

INSENERIBÜROO STRATUM

**AUTOMAATSE KIIRUSJÄRELEVALVE
PROJEKTI RAKENDAMISEKS
EELDUSTE LOOMINE**

TALLINN 2003

UURIMUSTÖÖ

Automaatse kiirusjärelvalve projekti rakendamiseks eelduste loomine

SISUKORD

1. Kiiruse ohjamise vajadus ja meetodid

1.1. Mõisted

1.2. Kiirus ja liiklusohutus

1.3. Teiste riikide kogemus

1.3.1. EL uuringud

1.3.2. Ülevaade Suurbritannia automaatse kiirusjärelvalve pilootprojektist (2000-2002)

1.4. Eesti liiklejate suhtumine automaatsesse kiirusjärelvalvesse

1.5. Tehnilised võimalused ja ettepanekud automaatse kiirusjärelvalve rakendamiseks Eestis

1.5.1. Automaatse kiirusjärelvalve asukoha valiku kriteeriumid.

1.5.2. Automaatse kiirusjärelvalve seadmed.

2. Seadusandlik baas ja -olukord

2.1. Kehtiva õiguse analüüs liiklusjärelvalve teostamiseks automaatse kiirusjärelvalve seadmetega

2.2. Teiste riikide praktika

2.3. Soovitused väärteomenetluse läbiviimiseks

2.4. Automaatse kiirusjärelvalve juriidilised ohud

2.5. Ettepanekud seadusemuudatusteks

Töögrupp:

1. Dago Antov- Inseneribüroo Stratum juhatuse esimees

2. Margus Nigol- Inseneribüroo Stratum projektijuht

3. Indrek Sirk – Liiklusõiguse Büroo jurist (seadusandluse töögrupi juht)

4. Norman Aas – Riigiprokuratuuri riigiprokurör

5. Anno Aedmaa – Justiitsministeeriumi õigusloomeosakonna avaliku õiguse talituse nõunik

6. Raul Sihver – Julgestuspolitsei Liiklusjärelvalve osakonna preventsiionitalituse komissari kohusetäitja

7. Katriin Sirk – Tartu Ülikooli Õigusinstituudi magistrand

Kaasatud isikud:

1. Andmekaitse Inspeksioon

2. Alo Kirsimäe – Politseiameti Korrakaitseosakonna politseiasedirektor

3. Lembit Raidna – Sisekaitseakadeemia politseikolledži lektor (liiklusjärelvalve korraldus jm)

4. Tõnis Sulu – Julgestuspolitsei Liiklusjärelvalve osakonna ülemkomissar

1. KIIRUSE OHJAMISE VAJADUS JA MEETODID

1.1.MÕISTED

Automaatne kiirusjärelvalve, automaatne kiiruskontroll, kiiruskaamerad ja punase fooritule kaamerad;

Inglise keeles: *speed enforcement cameras, safety cameras, red-light cameras*

Liiklusjärelvalve meetod, kus piirkiiruse järgimise kontrolliks kasutatakse spetsiaalseid tehnilisi seadmeid (kiiruskaameraid), mille abil pildistatakse etteantud parameetreid (kiirus, punane sisselülitatud foorituli) ületavaid sõidukeid, kusjuures fotot saab kasutada rikkuja tuvastamiseks.

Põhimõtteliselt on olemas neli järelvalve meetodit kaamerate kasutamiseks:

1. Statsionaarsed kaamerad. Mehitamata ja paigaldatud spetsiaalsesse kesta. Kui on avastatud kiiruse ületamine tehakse sõidukist foto, et olla kindel kiiruse ületamises. Tavaliselt paigutatakse need kaamerad liiklusõnnetuste kontsentratsioonikohtadesse. Meetodi eelis – järelvalve toimub 24 tundi ööpäevas.
2. Mobiilne järelvalve. Kaamera paigaldatakse teeserva ja selle näite jälgib politseiinspektor. Kaamera on kas digitaaltehnikal põhinev või kasutab harilikku fotofilmi. Seda meetodit kasutatakse peamiselt siis, kui teel ei ole võimalik eristada liiklusõnnetuste kontsentratsioonikohti ja kiiruste ületamise probleem on pikki teelõike hõlmav või kui liiklusõnnetused toimuvad teataval ajaperioodil (ööpäevas või aasta lõikes). Põhiline mõju – alandab sõidukiirust peamiselt just mõõtmiskohas.
3. Punase fooritule kontroll. Pildistatakse sõidukit, mis ületab ristmiku punase fooritulega. Kaamera tööpõhimõte on sarnane statsionaarse kiiruskaamera omaga.
4. Digitaalne kiirusjärelvalve. Nende kaamerate abil mõõdetakse sõidukite kiirust kahe fikseeritud punkti vahel ja selline järelvalve saab katta pikki teelõike. Tavaliselt on see meetod sobiv linnades tänavatel, kus on toimunud palju liiklusõnnetusi. See meetod on ka investeeringute mõttes kõige kallim.

1.2.KIIRUS JA LIIKLUSOHUTUS

Kiiruste ohjamine ja kontroll on üks enamlevinud ja enamkasutatavaid liiklusjärelvalve meetodeid. Kiiruste mõõtmisel ja piirkiiruse ületajate karistamisel on ilmselge liiklusreeglite eiramist vähendav ja liiklusohutust suurendav mõju, mida tõestavad ka paljud uuringud. Kiirusjärelvalve mõju on hinnatud inimkahjuga liiklusõnnetuste osas 18-20% (*Elvik, 2000*) ja kõikide liiklusõnnetuste osas ca 10%.

Tänase seisuga on suuremahulise automaatjärelvalve rakendamine siiski paljudes riikides, sealhulgas ka Eestis, piiratud eelkõige kahel põhjusel:

- tehnilised ja finantsilised võimalused on teataval määral piiratud;
- seadusandlikud põhjused, mis ei võimalda rikkumist tulemuslikult menetleda.

1.3.TEISTE RIIKIDE KOGEMUS

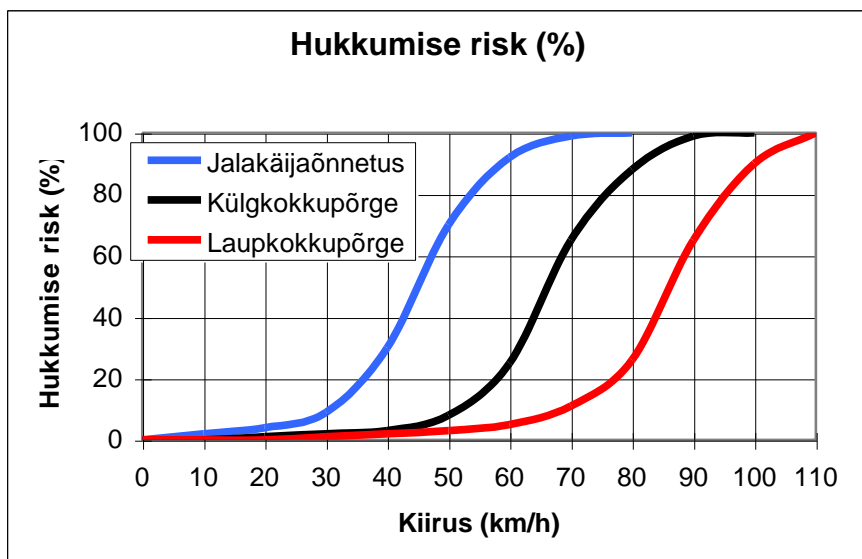
1.3.1.EL UURINGUD

Automaatse kiirusjärelvalve mõju on põhjalikult uuritud Norras ja ka mitmetes EL uuringutes. EL liiklusohutusuuringute (*Mäkinen, 2001*) põhijäreldus on see, et liiklusjärelvalve peatähelepanu peaks olema kontsentreeritud järgmistele rikkumistele:

- kiiruste ohjamine;
- alkoholi- ja narkojoobe kontroll;
- turvavahendite kasutamise kontroll;
- noorte kogemusteta juhtide käitumine.

Euroopa Liidu 4. raamprogrammi uuringus GADGET (*Guarding automobile drivers through guidance, education, enforcement and technology*) ning ESCAPE (*Enhanced safety coming from appropriate police enforcement*) jõuti järgmistele põhitulemustele:

- 1.) Kiiruspiirangu ületamine on Euroopas tavaline. Erinevates riikides on hinnatud piirkiirust ületavate juhtide osakaaluks 70-90% (piirkiirusel 50 km/h), 60-80% (piirkiirusel 60-80 km/h), 30-50% (piirkiirusel 90-100 km/h) ja 10-30% kiirteedel.
- 2.) Hinnanguliselt põhjustavad suured kiirused Euroopas ca 20% liiklussurmades ehk kokku ca 8500 inimese hukkamise aastas (ETSC, 1996).
- 3.) Linnades ja asulates kasvab jalakäija hukkamise tõenäosus väga kiiresti kui sõidukite kiirused kasvavad. Ainuüksi kokkupõrkekiiruse suurenemisel 40 km/h-lt 50 km/h-ni suureneb jalakäija hukkamise risk 2,5 korda.



- 4.) Keskmise kiiruse alanemisel 1 km/h võrra on oodata raskete liiklusõnnetuste vähenemist 2...3% võrra.
- 5.) Soomes uuriti teelt väljasõidu-õnnetustes osalenud juhte ja leiti et neil juhtidel on keskmisest märgatavalt enam varasemaid karistusi kiiruste ületamisest johtuvalt (*Mäkinen, Wuolijoki, 1999*).
- 6.) Need sõidukijuhid, kes ületavad piirkiirust enam kui 10 km/h võrra sooritavad samas ka palju enam muid liikluseeskirja rikkumisi. Seega arvatakse, et kiiruste ohjamine mõjutab ka teisi, eriti möödasõidul teostatavaid liikluseeskirja rikkumisi.
- 7.) Automaatse kiirusjärelvalve rakendamine aitab vähendada raskete liiklusõnnetuste arvu keskmiselt 18-20% võrra.
- 8.) Digitaalsete fotode, mida kiiruskaamerad teevad, kvaliteet on väga hea ja normaaltingimustes suudetakse tuvastada umbes 90% numbrimärkidest ja juhtidest.

1.3.2.ÜLEVAADE SUURBRITANNIA AUTOMAATSE LIIKLUSJÄRELEVALVE PILOOTPROJEKTIST (2000-2002)

Maailmas rakendati esmakordselt automaatset kiirusjärelvalvet 60-ndatel aastatel. Nimetatud meetme kasutamise kohta on maailmas teostatud hulgaliselt uuringuid, milles enamuse tulemuseks on – kirjeldatud meetod on efektiivne liiklusjärelvalve meede ja suurendab turvalisust.

Näiteks viidi 2000.aastal Suurbritannias läbi pilootuuring /vt. *A Cost Recovery System for Speed and Red-light Cameras- Two Year Pilot Evaluation. Research Paper, Department for Transport, 2003/* kaheksas piirkonnas. Pilootprojekti piirkondadeks valiti geograafiliselt, liiklusõnnetuste statistikalt ja ka liiklusjärelvalve intensiivsusest erinevaid piirkondi. Kahe aastase pilootprojekti tulemusel tõdeti järgmist:

- Kiirused alanesid, kusjuures suhteliselt kõige suurem oli kiiruse alanemine linnades.

- Keskmise kiiruse langus kõigis punktides oli ca 10% võrra ehk ca 6 km/h (3,7 m/h) võrra.
- Suurim keskmise kiiruse langus leidis aset fikseeritud kiiruskaameraga kohtades. Nendes punktides vähenes piirkiiruse ületajate arv 67% võrra võrreldes 37%-ga mobiilsetes kiiruskaamera punktides.
- Eriti märgatav oli kiiruse alanemine linnades (piirkiiruse 30 ja 40 m/h ehk ca 50 ja 65 km/h rakendusala), kus keskmine kiirus alanes 12-13% võrra.

Kiiruspiirang miili/h	Mõõtekohtade arv	Keskmise kiiruse muutus	
		(miili/h)	%
30	119	-3.9	-11.9%
40	18	-5.0	-13.4%
50	4	-1.9	-4.7%
60	17	-2.8	-5.6%
70	9	-2.4	-3.8%

- Piirkiiruse ületajate osa (defineeritud kui liiklejad, kelle kiirus ületas lubatu enam kui 15 mi/h võrra) langes 96% võrra fikseeritud punktides ja 55% võrra mobiilsetes punktides.
- On võimalik teha järeldus, et igat tüüpi kiiruskaamerate kasutamine vähendab keskmist kiirust ning ei ole täheldatud olulist piirkiiruse ületuse taastumist aja jooksul.
- Rasked liiklusõnnetused vähenesid. Pilootuuringu piirkondades täheldati märgatavat (35%) liiklusõnnetuste ohvrite- hukkunute ja raskelt vigastatute arvu kahanemist.
 - Kahe aastase projekti jooksul alanes raskete vigastuste ja hukkunute arv pilootprojekti kohtades 35% võrra, samas kui võrdluspiirkondades (sarnaste tingimuste ent kiiruskaamerateta teelõigud) vähenes sama aja jooksul raskete liiklusõnnetuste arv vaid 4% võrra;
 - Kui võrrelda fikseeritud ja mobiilse järelvalve kohti, selgus, et suurem efekt oli fikseeritud kohtades, kus raskete liiklusõnnetuste arv vähenes keskmiselt 65% (!) võrra võrreldes 28%-ga mobiilsetes kaamerakohtades;
- Liiklejate reaktsioon kiiruskaamerate kasutamisele oli positiivne.
 - Läbi viidud liiklejate küsitluse põhjal toetas 80% vastanuist automaatset kiirusjärelvalve projekti.

1.4. EESTI LIIKLEJATE SUHTUMINE AUTOMAATSESSE KIIRUSJÄRELEVALVESSE

Liiklejate käitumist uuriti ka Euroopa Liidu SARTRE nimelises projektis (*Social Attitudes Towards Road Traffic Risk in Europe*), mida viiakse Euroopas läbi kolmandat korda. SARTRE eesmärgiks on saada hinnang elanike suhtumise kohta liiklusohutusse erinevates Euroopa riikides, määrata erinevusi, nende põhjuseid, hinnata trende. Esimene SARTRE uuring viidi läbi 1991-1994. aastal ja selles osales 12 Euroopa riiki. Teine uuring toimus 1996-2000.aastal ja osalejaid oli 13. SARTRE 1 ja 2 projekti tulemusi vt. <http://sartre.inrets.fr>. SARTRE-3 projekt sai alguse 2002.a ja seekord on osalejaid juba 23 riiki, sealhulgas

esmakordselt ka Eesti. Projekti lõpptulemused peavad valmima 2003 ja 2004.aastal, kuid esialgsed tulemused Eesti osas on olemas ja kasutatavad.

SARTRE-3 ankeetküsitlus viidi Eestis läbi 2002.aasta oktoobris-detsembris. Ankeetküsitluse käigus küsitleti kokku 1002 mootorsõidukijuhti kõigis Eesti piirkondades, kusjuures vastanute elukoha jaotus vastas üldjoontes elanikkonna jaotusele. Vastused loeti aktsepteeritavaks vaid nende vastanute osas, kes vastasid küsimusele viimase 12 kuu läbisõidu kohta, et nad on juhtinud autot vähemalt 300 km. Seega on tegemist reeglina isikutega, kellel on oma isiklik kogemus ja arvamus liiklusest.

Kokku oli ankeedis 54 küsimust liiklusalasest käitumisest ja hoiakutest liiklusohutuse suhtes. 54 küsimuse juures oli paljudel juhtudel tegemist veel lisaks variantidega või antud küsimust täpsustavate selgituste-täpsustustega, siis ulatus kogu ankeedi maht kokkuvõttes ca 150 küsimuse-vastuseni.

Mõned küsimused ankeedis olid seotud ka kiiruskäitumisega, sealhulgas üks ka suhtumisega automaatse kiirusjärelvalvesse:

Q34. Kas Te olete nõus järgmiste meetmete rakendamise?

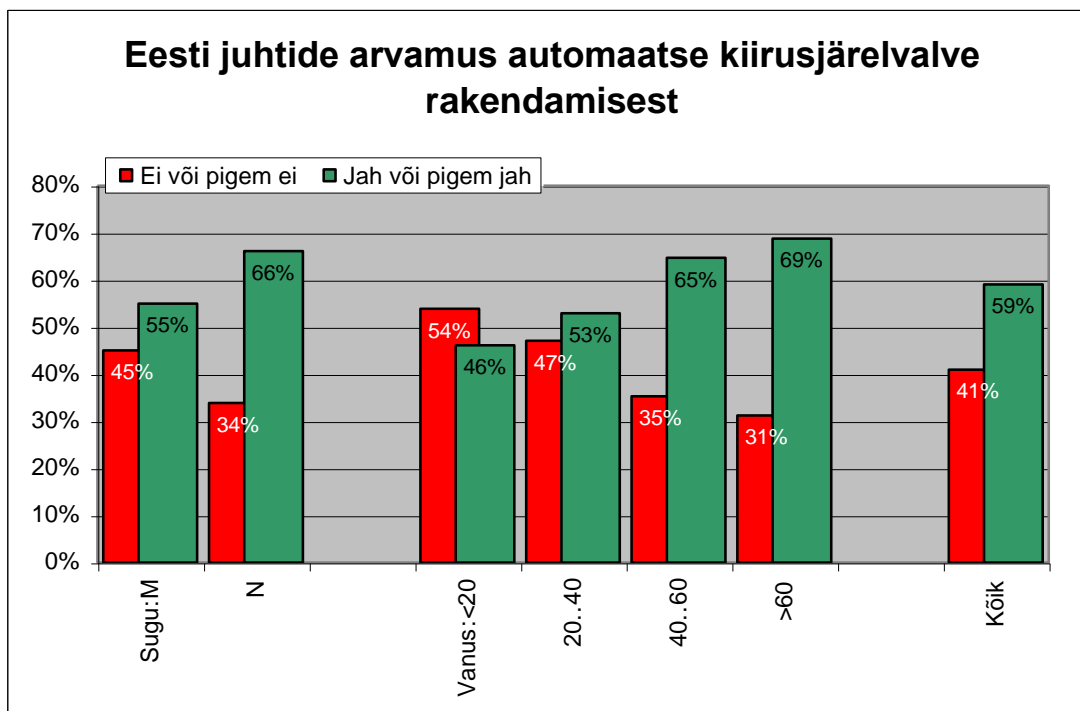
Vastusevariandid:	Jah	Pigem jah	Pigem ei	Ei
*Kiiruse ületamise automaatkontroll	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

Eesti sõidukijuhtide arvamus antud küsimuses osutusid alljärgnevalt:

Tabel 1. SARTRE-3 projekti küsitluse tulemused automaatse kiirusjärelvalve temaatika osas..

<i>Vastanute grupp</i>		<i>Ei</i>	<i>Pigem ei</i>	<i>Pigem jah</i>	<i>Jah</i>	<i>Kokku</i>
Sugu:	Mehed	105 16%	182 29%	220 35%	130 20%	637
	Naised	28 8%	96 26%	153 42%	89 24%	366
Emakeel:	Eesti	103 13%	218 27%	299 38%	175 22%	795
	muu	30 14%	60 29%	74 36%	44 21%	208
Vanusegrupp	<20	7 27%	7 27%	8 31%	4 15%	26
	20..40	72 15%	154 32%	166 35%	88 18%	480
	40..60	41 11%	95 25%	155 40%	94 24%	385
	>60	13 12%	22 20%	44 39%	33 29%	112
	Kõik kokku	133 13%	278 28%	373 37%	219 22%	1003

Tulemused graafilises väljenduses on toodud järgneval graafikul:



Nagu selgub, domineerib tervikuna positiivne suhtumine automaatsesse kiirusjärelvalvesse (59:41), kusjuures enam on pooldajaid naiste ja vanemate liiklejate hulgas. Ainukeseks sotsiaalseks grupiks kus domineerib eitav suhtumine on kuni 20-aastased.

1.5. TEHNILISED VÕIMALUSED JA ETTEPANEKUD AUTOMAATSE KIIRUSJÄRELVALVE RAKENDAMISEKS EESTIS

1.5.1 AUTOMAATSE KIIRUSJÄRELVALVE ASUKOHA VALIKU KRITEERIUMID

Kiirusjärelvalve kaamera asukoht peab olema valitud vastavalt vajadustele ja võimalustele. Asukoha valiku hõlbustamiseks on alljärgnevalt lisatud Suurbritannias kasutusel olev kiiruskaamerate asukoha valiku kriteeriumid. Analoogseid põhimõtteid võiks kasutada ka kiiruskaamerate asukoha valikul Eestis. Kaamerate vajadus tuleb kindlasti läbi arutada kohalike liiklusjärelvalvet teostavate ametnikega ja samuti ka silmas pidada liiklusohutusspetsialistide soovitusi.

1.5.2 AUTOMAATSE KIIRUSJÄRELVALVE SEADMED

Automaatse kiirusjärelvalve seadmeid toodetakse mitmetes riikides ja neil on küllalt sarnased tööpõhimõtted ja tehnilised näitajad. Eestis sobiva tehnika valiku teostamiseks tuleks pilootprojekti käigus katsetada erinevaid seadmeid ja teha neist valik vastavalt hinna ja kvaliteedi suhtele. Mõningate võimalike seadmete tehnilised andmed on esitatud käesoleva aruande lisan.

	Kriteerium	Fikseeritud	Mobiilne	Digitaalne	Punase fooritule kontroll
1	Lõigu pikkus	400-1500 m	400-3000 m soovitav siduda terve tee või teelõigu kontrolli strateegiaga, kui enam kui 3 kohta täidavad nõutud tingimused	3000-10 000 m	50 m
2	Hukkamise või raske vigastusega liiklusõnnetuste arv	vähemalt 4 LÕ/ 1 km kohta viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul	vähemalt 2 LÕ / 1 km kohta viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul	Vähemalt 5 LÕ/ 1km kohta vähemalt 3 km teelõigul ja vähemalt 4 LÕ/1 km kohta igal järgneval kilomeetril viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul	Vähemalt 2 LÕ/ ristmiku kohta (+- 50 m) viimase 36 kuu jooksul NB! Mitte kolme aasta jooksul
3	Inimkahjuga liiklusõnnetuste arv	Vähemalt 8 LÕ/ 1km kohta viimasel kolmel kalendriaastal	Vähemalt 4 LÕ/ 1km kohta viimasel kolmel kalendriaastal	Vähemalt 10 LÕ/ 1km kohta vähemalt 3 km teelõigul ja vähemalt 8 LÕ/1 km kohta igal järgneval kilomeetril	Vähemalt 4 LÕ/ ristmiku kohta (+- 50 m) viimasel kolmel kalendriaastal
4	Liiklusõnnetuste põhjused	Liiklusõnnetuset analüüs tõestab, et kiirus on osutunud peamiseks või kaasnevaks faktoriks liiklusõnnetuse toimumisele mõnele või kõikidele liiklusõnnetustele antud lõigul.			Punase fooritule nõuete eiramine on osutunud kaasnevaks faktoriks mõne või kõigi liiklusõnnetuste toimumisele ristmikul
5	V85 kiirus	Kiiruskarakteristik V85 (85% kiirus) + 4 km/h ületab vähemalt 10% võrra kiiruspiirangu väärtuse vaba liikluse tingimustes (so väljaspool tippaega)			-
6	Piirkiiruse ületajate osakaal	Vähemalt 20% sõidukijuhte ületab piirkiirust			-
7	Kohalikud tingimused	Kaamera montaaži ja demontaaži saab ohutult teostada	Kontrolli teostava sõiduki parkimiseks on olemas ohutud võimalused	Kaamera montaaži ja demontaaži saab ohutult teostada	Kaamera montaaži ja demontaaži saab ohutult teostada
8	Liiklusõnnetuste jagunemine	Liiklusõnnetused on kontsentreerunud antud teelõigu või ristmiku osas	Liiklusõnnetused on jaotunud kogu teelõigule	Liiklusõnnetused on jaotunud kogu teelõigule	Liiklusõnnetused on kontsentreerunud reguleeritud ristmikule
9	Muude tehniliste lahenduste rakendamine	Liiklusohutuse audiitori nägemuse kohaselt on muude liiklusohutusmeetmete rakendamine vähemefektiivne, raskendatud või võimatu			
10	Kaamera nähtavus	Kaamerad peavad olema nähtavad vastavalt kiiruskontrolli juhendile			

2. SEADUSANDLUSLIK BAAS JA -OLUKORD

2.1. KEHTIVA ÕIGUSE ANALÜÜS

1. Liiklusjärelvalve on riikliku järelvalve üks liikidest. Riikliku järelvalve teostamine allub haldusmenetluse põhimõtetele. Liiklusjärelvalve kui spetsiifilise järelvalve erinõuded on sätestatud liiklusseaduses, politseiseaduses, abipolitseiniku seaduses, teeseaduses, liikluskindlustuse seaduses jt eriseadustes. Järelvalve on tihedalt seotud karistusõigusega, eriti süüteomenetlusega.
2. Liiklusjärelvalve teostamise üldised alused sätestab liiklusseadus. **Liiklusseaduse § 46 lg 2 kohaselt kehtestab liiklusjärelvalve teostamise korra Vabariigi Valitsus** (Vabariigi Valitsuse 20. veebruari 2001. a määrus nr 67 - RT I 2001, 19, 103). Täiendavad erisusi liiklusjärelvalve teostamisele sätestavad politseiseadus, liikluskindlustuse seadus, abipolitseiniku seadus, kuid kiirusjärelvalve juures ei oma need määravat rolli (va ametiisikute pädevus).
3. Liiklusjärelvalve eesmärgiks on jalakäijate, sõitjate ja juhtide õigete liiklusharjumuste kujundamisele kaasaaitamine, liiklusalaste õigusaktide nõuete rikkumiste ja liiklusõnnetuste arvu vähendamine ning liiklusohutuse parandamine (Liiklusjärelvalve teostamise korra § 1). Korra § 3 sätestab liiklusjärelvalve teostamise objektid, milleks muuhulgas on liiklus teedel ja selles osaleja kontrollimine (§ 3 p 4). Nimetatu tähendab muuhulgas kontrolli piirkiiruse kontrollimise üle (korra § 7 lg 1). **Järeldus – piirkiirusest kinnipidamise kontroll on üks liiklusjärelvalve eesmärkidest ja teostamise objektidest.**
4. Liiklusjärelvalvet teostavad Liiklusseaduse § 46 lõike 1 alusel politseiametnikud, abipolitseinikud ja muud ametiisikud nendele seadusega antud volituste piires. Riigipiiril kontrollivad mootorsõidukeid ja nende haagiseid ning juhte piirivalve- ja tollitöötajad. Kiirusjärelvalve riigipiiril ei ole eriti aktuaalne, kuid põhimõtteliselt on võimalik liiklusjärelvalve käigus piirkiirustest kinnipidamist kontrollida ka riigipiiril. Politseiseaduse (§ 12 lg 1 p 3) ning liiklusseadusega (§ 2 lg 3) on kohustus liiklusjärelvalvet teostada pandud politseile. Siseminister on liiklusjärelvalve teostamise teinud kohustuseks politseiprefektuuridele ja teistele politseiasutustele. Vastav kohustus ja volitusnorm on kõigi politseiprefektuuride ning mitmete politseiasutuste (näiteks Julgestuspolitsei) põhimäärustes. Liiklusjärelvalve teostamises osalemise õigus on ka abipolitseinikel nende politsei tegevuses osalemise ajal (abipolitseiniku seaduse § 4 lg 1 p 3), samuti Riikliku Autoregistrikeskuse töötajatel nende põhiülesannete täitmisel (Riikliku Autoregistrikeskuse põhimääruse § 14 p 5 – RTL 2003, 49, 726). Liiklusohutusala töö ning liiklusjärelvalvega seonduv on ka Maanteeameti ülesandeks tulenevalt tema põhimäärusest (RTL 2003, 40, 579). Maanteeameti põhimääruse § 14 p 21 kohaselt on ameti üleandeks kõigil teedel liiklusalaste õigusaktide täitmise kontrollimine. Halduslepingutega on riigil õigus delegeerida teatud ülesannete täitmist ka

muudele juriidilistele ja füüsilistele isikutele. Halduslepingute sõlmimise kord on sätestatud halduskoostöö seaduses (RT I 2003, 20, 117). Kiirusjärelvalve teostamine halduslepingu alusel ei ole ilmselt vastuolus ka selle järelvalve spetsiifikaga, kuid igal juhul enne halduslepingu sõlmimist on vajalik läbi viia vastav analüüs (halduskoostöö seaduse § 5 lg 2). Olulisim eelis mittepoltseiametniku kaasamisele varjatud kiirusemõõtmisele on kvalifikatsioon – politseiametniku väljaõppe-, haridus- ja koolitusnõuded on sedavõrd kõrged, et sellise koolitusega inimese rakendamine võib osutada ressursi ebaotstarbekaks kasutamiseks. Liiklusjärelvalve teostaja isiku juures on roll tema erialasel kvalifikatsioonil, tulenevalt korra § 13 peab ta olema läbinud vastava väljaõppe, tundma liiklusalaste õigusaktide nõudeid, liiklusjärelvalve korda, liiklusjärelvalve teostamise meetodeid ja vorme, tehniliste vahendite kasutamise juhendeid, tal peab olema vastav väljaõpe ja küllaldaselt vilumust nende iseseisvaks kasutamiseks.

Järeldus – liiklusjärelvalve teostamise kohustus on politseil ja Maanteeametil, liiklusjärelvalves osalemise õigus on ka real teistel isikutel, nõuetekohaste halduslepingutega on võimalik delegeerida liiklusjärelvalve teostamine teatud küsimustes ka muudele juriidilistele ja füüsilistele isikutele. Liiklusjärelvalve teostaja peab omama vastavat väljaõpet.

5. Liiklusjärelvalve teostamise vahenditena on loetletud kontroll- ja mõõteriistad ning vahendid, samuti foto- ja videosalvestusseadmed (korra § 17). Automaatse kiirusjärelvalve seadmete kasutamisel on vajalikud kiirusemõõdik ning foto- või videosalvestusvahendid. Tulenevalt mõõteseadusest peavad kõik riiklikus järelvalves kasutatavad mõõtevahendid olema taadeldud (mõõteseaduse § 10 lg 2 p 2), taatlemata mõõtevahenditega teostatud mõõtmistulemused loetakse ebausaldusväärseteks (§ 1 lg 2) ning neid ei saa kasutada tõendina süüteomenetluses. Liiklusjärelvalve mõõtevahendite taatluskohustus on eraldi sätestatud ka liiklusjärelvalve teostamise korras (§ 20). Eraldi tähelepanu tuleb pöörata asjaolule, et kuigi foto- ja videosalvestusseadmed iseseisvalt ei kuulu taatlemisele, peab automaatse kiirusjärelvalve seadmete kasutamisel olema taatluse läbinud kogu süsteem. Nimelt ei kuulu taatlemisele mitte mõõtmist teostav seadme üksik element, vaid süsteem kui tervik (mõõtekompleks). Kontrollitud ja taadeldud peab olema ka andmete seostamine – so kiirusemõõtja poolt fikseeritud kiirus ja foto- või videosalvestusseadme pildi sidumine ühtseks tervikuks. Sellega tagatakse mõõteseadusele vastavalt usaldusväärsus. Kuivõrd küsimus on eelkõige tehnilist, mitte juriidilist laadi, tuleb nimetatud küsimus eraldi konkreetse seadme kasutusele võtmise otsustamisel lahendada koostöös Tehnilise Järelevalve Inspeksiooniga.

Järeldus – automaatsel kiirusejärelvalvel kasutatavad seadmed vastavad kehtiva õiguse nõuetele tingimusel, et need on mõõteseadusele vastavalt taadeldud.

6. Automaatse kiirusjärelvalvega kaasneva küsimusena tuleb lahendada selle seos isikuandmete kaitsega. Isikuandmete kaitse seadus loetleb isikuandmete kategooriad. Automaatse kiirusjärelvalve käigus kogutavad andmed on aeg, koht ning sõiduki kiirus. Fotografeerimist kasutades on võimalik tuvastada sõiduki registreerimismärk ning sõidukis viibivate isikute

välised tunnused. Fotot arvestamata ei ole ilmselgelt tegemist isikuandmete seaduse alla kuuluvate andmetega. Fotografeerimisele ei laiene samuti isikuandmete kaitse seaduse nõuded, kuivõrd riikliku järelevalve käigus ei ole keeldu fotografeerimiseks ning fotografeeritakse mitte isikut, vaid sündmust ja sõidukit. Tegemist on riikliku järelevalve toiminguga, millest ette teavitamine ei ole kohustuslik, samuti isikult nõusoleku võtmine. Olulise argumendina tuleb veel arvestada asjaoluga, et erinevalt tavapärasest järelevalvest fikseeritakse automaatse kiirusjärelevalve teostamisel fotografeerimise näol vaid õiguserikkumise toime pannud sõidukid.

Vahekokkuvõte – riikliku järelevalve ühe alaliigi liiklusjärelevalve raames on automaatse kiirusjärelevalve seadete kasutamine õiguspärane.

7. Kehtiv õigus ei näe ette lubatud piirkiiruse nõudeid eiranutele ette haldussunni kohaldamise võimalust. Lubatud piirkiiruse nõuete eirajate vastutuse sätestab liiklusseaduse § 74²². Tulenevalt karistusõiguse põhimõtetest on tegemist väärttega (karistusseadustiku § 3 lg 4). Seega omab järgnevalt tähtsust üleminek riiklikult järelevalvelt väärtteomenetlusele. Väärtteomenetlus on reguleeritud väärtteomenetluse seadustikus (VTMS) ning kriminaalmenetluse koodeksis (KrMK).
8. Väärtteomenetluse alustamine toimub esimese menetlustoiminguga (VTMS § 58 lg 1). Menetluse alustamise ajendid on sätestatud KrMK § 90 lg 1. Automaatse kiirusjärelevalve teostamise süsteemi kasutamisel politsei poolt mängib rolli KrMK § 90 lg 1 p 5 nimetatud kuriteo tunnuste avastamine uurija poolt. Kiirusemõõteseadme näit seda kaheldamatult on. Teisalt tuleb tähelepanu pöörata KrMK § 90 lg 2, mille kohaselt menetluse alustamise ajenditel alustatakse menetlust ainult siis, kui esineb küllaldaselt andmeid, mis viitavad kuriteo tunnustele. Kuivõrd väärtteomenetlus on isikuline ning vastutusele on võimalik võtta üksnes mootorsõiduki juhti, siis ei ole andmed väärtteomenetluse kohta küllaldaselt, kui fotolt ei ole võimalik identifitseerida isikut.

Kuigi kehtiv õigus ei nõua menetluse alustamata jätmise otsuse kirjalikku fikseerimist eelmises lõigus nimetatud juhtudel, tuleb arvestada haldusorganisatsiooni sisemise töökorralduse iseärasustega ning toimiva kontrollimehhanismi loomise vajadusega. Piirkiiruse ületajate andmed on fikseeritud automaatse kiirusjärelevalve seadme kasutamisest tulenevalt paber kandjal või digitaalselt. Kuivõrd väärtteomenetluse tunnused on registreeritud ja talletatud materialiseeritud kujul, peaksid ka otsustused olema teatud materialiseeritud kujul. Soovitavalt samas vormis – pädeva isiku poolt sisestatud ja kinnitatud kirje andmebaasis, vormikohane otsus või lihtsalt pädeva ametniku kirjalik resolutsioon. Selliselt on võimalik halduse sisene kontroll tehtud toimingute üle.

Teadaolevalt on piirkiiruse eirajate osakaal suhteliselt suur ning sellest tulenevalt võib sellise seadme kasutamine tuua kaasa väga suure arvu väärtteomenetlusi, mille läbiviimine ei ole otstarbekas nii õiguslikus kui praktilises mõttes. Kõige lihtsam võimalus avastatud piirkiiruse eirajate arvu vähendada on kiirusemõõdiku seadistamine selliselt, et sõidukiiruse

fikseerimine ei toimu mitte iga piirkiirust ületanud sõiduki suhtes. Analoogselt tavapäraste järelevalvetoimingutega on ka siin mõistlik kehtestada teatav tolerants – sõltuvalt ajast ja kohast võib tolerants olla kuni 21 km/h, võib-olla teatud kohtades isegi rohkem. Alampiiri kasutamine oleks õigustatud näiteks lasteasutuste vahetus läheduses, kus piirkiirust on ka muude vahenditega püütud alandada. Tolerants +21km/h tuleneb seadusandja tahtest, kuna sellest piirist alates on seadusandja pidanud vajalikuks karmimate meetmete rakendamise, sh isikul mootorsõiduki juhtimisõiguse keelamine.

Alternatiivne võimalus on kasutada järelevalvet teostavate isikutena selliseid isikuid, kellel endal puudub õigus väärtomenetluse alustamiseks. Kui menetlust läbiviiv ametnik ise ei osutu väärtotunnuste avastajaks, toimub väärtomenetluse alustamine väärtoteate põhjal. Esimeseks menetlustoiminguks oleks sellisel juhul väärtoteate saanud kohtuvälise menetleja ametniku esimene toiming – kutse saatmine, ülekuulamine. Menetluspädevust mitteomav, kuid järelevalve teostaja õigustega isik võib kutse saata ka haldusmenetluse toiminguna. Alternatiivse süsteemi nõrk külg on asjaolu, et väärtomenetluse alustamine tuleb igal juhul otsustada ja teatada väärtoteate esitajale alustamisest või alustamata jätmisest vastavalt VTMS § 59 lg 1.

9. Väärtomenetluse läbiviimise nõuded ei erine oluliselt tavapärasest väärtomenetlusest, mida viiakse läbi ajalise distantsiga. Liiklusregistri andmete, politsei ja muude andmebaaside põhjal selgitatakse välja võimalik juht, kes kutsutakse välja. Erinevaid menetlustoiminguid kasutades selgitatakse autot juhtinud isik ning viiakse tema suhtes läbi väärtomenetlus. Juhtudel, kui isikut ei õnnestu tuvastada, tuleb väärtomenetlus peatada või lõpetada. Foto töötlemine, andmete kontroll registritest on võimalik haldusmenetluse käigus küllaldaste andmete kogumiseks. Neid toiminguid ei ole kohustust ka kirjalikult fikseerida, kuid igal juhul peab olema juhend või meetodika sellisteks toiminguteks.

2.2. TEISTE RIIKIDE PRAKTIKA

Alljärgnevalt on esitatud lühiülevaade seadusandluse momentidest, mis võimaldaksid rakendada automaatset kiirusjärelvalvet liikluses.

Põhjamaades on täna kasutusel nn. tingimusliku karistuse protseduur. Kiirust ületavat sõidukit fotografeeritakse eest ja fotolt peab olema loetav registreerimisnumber ja juhi nägu. Kiirusületuse puhul saab karistada vaid selle teo toimepanijat.

Taanis saadetakse sõiduki haldajale (või omanikule) algul kirjalik järelepärimine, (kuhu on lisatud ka kaamerafoto), selle kohta, kes juhtis sõidukit teo toimepanemise hetkel. Kui haldaja tunnistab ennast teo toimepanijaks, määratakse talle karistus. Kui haldaja ei vasta järelepärimisele, saadetakse talle meeldetuletus. Kui ta ignoreerib ka seda või keeldub tunnistamast sõidukijuhi isikut, teostatakse uuring. Taani liiklusseadus nõuab, et sõiduki haldaja annab politsei nõudmisel viimasele informatsiooni selle kohta, kellele ta on sõiduki kasutada andnud. See ei ole seatud sõltuvusse sellest, kas on toime pandud seaduserikkumine või mitte. Sellest tulenevalt saab karistada ka sõiduki haldajat, kes ei reageeri meeldetuletusele (järelepärimisele) ja sõiduki haldaja kutsutakse politseisse uuringu teostamise tunnistajaks. Tavaliselt tunnistab sõiduki haldaja siiski foto põhjal, kes oli sõiduki roolis. Statistika kohaselt teostatakse kirjeldatud uuring vaid 1% ulatuses kõikidest kaamera abil selgitatud rikkumistest.

Ka Rootsis ja Norras algab menetlus sõiduki haldajale järelepärimise saatmisega. Kui haldaja ei reageeri, teostatakse uuring. Rootsis viiakse uuring (sõiduki haldaja ülekuulamine) läbi ca 15% juhtudest. Rootsis peab sõiduki haldajale saadetakse päring sisaldama järgmisi andmeid:

- juhi foto, kus juhi nägu on tuvastatav;
- foto sõidukist;
- foto sõiduki numbrimärgist;
- teo toimepanemise aeg ja koht.

Soome. Õiguslik baas sarnane Eestile. Karistada on võimalik ainult tegelikult sõidukit juhtinud isikut. Automaatse kiirusjärelvalve seadmete kasutamisele ei ole seadusandlikult piiranguid seatud. Järelevalvest eelnevalt teavitamise kohustust ei ole. Rikkumise toime pannud isiku väljaselgitamine toimub süüteo menetluse käigus. Kirjeldus põhineb kontaktidel Soome liikluspolitseinikega.

Hollandis võeti uus liiklusseadustik vastu 1998.aastal. Selle kohaselt karistatakse rahatrahviga kiirusületamisi, kus piirkiiruse ületamine ei ole suurem kui 30 km/h. Automaatjärelvalve puhul tehakse foto sõidukist tagant. Sõiduki haldaja vastutab rikkumise eest sõltumata sellest, kes oli sõiduki roolis teo toimepanemise ajal. Karistusega mittedõustumisel teeb otsuse kohus.

Austrias tehakse foto autost tagant. Sõiduki haldajale saadetakse trahviteatis ja kui trahv on tähtjaks tasutud, siis juhi isikut ei tuvastata ega rikkumist ei registreerita kui seaduserikkumist. Kui trahv ei ole tähtjaks tasutud, tuvastatakse sõiduki juht ja tema suhtes rakendatakse karistusmenetlust üldistel alustel.

Saksamaa. Õiguslik baas sarnane Eestile. Karistada on võimalik ainult tegelikult sõidukit juhtinud isikut. Automaatse kiirusjärelvalve seadmete kasutamisele ei ole

seadusandlikult piiranguid seatud. Järelevalvest eelnevalt teavitamise kohustust ei ole. Rikkumise toime pannud isiku väljaselgitamine toimub süüteo menetluse käigus. Politsei ülesanne ei ole trahvide määramine, seda teeb nn trahvirahakeskus. Sõiduki haldajale saadetakse koju kiri, kus talt soovitakse teada, kas ta ise juhtis sõidukit teo toimepanemise hetkel. Sõiduki haldajal ei ole kohustust tunnistama oma tegu ega teatama ka kellegi teise nime teo toimepanijana. Siiski laieneb haldajale tunnistamise kohustus. Trahvi saab määrata vaid juhile. Kui sõiduki haldaja ei teata oma süüst, peavad ametiisikud leidma süülise juhi. Kui inimene vaidlustab juhtumi, siis saadetakse materjal politseile tagasi ning politsei selgitab välja tegeliku juhi. Kogemus läbi kontaktide Saksa liikluspolitseinikega, 2000 oktoobris ja 2003 novembris tutvumine automaatse kiirusjärelvalve seadmetega ja politsei töökorraldusega kohapeal Rheinland-Pfalzi liidumaal.

Suurbritannias vastutab liikluseeskirja rikkumise eest sõiduki juht, kuid sõiduki haldajat peetakse vaikimisi teo toimepanijaks. Haldaja vabaneb vastutusest juhul, kui ta tõendab, et sõidukit on kasutatud tema loata. Automaatkontrolli puhul tehakse foto sõidukist tagant. Kui piirkiiruse ületamine on väiksem (mida saab karistada rahatrahviga), saadetakse sõiduki haldajale kiri ja ta võib vabatahtlikult tasuda trahvi. Kuid selle teo eest lisatakse tema "arvele" ka veapunkte. Kui veapunktide hulk ületab teatud piiri, menetleb asja kohus. Kui haldaja jätab trahvi maksmata, loetakse seda määratud trahvi vaidlustamiseks, kuid sellisel juhul laieneb haldajale kohustus nimetada teo toimepanija. Suurbritannias toimivat menetlust on mitmetes teistes Euroopa riikides, sealhulgas Põhjamaades, peetud seadusandlikult nõrgaks.

Autoritel ja kaasatud isikutel on ülevaade Soome, Saksa, Leedu ning Suurbritannia praktikast automaatse kiirusjärelvalve teostamisel.

Leedu

Õiguslik baas sarnane Eestile. Karistada on võimalik ainult tegelikult sõidukit juhtinud isikut. Automaatse kiirusjärelvalve seadmete kasutamisele ei ole seadusandlikult piiranguid seatud. Järelevalvest eelnevalt teavitamise kohustust ei ole. Rikkumise toime pannud isiku väljaselgitamine toimub süüteo menetluse käigus. Kogemus läbi kontaktide Leedu liikluspolitseinikega, 2003 oktoobris tutvumine automaatse kiirusjärelvalve seadmetega ja politsei töökorraldusega Vilniuses.

2.3. VÄÄRTEOMENETLUSE LÄBIVIIMISE SOOVITUSED

1. Väärteomenetluse läbiviimise aluseks on menetleja poolt tuvastatud küllaldased andmed väärteo tunnuste kohta. Küllaldaste andmete tuvastamine toimub haldusmenetluses.
2. Haldusmenetluses valitakse sõltuvalt foto kvaliteedist välja juhtumid, mille suhtes hakatakse üldse andmeid koguma.
 - 2.1. Esimeseks jäävad kõrvale juhtumid, kus sõiduki registreerimismärk ei ole loetav või on tegemist välisriigi registris oleva sõidukiga. Erandina võiks siiski menetleda juhtumeid, kus muude eritunnuste järgi on võimalik sõidukit tuvastada (nt haruldane mudel, värv, lisaseadmed, reklaamkirjed).
 - 2.2. Teiseks jäetakse välja juhtumid, kus juhi nägu ilmselgelt ei ole tuvastatav ka foto töötlemisel (tumedad prillid, tume vari näol, nägu kaetud jne). Erandina käsitletakse siiski juhtumeid, kus sama sõiduk on juba korduvalt liiklusnõudeid rikkunud. Materjalis peaks sisalduma viide selle kohta, et sama sõidukiga varem toime pandud rikkumisi (ka tagaotsimist) on kontrollitud.
 - 2.3. Kolmandaks võetakse aluseks teatud kiiruseületamise piir, mis on valitud sõltuvalt koha liiklusohutuse analüüsist. Mõõteseade salvestab kõik teatud piirist kiiremini liikuvad sõidukid.
 - 2.4. Väljavalitud juhtumite analüüs toimub edasi läbi andmebaaside kontrollimise. Minimaalselt teostatavad etapid on omaniku andmete kontroll liiklusregistrist, kasutajate kontrollimine läbi politsei andmebaaside POLIS, Kairi jt, liikluskindlustuse andmebaasi. Inimeste andmete kontrollimine toimub lisaks ülalnimetatutele ka rahvastikuregistri kaudu ning muude KMA, riiklike ning kohalike omavalitsuste andmebaaside.
 - 2.5. Iga juhtumi kohta koostatakse kontrollimise akt, kus sisalduvad kõik kontrollimistoimingud ning kontrollija kinnitus. Vastav akt võib olla ka digitaalne, näiteks andmebaasis POLIS.
3. Väärteomenetluse alustamisel saadetakse kutse mootorsõiduki omanikule või teadaolevale kasutajale. Kutsele mittereageerimisel on võimalik kohaldada sundtoomist.
4. Tunnistaja ülekuulamise, väljakutsutud isiku võrdlemise fotol jäädvustatuga, erinevate andmebaaside täiendava kontrollimise, foto äratundmiseks esitamise ning muude menetlustoimingute raames tuvastatakse väärteo toime pannud isik.
5. Väärteotoimiku juurde lisatakse tõenditena haldusmenetluses kogutud andmetest fotosalvestuse protokoll, muid haldusmenetluses kogutud andmeid lisatakse vaid sõltuvalt vajadusest, kuna need võivad sisaldada

politseisiseste andmebaaside ainult asutusesiseseks kasutamiseks ette nähtud andmeid (näiteks on politsei andmebaasides hulgaliselt andmeid kustunud karistuste kohta, mis samuti ei tohiks olla kättesaadavad).

6. Väärteoasja tõendid tuleb säilitada kuni üldises dokumentide säilitamise korras, sh kindlasti ka tehtud foto, mitte üksnes väljatrükk.

2.4. EELDATAVATE OHTUDE ANALÜÜS

1. Tõendamine

1.1. juht ei ole teada – foto kvaliteet ei ole piisav, et tuvastada tegelikku juhti. Selle probleemi vältimiseks tuleb välja selekteerida kõik vaidlusi tekitada võivad juhtumid. Omaette delikaatne teema on juhtumid, kui tegelik juht seisab politseiniku ees ning eitab juhtimist, foto pealt on võimalik aga suure tõenäosusega tuvastada juhi isik. Siis taandub küsimus tõendamisele ning lahendus saabub kohtuvaidluses.

1.2. Sõiduki number ei ole üheselt identifitseeritav – foto kvaliteet ei ole piisav üheselt hindamaks riiklikku registreerimismärki. Kuigi sõiduki keretüübi, värvi või eritunnuste järgi võib olla võimalik tuvastada tegelik sõiduk, tuleb olla ettevaatlik süüdistuse esitamisega.

2. Järelevalvet takistavate meetmete kasutamine

2.1. näo varjamine – õiguslikult ei ole võimalik seda keelata, et inimene kasutab päikesepriile, keerab päikesesirmi näo ette, tõstab käe näo ette, kasutab nägu varjavat kehakatet. Loota tuleb inimloomusele, mis on liiga laisk, et selliseid toiminguid teha. Samuti aitab seda vältida seadmete tihe ümberpaigutamine. Tavalises liiklusjärelevalves tuleb aga sellistele isikutele pöörata suuremat tähelepanu ning igakordselt peatamisel kontrollida ka asjaolu, kas sama sõidukiga on sellist taktikat kasutades pääsetud automaatselt järelevalvest. Loomulikult tuleb säilitada mõistlikkuse kriteeriumid ning näiteks päikesepriilide kasutamisel seostada see ka ilmastikuga.

2.2. Registreerimismärgi katmine valgustpeegeldavate materjalidega – LE § 220 keelab kaitsekatete kasutamise registreerimismärgil, “Mootorsõiduki ja selle haagise tehnoseisundile esitatavate nõuete” kood 102 punkt 3 kohaselt peab olema registreerimismärk katteta. Selliste juhtumite esinemisel, kus on ilmne kahtlus keelatud katete kasutamise kohta, tuleb suuremat tähelepanu pöörata sõiduki muudele tunnustele. Tavapärase liiklusjärelevalve teostajate instrueerimisel tuleb pöörata suuremat tähelepanu ka sellise rikkumise avastamiseks ning sellele resoluutselt reageerida.

2.3. Seadmete lõhkumine – tõhusaim meede vandaalitsemise vastu on seadme asukoha valik ning signalisatsiooniseadmete kasutamine. Võimalusel tuleb valida selline koht, kus vahetus läheduses on ööpäevaringselt inimesed (tankla, kauplus, valvatav hoone). Andmete edastamine avastatud rikkumiste kohta võiks olla automaatne ning sellest tuleb teavitada ka avalikkust. See välistab seadme lõhkumise motiivina kogutud teabe hävitamise. Pilootprojekti raames võiks kasutada üldse taktikat, kus politseinik või muu järelevalvet teostav isik liigub koos seadmega ringi. Praktikas kasutatakse automaatse kiirusjärelevalve seadmete kasutamiseks ka sõidukeid, kuhu kiirusemõõtja on sisse ehitatud ning sellest tulenevalt ei ole vaja kulutusi teha konkreetsete kohtade väljaehitamiseks, samuti on seade äärmiselt mobiilne.

3. **Andmete avalikustamine** – preventiivsest seisukohast võib tekkida kiusatus meedia kaudu näidata seadme efektiivsust või avalikkust kasutades tuvastada

juhte. Väärteomenetluses analoogselt kriminaalmenetlusega on menetlejal õigus tema poolt võimalikuks ja vajalikuks peetaval määral andmete avalikustamine (KrMK § 117 lg 1). Samas tuleb lähtuda isikuandmete kaitse seaduse põhimõtetest (IKS § 6, 11 lg 1 ja 14) ja isiku eraelu puutumatus kaitse nõudest (põhiseaduse § 26). Samuti on tegemist asutusesisese teabega kuni tehtud otsuse jõustumiseni. Alternatiivina võib nõ luua näidisjuhtumid preventiivsetel eesmärkidel, kuid need oleksid lavastatud ning toimuksid kokkuleppel.

Väärteomenetluses on võimalik menetlejal vajalikuks peetavas ulatuses andmete avalikustamine. Juhtudel, kus juhi isiku tuvastamine ei ole õnnestunud sõiduki omaniku ülekuulamise teel, on menetlejal õigus kasutada süüteo toime pannud isiku tuvastamiseks avalikkuse abi. Analoogselt politseikroonikates avaldatavate turvakaamera salvestuste on õiguslik alus olemas ka lubatud piirkiirust ületanud ning seni tuvastamata sõidukijuhi pildi avaldamiseks selle isiku äratundmise eesmärgil. Lähtuda tuleb põhimõtetest, et see saab toimuda vaid süüteomenetluse käigus ning muud vahendid isiku tuvastamiseks on ära kasutatud. Samuti ei tohi avaldada teiste sõidukis viibinud isikute pilte ning võimaluses tuleks vältida ka sõiduki näitamist.

4. **Väga suur avastatud rikkumiste hulk** – tagamaks vajaliku reageerimise tuleb lisaks seaduses lubatud suurimale lubatud sõidukiirusele seada ka teine piir. Kuigi kehtiv õigus ei anna võimalust jätta alustamata väärteomenetlust väärteotunnuste tuvastamisel, jätab haldusmenetlus siiski võimaluse riikliku järelevalve teostajale õiguse valida ise, mille üle ta järelevalvet teostab. Seejuures tähendab see ka õigust reageerida riikliku järelevalve käigus vaid teatud liiki rikkumistele. Ohuks võib siin kujuneda liiklejate suhtumise kujundamine. Juba praegu eeldavad juhid, et +10km/h on lubatav ning ka kuni 20km/h üle lubatu sõitmine ei ole taunitav. Sellise suhtumise vältimiseks tuleb korraldada nõ šokimõõtmisi ning ohtlikumates kohtades fikseerida ka väga väikese lubatud piiri ületajaid.

Väärteomenetluse alustamata jätmine näiteks otstarbekuse kaalutlusel ei ole lubatud. Küll aga on haldusmenetluses võimalik järelevalve teostajal teha otsustusi, millist kogutud informatsiooni haldusmenetluse käigus edasi menetleda. Selline otsustus ei pea olema kirjalikus vormis (seda ei nõua haldusmenetluse seadus). Kindlasti tuleb võimalike kuritarvituste vältimiseks kinnitada politseipeadirektori poolt metoodiline juhend automaatse kiirusjärelevalve käigus kogutud andmete töötlemiseks, talletamiseks ja menetlemiseks.

2.5. ETTEPANEKUD SEADUSEMUUDATUSTEKS

Olemasolev õiguslik baas võimaldab automaatse kiirusjärelvalve teostamise. Tulenevalt valdkonna spetsiifikast ning eeldatavatest ohtudest on ettepanekud seadusemuudatusteks järgmised:

1. Omaniku vastutuse kehtestamine

Kehtiv karistusõigus välistab väärtegade eest karistuse kohaldamise väärtetoimepanemisest osavõtjale, väärtetoimepanemise puhul on karistatav üksnes täideviimine (KarS § 23). Sellest tulenevalt ei ole võimalik karistada väärtetoimepanemisele osavõtjat, so kaasaaitajat, kihutajat. Seega kehtiv õigus ei võimalda omaniku vastutust. Omaniku vastutus on vaid juhtudel, kui see on vastava koosseisuna sätestatud. Teatud väärtegade korral on omaniku vastutus ka kehtestatud, näiteks üleandmine jooles või juhtimisõiguseta juhile, tehnoulevaatus mitte läbinud mootorsõiduki juhtimise lubamine. Ilmselt oleks mõistlik laiendada omaniku vastutust ka muudele liiklusväärtegadele. Igal juhul karistuse kohaldamisel tuleb selgitada välja ka väärtetöösseisu subjektiivsed tunnused. Omaniku vastutuse kehtestamiseks on vajalik luua uus koosseis liikluseadusesse:

“§ 74^{??} Mootorsõiduki omaniku poolt temale kuuluva mootorsõiduki õiguspärase kasutamise tagamata jätmine

- (1) Mootorsõiduki omaniku poolt temale kuuluva mootorsõiduki õiguspärase kasutamise tagamata jätmise eest, so mootorsõidukiga liiklusnõuete rikkumise eest teise isiku poolt – karistatakse rahatrahviga kuni ??? trahviühikut.
- (2) Käesoleva paragrahvi esimeses lõikes nimetatud omanikuks loetakse isikut, kellele sõiduk kuulub omandiõiguse alusel, rentnikku või muud isikut kellele tulenevalt õiguslikest suhetest on omanik andnud õiguse või pannud kohustuse sõiduki kasutamiseks. Mootorsõidukit juhtinud isiku karistamine ei vabasta mootorsõiduki omanikku karistusest.”

Sellise koosseisu liikluseadusesse lülitamisel tuleb tunnistada kehtetuks senised omaniku vastutust kehtestavad koosseisud - § 74², 74⁴, 74⁸, 74¹⁰, 74¹¹ lg 1, 74¹⁴, 74¹⁸. Seadusandja tahte eelnevaks väljaselgitamiseks on väga hea näide sanktsiooninorm maastikusõiduki liiklemise nõuete rikkumise kohta. Üldjuhul on liiklusnõuete rikkumiste koosseisudes selgelt nimetatud ka erisubjekt, kelle poolt liiklusnõuete rikkumise korral järgneb karistus (mootorsõiduki juht, jalakäija vm). Maastikusõiduki liiklemise nõuete rikkumise korral ei ole erisubjekti nimetatud ning sellest tulenevalt võib liikluseaduse § 74⁴⁰ alusel karistada lisaks maastikusõiduki juhile ka tema omanikku.

Omaniku vastutuse küsimuse tuleb veelkord tähelepanu juhtida asjaolule, et omanikku nagu juhtigi saab karistada üksnes süüteo koosseisu subjektiivsete tunnuste esinemise korral. Sõiduki õiguspärase kasutamise kohustuse tagamise nõude rikkumine peab olema toime pandud vähemalt ettevaatamatusest. Näiteks ei saa karistada omanikku juhul, kui sõidukiga ületati lubatud piirkiirust ning omanik ei viibinud sõidukis (va juhul, kui muude tõenditega on tuvastatud, et ta oli teadlik lubatud piirkiiruse ületamisest, näiteks ise andis sellise korralduse, määras graafiku).

2. Omaniku vastutus (subjektiivsete tunnuste puudumisel)

Eeldatavalt on avastatud rikkumiste hulk üsna suur. Rikkumiste sisu aga suhteliselt selge ja lihtne. Kehtiv karistusõigus on selgelt isikuline ning karistada on võimalik üksnes konkreetse teo toime pannud isikut. Kolmandate isikute vastutus ei ole võimalik. Kuigi liikluseaduse § 11 lg 2 kohaselt on sõiduki omanikul kohustus tagada talle kuuluva sõiduki õige kasutamine, tehniline korrasolek ja nõuetekohane hoidmine, ei ole omanikule tegelikult sanktsioone ette nähtud. Sanktsioonid on eelkõige sõiduki seisundit puudutavates küsimustes. Olulisim probleem on siin süüteo koosseisu subjektiivsetes tunnustes. Karistada saab vaid sellist isikut, kelle tegu vastab süüteo koosseisule (KarS § 2 lg 2), süüteo koosseisu subjektiivseteks tunnusteks on tahtlus ja ettevaatamatus (KarS § 12 lg 3). Väga raskesti tõendatav on nimelt asjaolu, et sõiduki omanik sai või pidi ette nägema, et tema sõidukiga liiklusnõudeid rikutakse. Kui tegemist on sõiduki tehnoseisundiga, siis on seda võimalik auto omanikule ette näha. Lubatud sõidukiiruse ületamise puhul jääb aga süüdistus ilmselt tõendamatusesse tõttu esitamata, kui omanik just ise autos ei istunud. Omaniku vastutus sõltumata tema süüst ehk süüteo koosseisu subjektiivsete tunnuste esinemisest võimaldaks määrata karistuse sõltumata teo toimepanija kindlakstegemisest.

Lahendus – omaniku vastutuse kohaldamiseks subjektiivsete tunnuste esinemiseta on vajalik muuta Karistusseadustiku üldosa mitmeid sätteid, samuti väärteomenetluse seadustikku, samuti tuleb täiendada liikluseadust uute väärteokoosseisudega.

Arvestades karistuspoliitika praegust suunda ei ole selline kannapööre karistusõiguses ilmselt mõeldav. Samas on teema äärmiselt aktuaalne näiteks parkimiskorra rikkujate suhtes. Kui parkimiskorra rikkujate suhtes suudetakse leida toimiv lahendus, siis on võimalik lülitada selliste koosseisude loetellu ka näiteks lubatud sõidukiiruse ületamine, peatamismärkuande eiramine, liiklusõnnetusest mitteteatamine jt.

Õiguspoliitilise vastuseisu tõttu ei ole mõistlik käesoleval ajal taotleda anonüümsete kehtestamist kiiruseületajate suhtes. Automaatse kiirusjärelvalve süsteemi käivitumisel võiks praktikas tõusetunud probleemide ning kogutud statistiliste andmete põhjal kaaluda sellise ettepaneku esitamist.

3. Tunnistaja vastutus ütluste andmata jätmise eest

Karistusseadustik näeb ette tunnistaja vastutuse tunnistaja poolt ütluste andmisest aluste keeldumise (KarS § 318) ja teadvalt vale ütluse andmise eest (KarS § 320). Väärteomenetluses on ütlusi andev mootorsõiduki omanik tunnistajaks, kellel on kohustus ütlusi anda. Ülalnimetatud koosseisud näevad ette küll ütluste andmisest keeldumise või valeütluste andmise eest kriminaalvastutuse, kuid seda vaid paraku kohtueelsel ning kohtumenetlusel. Väärteomenetlus on aga kohtuväline menetlus ning ülalnimetatud koosseisud ei võimalda tunnistaja vastutusele võtmist. Lahendust ei anna ka KarS § 262, mis sätestab vastutuse riikliku järelvalve takistamise või selleks andmete mitteesitamise eest. Nimetatud vastutust saab kohaldada aga vaid haldusmenetluses, mitte väärteomenetluses. Seega on seadusandja jätnud tõsise augu väärteomenetlusesse, kus valeütluste andmine ning ütlustest andmise keeldumine ei ole kaitstud sanktsioonidega.

Olukorra lahenduseks on muuta Karistusseadustiku § 318 ja 320 lisades sinna loetellu lisaks kohtueelsele ja kohtumenetluse ka kohtuvälise menetluse.

“§ 318. Tunnistaja, kannatanu ja tõlgi poolt kohustuste täitmisest keeldumine
Kannatanu või tunnistaja poolt kohtuvälisel, kohtueelsel või kohtumenetlusel ütluse andmisest aluseta keeldumise eest, kui teda oli eelnevalt hoiatatud, et sellise tegevuse eest on ette nähtud karistus, samuti tõlgi poolt oma ülesannete täitmisest aluseta keeldumise eest – karistatakse rahalise karistuse või kuni üheaastase vangistusega.”

“§ 320. Valeütlus

(1) Kannatanu või tunnistaja poolt kohtuvälisel, kohtueelsel või kohtumenetlusel teadvalt vale ütluse andmise eest, kui teda oli eelnevalt hoiatatud, et sellise tegevuse ees on ette nähtud karistus, – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.

(2) Sama teo eest, kui sellega on kaasnenud tõendite kunstlik loomine, – karistatakse rahalise karistuse või kuni viieaastase vangistusega.”

Teatava vastuseisu osas tuleb arvestada argumenti, et tunnistaja poolt ütluste andmisest keeldumise eest vääртеomenetluses kriminaalkaristuse kohaldamine ei ole proportsioonis tema poolt toime pandud teo raskusega. Sellel käsitlusel on loomulikult oma loogilised argumendid, kuid vastuargumentidena on kõige olulisem asjaolu, et vääртеomenetluses kohtuliku arutamise staadiumis on kriminaalvastutus juba praegu olemas, haldusmenetluses (ehk riikliku järelevalve teostamisel) on ütluste andmata jätmise karistatav mitte haldusmenetluslike vahenditega, vaid vääртеona. Alternatiivina võib kaaluda kohtuvälise menetluse jaoks eraldi koosseisu loomist, kus koosseisu sisu oleks sama, kuid sanktsioon vääртеo, mitte kuriteo tunnustele vastav.

4. Süüteomenetluse alustamata jätmise otstarbekuse kaalutlusel

Kehtiv karistusõigus näeb ette vääртеomenetluse lõpetamise otstarbekuse kaalutlusel (VTMS § 30 lg 1 p 1). Vääртеomenetluse alustamata jätmise alusena ei ole vääртеomenetluse seadustikus ega ka kriminaalmenetluse kodeksis sellist alust. Kuigi süüteomenetluse seaduseid luues on sellele võimalusele varem mõeldud, ei ole selliseid norme kehtestatud. Eelkõige on viidatud kannatanute huvide kaitsele. Formaalsete koosseisude korral oleks siiski mõistlik selline regulatsioon sisse viia. Küsimuse sellisel pinnal lahendamine võimaldaks politseil ja ka teistel kohtuvälistel menetlejatel jätta paljudel juhtudel vääртеomenetluse alustamata, kui selle menetlemine ei ole mõistlik. Kuivõrd vääртеomenetluse lõpetamine otstarbekuse kaalutlusel on lubatud (VTMS § 30 lg 1 p 1). Otstarbekuse kaalutlusel alustamata jätmise lubamine võimaldaks oluliselt vähendada bürokraatiat ja paberikulu – olukorras Täiendamist vajaks vääртеomenetluse seadustiku § 29.

“§ 29. Vääртеomenetlust välistavad asjaolud

(1¹) Kohtuvälisel menetlejal on õigus jätta vääртеomenetlus alustamata otstarbekuse kaalutlusel. Otstarbekuse kaalutlusel menetluse alustamata jätmise ei ole lubatud, kui vääртеo kohta on esitatud vääртеoteade. Otstarbekuse kaalutlusel vääртеomenetluse alustamata jätmise ei välista vääртеomenetluse hilisemat alustamist.”

5. Metoodiline juhend automaatseks kiirusjärelevalveks

Arvestades asjaolu, et tegemist on uue valdkonnaga ning eeldatavalt on alguses palju vaidlusi, peaksid rohkem probleeme tekitavates küsimustes olema selged juhised. Pilootprojekti raames on võimalik praktika kontrolli all hoida, kuna projektiga seotud ametnike arv on suhteliselt väike. Järgmiste seadmete hankimisel on kindlasti vaja metoodilist juhendit seadmete paigutamise, tolerantsi määramise, kogutud andmete töötlemise, väärtemenetluse alustamise ja läbiviimise jm asjaolude ühetaoliseks mõistmiseks.

KIRJANDUS:

A Cost Recovery System for Speed and Red-Light Cameras- Two Year Pilot project Evaluation.

Department for Transport. Research paper, 11. February 2003.

ESCAPE (Enhanced safety coming from appropriate police enforcement). New concepts in automatic enforcement. Recommended applications in a European enforcement project. Contract No RO-98-RS.3047.

(Internet-vt: <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/escape.html>)

European Transport Safety Council. (Internet-vt: <http://www.etsc.be/>)

G.A.D.G.E.T. (Guarding automobile drivers through guidance, education and technology). European Commission 4th Framework Programme Road Transport Project funded under the 3rd Call for Proposals

(Internet-vt: <http://www.kfv.or.at/gadget/front.htm>)

MASTER – Managing Speeds of Traffic on European Roads, Final Report for Publication 1998. Contract No RO-96-SC.202.

(Internet-vt: http://www.vtt.fi/rte/projects/yki6/master/master_finalreport.pdf)

Mäkinen, T. & Rathmayer, R., 1994. Automaattisen nopeusvalvonnan kokeilu – Loppuraportti. Sisäasiainministeriö. Poliisiosaston julkaisu 13/1994. Helsinki, 1994.

Andersson, G. & Nilsson, G. 1997. Linköping. Speed management in Sweden: Speed, speed limits and safety. Swedish National Road and Transport Research Institute.

Elvik, R., Borger Mysen, A. & Vaa, T. 1997. Trafikksikkerhetshåndbok (Traffic Safety Manual). Transportøkonomisk Institutt, Oslo. 704 p. ISBN 82-480-0027-3. ISSN 0802-0175.

Automaattivalvonnan tekniset ratkaisut. Selvitys soveltamismahdollisuuksista Suomessa FITS-julkaisuja 9/2002