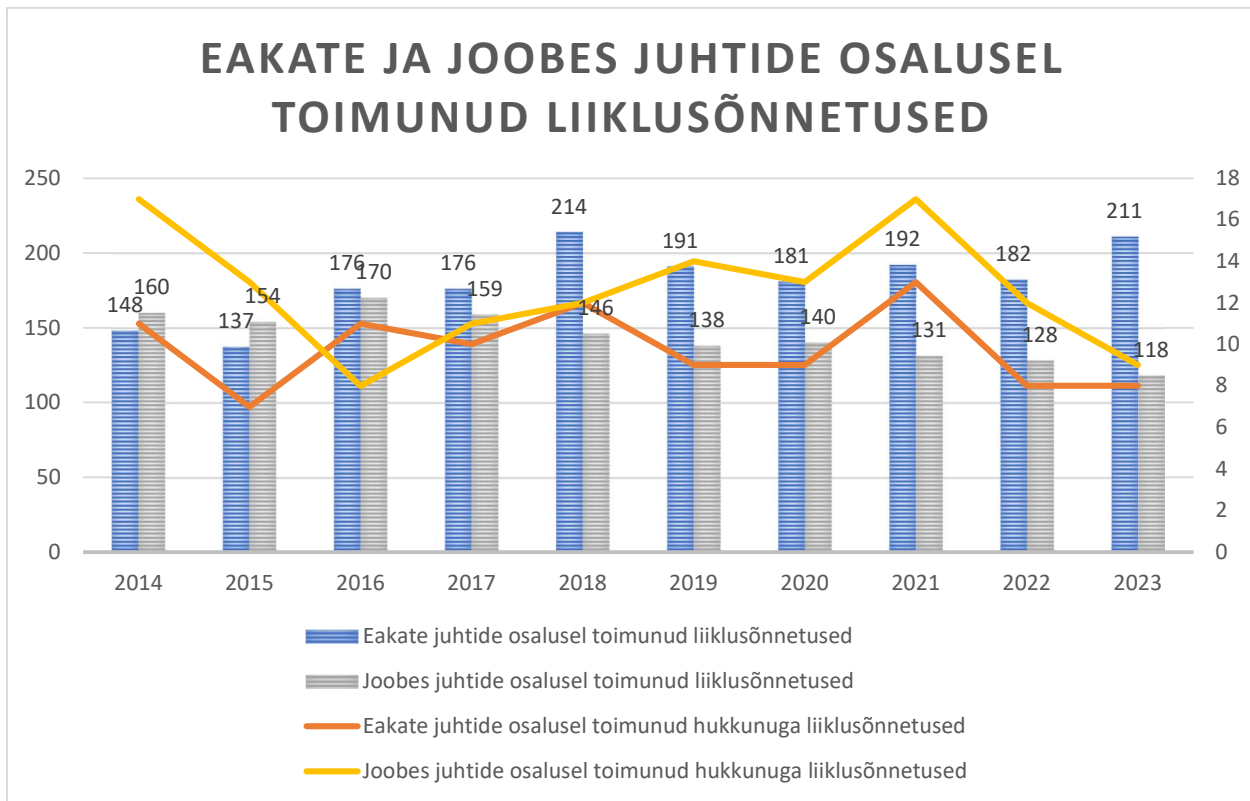
Joonis 6. Eakate osalusel toimunud raskete liiklusõnnetuste arvud liigiti aastatel 2014-2023<sup>98</sup>



Andmete allikas: Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed.

<sup>98</sup> Tabelis tähistab KP kokkupõrget, JK jalakäijaõnnetust, IS ühesõidukiõnnetust, Muu muud liiklusõnnetust ja T tead

**Joonis 7. Eakate ja joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuse arvud aastatel 2014-2023**



Andmete allikas: Valgma, Ü. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste andmed.