

TALLINNA ÜLIKOOL
Haapsalu Kolledž
Liiklusohutuse õppekava

Rutt Riiberg
MOOTORSÕIDUKIJUHI JÄRELKOOLITUS EESTIS
Diplomitöö

Juhendaja: MA Heli Ainjärv

Haapsalu 2014

TALLINNA ÜLIKOOL

Haapsalu Kolledž		Osakond: Liiklusohutuse osakond
Töö pealkiri: Mootorsõidukijahi järelkoolitus Eestis		
Teadusvaldkond: Sotsiaal- ja käitumisteadused		
Uurimuse tasand: diplomitöö	Kuu ja aasta: Mai 2014	Lehekülgede arv: 35 lk + 3 lisa (9 lk)
<p>Referaat: Mootorsõidukijahi järelkoolituse peavad läbima need esmase juhiloa omanikud, kelle juhtimisõigus on karistusena ära võetud, alates 1. juulist 2011. aastast. Kuna järelkoolituse kohustuslikkust on olnud veidi alla kolme aasta, ei ole järelkoolituse mõju uuritud nendele liiklusalastele korduvrikkumistele, mille eest esmane juhiluba ja juhtimisõigus on ära võetud.</p> <p>Käesoleva diplomitöö eesmärgiks on välja selgitada järelkoolituse mõju esmase juhiloa omanike korduvatele liiklusrikkumistele, mille eest on juhtimisõigus ära võetud ja kas järelkoolituse kursuse läbimine on avaldanud mõju edaspidisele juhtimisõiguse äravõtmisele. Antud diplomitöö probleem on sõnastatud küsimusena: milline on järelkoolituse mõju korduvrikkumistele? Uurimisküsimustele vastamiseks analüüsin esmase juhiloa omanikelt juhtimisõiguse äravõtmisega seotud liiklusregistri andmeid. Probleemist ja eesmärgist lähtuvalt on uurimisküsimusteks:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti enne järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmise puhul ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti? • Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti pärast järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmise puhul ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti? • Milline on esmasest juhiloast ilma jäänud liiklusrikkuja profiil (sugu, vanus) enne ja pärast järelkoolituse kohustuslikkust? • Kellele on järelkoolituse mõju olnud suurem? <p>Valimi moodustavad esmase juhiloa omanikud, kellelt on juhtimisõigus ära võetud ja kes on läbinud järelkoolituse. Kontrollgrupiks on sama pikal perioodil juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud esmase juhiloa omanikud enne järelkoolituse kohustuslikkust. Tööst selgus, et peale järelkoolituse kohustuse tekkimist on esmase juhiloa omanike seas liiklusalased korduvrikkumised vähenenud. Lisaks selgus, et järelkoolituse mõju on suurem naistele – mitte üheltki naiselt, kellelt on esmane juhiluba ja juhtimisõigus ära võetud ja kes on käinud järelkoolitusel, ei ole korduvalt juhtimisõigust ära võetud. Esmase juhiloa omanikest kuulub suuremasse riskirühma 16 kuni 20. aastane mees, kes on toime pannud joores juhtimise või kiiruse ületamisega seotud süütegusid.</p>		
Võtmesõnad: Järelkoolitus, esmase juhiloa omanik		
Säilitamise koht: TLÜ Haapsalu Kolledži raamatukogu		
Töö autor: Rut Riiberg	allkiri:	
Kaitsmisele lubatud:		
Juhendaja: Heli Ainjärv	allkiri:	

TALLINN UNIVERSITY

Haapsalu College		Department: Traffic Safety
Title: Drivers follow-up training in Estonia		
Science area: Social and Behavioural Sciences		
Level: Diploma thesis	Year and month: 2014, May	Number of pages: 35 pg + 3 extras (9 pg)
<p>Summary: Novice drivers have to pass follow-up training when their right to drive a motor vehicle is withdrawn (from July 1, 2011). Follow-up training is mandatory to novice drivers who have lost their driving privileges and it has been in law for a less than three years, and has not been studied the effects of follow-up training.</p> <p>The aim of this thesis is to find out the effects of follow-up training to repeated traffic violations and if the follow-up training has had influence on the future driving withdrawals. The problem of this thesis is formulated as a question - what is the effect of follow-up training to repeated traffic violations? The problem and the purpose of the topics for research are:</p> <ul style="list-style-type: none"> • How many novice drivers committed repeated traffic violations (for which their right to drive was withdrawn) before mandatory follow-up training for novice drivers? • How many novice drivers committed repeated traffic violations (for which their right to drive was withdrawn) after mandatory follow-up training for novice drivers? • What is the profile (sex, age) of novice driver from who was driving permit withdrawm? • To who has the follow-up training greatest impact to? <p>To achieve the goals and answers for this theoretical study, I used the analysis of data from traffic registry.</p> <p>The results of this thesis revealed that the follow-up training has positive effects on repeated traffic offenders - repeated violations have decreased.</p> <p>All women, who have been to follow-up training, have kept their driving permit and have not committed repeated traffic violations.</p> <p>16 to 20 year old men are in risk group and are more likely to drink-drive and exceed speed limits.</p>		
Key words: follow-up training, novice driver		
Deposition: The Library of Haapsalu College of Tallinn University		
Author of the thesis: Rutt Riiberg	signature:	
Approved for dissertation:		
Academic advisor: Heli Ainjärv	signature:	

SISUKORD

Mõisted	3
Sissejuhatus	5
1. Juhtimisõigus	8
1.1. Juhtimisõiguse äravõtmine	8
1.2. Liiklusrikkumiste vastutussätted	9
1.3. Liiklusõnnetused.....	11
2. Teoreetiline tagapõhi ja varasemad uurimused	13
2.1. Varasemad uurimused	14
2.2. Järelkoolitused mujal maailmas.....	16
2.3. Järelkoolituse korraldus Eestis	17
2.4. Järelkoolituse korraldaja.....	18
2.4.1. Eesti Ettevõtluskõrgkool Mainor.....	18
2.4.2. Tallinna Ülikool.....	19
2.4.3. Kuressaare Ametikool	19
2.5. Järelkoolituse läbiviija.....	20
3. Esmase juhiloa omanike juhtimisõiguse äravõtmise analüüs.....	21
3.1. Uurimistöö eesmärk ja uurimisküsimused	21
3.2. Uurimistöö valim.....	21
3.3. Uurimistöö analüüs ja tulemused	23
3.4. Arutelu	29
Kokkuvõte	31
Allikad	33
Lisa 1	
Lisa 2	
Lisa 3	

MÕISTED

Esmane juhiluba – väljastatakse esmasele juhile 2-aastaks (Liiklusseadus, 2010).

Hukkunu - inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuse tagajärjel liiklusõnnetuse sündmuskohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust (Vabariigi Valitsus, 2002).

Joobeseisund - alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Alkoholijoobes olevaks loetakse mootorsõidukijuht, järgmistel juhtudel:

- 1) juhi ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,75 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem;
- 2) juhi ühes grammis veres on vähemalt 0,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem ning väliselt on tajutavad tema tugevalt häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid, mille tõttu ta ei ole ilmselgelt võimeline sõidukit liikluses nõutava kindlusega juhtima. (Liiklusseadus, 2010.)

Mootorsõidukijuhi järelkoolitus – järelkoolituse eesmärk on esmast juhiluba omava mootorsõidukijuhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine ja korrigeerimine läbi grupiviisilise nõustamise protsessi kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks (MKM, 2011a).

Järelkoolituse korraldaja – kõrgkool või mootorsõidukijuhi koolitaja, mis omab Haridus- ja Teadusministeeriumi koolitusluba mootorsõidukijuhi õpetaja või liiklusohutuse spetsialisti koolitamiseks (MKM, 2011a).

Järelkoolituse läbiviija – psühholoog või järelkoolitaja, kes on saanud Maanteeameti tunnustuse järelkoolituse läbiviimiseks (MKM, 2011a).

Juhtimisõigus - mootorsõidukit võib juhtida isik, kellel on vastava kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ning kelle juhtimisõigust ei ole peatatud, ära võetud või kehtetuks tunnistatud või keda ei ole juhtimiselt kõrvaldatud (Liiklusseadus, 2010).

Juhtimisõiguse taastamine – juhtimisõiguse tagasisaamine peale eksami(te) sooritamist (Liiklusseadus, 2010).

Juhtimisõiguse äravõtmine - Liiklusseaduse või selle alusel antud õigusakti nõuete rikkumisega seotud süüteo eest kohtu poolt mõistetud või kohtuvälise menetleja poolt määratud põhi- või lisakaristus, mille sisuks on keeld juhtida sõidukit (Liiklusseadus, 2010).

Maanteeamet – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus, mis muuhulgas annab juhtimisõiguse ja tunnistab kehtetuks juhtimisõiguse; annab hinnanguid mootorsõidukijuhi koolitajale (Maanteeameti põhimäärus, 2013).

Maanteeameti eksamiosakond – lisaks muudele ülesannetele hindab järelkoolituse korraldaja ja järelkoolituse läbiviija vastavust nõuetele; annab tunnustusi mootorsõidukijuhi järelkoolituse läbiviimiseks; korraldab järelkoolituse andmete elektroonilist kogumist; korraldab mootorsõidukijuhi koolituse üle järelevalvet (Maanteeameti eksamiosakonna põhimäärus, 2013).

Mootorsõiduk - mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis. (Liiklusseadus, 2010.)

Liiklusohu - olukord, mis sunnib teist liiklejat ohu vältimiseks järsult muutma liikumissuunda või -kiirust või peatuma (Liiklusseadus, 2010).

Liiklusõnnetus - juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju (Liiklusseadus, 2010).

Vigasaanu - inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi (Vabariigi Valitsus, 2002).

SISSEJUHATUS

Noored, 16. kuni 24. aastased autojuhid on globaalselt kogu aeg „pildis” olnud liiklusõnnetuste ja hukkunute statistikas. Algajate juhtide risk liiklusõnnetusse sattuda on kaks kuni kolm korda kõrgem kui kogunud juhtidel. Noored juhid kujutavad endast suuremat ohtu nii endale, oma reisijatele kui ka ja teistele liiklejatele, võrreldes muude juhtidega. Noorte juhtidega seotud liiklusõnnetustes hukkub lisaks juhile ka umbes 1,3 teist isikut, näiteks reisijad ja muud liiklejad. (SafetyNet, 2009.)

Noortega juhtivate liiklusõnnetuste ja liiklusõigusrikkumiste arvu vähendamiseks võeti Eestis kasutusele mootorsõidukijuhi järelkoolitus (edaspidi *järelkoolitus*), mille peavad läbima need esmase juhiloa omanikud, kelle juhtimisõigus on karistusena ära võetud, alates 1. juulist 2011. aastast kui jõustus liiklusseadus (Liiklusseadus, 2010).

Järelkoolituse eesmärk on muuta liiklusõigusrikkujate käitumist ja hoiakuid, et ära hoida edasisi liiklusrikkumisi, saada tagasi juhtimisõigus ja hoiduda juhtimisõiguse uuesti äravõtmisest. Järelkoolituse kaudne eesmärk on ka liiklusõnnetuste arvu kahandamine ja vigasaanute ning hukkunute arvu vähendamine. (Bartl, Assailly, Chatenet, Hatakka, Keskinen & Willmes-Lenz, 2002.)

Kohustus järelkoolitus läbida tekkis esmase juhiloa omanikel veidi alla kolme aasta tagasi, mistõttu on järelkoolituse teema Eestis väga värske ja seega ka ülimalt aktuaalne. Järelkoolituse mõju korduvatele liiklusrikkumistele, mille eest on juhtimisõigus ära võetud, ei ole uuritud.

Valisin oma diplomitöö teemaks järelkoolituse seepärast, et olen ise otseselt seotud järelkoolitusega. Töötan Maanteeameti eksamiosakonnas, mis hindab järelkoolituse korraldajate ja järelkoolituse läbiviijate vastavust ettenähtud nõuetele ning viib läbi järelevalvet järelkoolituse üle. Lisaks on ametijuhendi järgi minu teenistuskohustusteks suhelda Maanteeameti klientidega ning nende teabe väljastamine vastavalt Avaliku teabe seadusele - vastata kirjadele, küsimustele ja päringutele oma valdkonnas. (Maanteeamet, 2014). Seega näen igapäevaselt, kuidas esmase juhiloa omanikud, kellelt juhtimisõigus on

ära võetud, ei tea oma edasisi tegevusi pärast juhtimisõiguse äravõtmist ja seetõttu ka ei oska oma edaspidist tegevust kasvõi ajaliselt planeerida.

Lisaks on Maanteeameti eksamiosakonna 2014. aasta tööplaanis ette nähtud järelkoolituse mõju uuring – millist mõju on avaldanud järelkoolitus esmaste juhilubade omanikele, kellelt on juhtimisõigus karistusena ära võetud?

Käesoleva töö eesmärgiks on välja selgitada järelkoolituse mõju esmase juhiloa omanike korduvatele liiklusrikkumistele, mille eest on juhtimisõigus ära võetud ja kas järelkoolituse kursuse läbimine on avaldanud mõju edaspidisele juhtimisõiguse äravõtmisele. Antud diplomitöö probleem on sõnastatud küsimusena: milline on järelkoolituse mõju korduvatele liiklusrikkumistele? Probleemist ja eesmärgist lähtuvalt on uurimisküsimusteks:

- Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti **enne** järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmise puhul ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti?
- Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti **pärast** järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmise puhul ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti?
- Milline on esmasest juhiloast ja juhtimisõigusest ilma jäänud liiklusrikkuja profiil (sugu, vanus) enne ja pärast järelkoolituse kohustuslikkust?
- Kellele on järelkoolituse mõju olnud suurem?

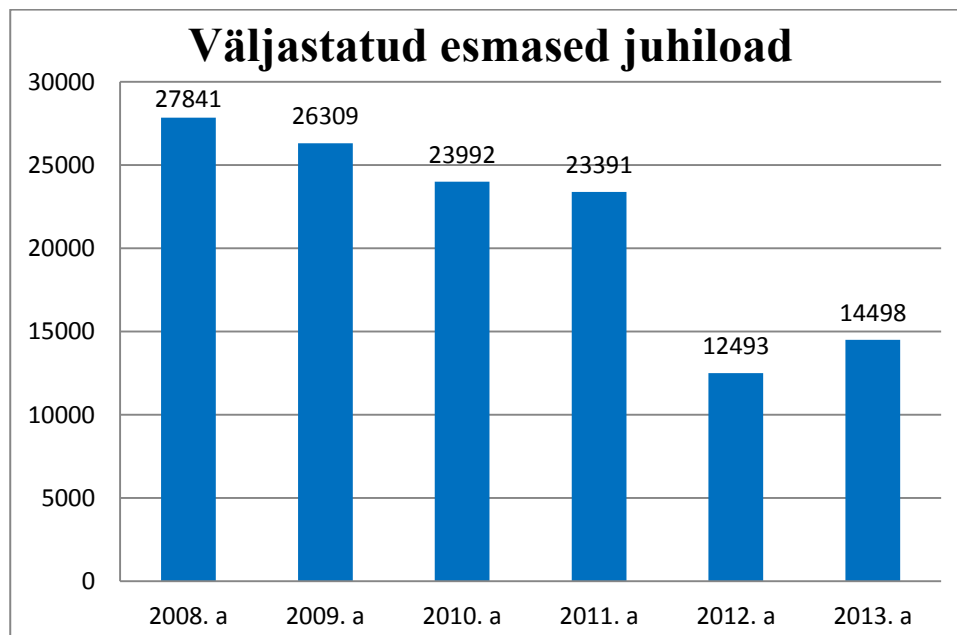
Uurimistöö valimi moodustavad alates 1. juulist 2011.aasta kuni 1. jaanuar 2014. aastani esmase juhiloa omanikud, kellelt on juhtimisõigus ära võetud ning kes on läbinud järelkoolituse. Andmed on saadud liiklusregistrist. Kontrollgrupiks olen võtnud sama pikal perioodil esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud esmase juhiloa omanikud enne järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa omanike seas. Valimit võrdlen nende esmase juhiloa omanikega, kellelt on juhtimisõigus ära võetud alates 30. detsember 2008. aasta kuni 30. juuni 2011. aasta.

Töö teoreetilises osas annan ülevaate Euroopas toimuvast järelkoolitusest ja Eestis korraldatava järelkoolituse seadusandlusest, korraldusest ja kursuseprogrammidest. Selleks, et antud teoreetilise uuringu eesmäärke saavutada ja uurimisküsimustele vastused leida, kasutan liiklusregistri andmete analüüsi.

Uurimisöö empiirilises osas analüüsin ja uurin esmase juhiloa omanike neid liiklusalaseid karistusi, mille eest on realselt juhtimisõigus ära võetud ja korduvalt ära võetud.

1. JUHTIMISÕIGUS

Viimase viie aastaga on Eesti liiklusesse lisandunud üle 100 000 esmase juhiloa omanikku (Joonis 1). See tähendab, et keskmiselt saab esmase juhiloa üle 20 000 isiku aastas. 2013. aastal lisandus Eesti liiklusesse 14 498 esmase juhiloa omanikku (Maanteeamet, 2014).



Joonis 1. Eestis esmase juhiloa saanud juhid aastate lõikes (Maanteeamet, 2014)

Mootorsõiduki juhtimisõigus antakse isikule, kelle alaline elukoht on Eestis, kelle vanus ja tervise seisund vastavad kehtivatele nõuetele ja kes on omandanud mootorsõidukijuhi kvalifikatsiooni. Peale edukat riiklikku sõidueksamit väljastatakse uuele sõidukijuhile 10 tööpäeva jooksul 2-aastane esmane juhiluba. (Liikluseadus, 2010.)

1.1. Juhtimisõiguse äravõtmine

Kui esmase juhiloa omajal on mootorsõiduki juhtimisõigus karistuseks ära võetud, tunnistatakse tema mootorsõiduki juhtimisõigus ja talle väljastatud esmane juhiluba kehtetuks. Kui isikule on antud mõne mootorsõiduki kategooria juhtimisõigus enne esmase juhiloa esmakordset väljastamist, siis nende mootorsõidukite kategooriate juhtimisõigust ei tunnistata kehtetuks. Mootorsõiduki juhtimisõigust ja uut esmast juhiluba võib ta taotleda

pärast järelkoolituse läbimist ning liiklusteooria- ja sõidueksami edukat sooritamist. (Liiklusseadus, 2010.)

Juhin diplomitöö lugeja tähelepanu sellele, et esmase juhiloa omanik, kellelt on juhtimisõigus karistusena ära võetud, ei **taasta** juhtimisõigust, vaid **taotleb** juhtimisõigust.

Lisaks, järelkoolituse kursuse läbimine ei ole mitte karistus, vaid osa juhtimisõiguse ja esmase juhiloa äravõtmisega karistatud isiku poolt läbitavast protsessist juhtimisõiguse saamiseks.

Peale juhtimisõiguse äravõtmise otsuse jõustumist on isik kohustatud viie tööpäeva jooksul otsuse jõustumisest arvates loovutama oma esmase juhiloa Maanteeametile. Kui isik seda vastava tähtaja jooksul ei tee, koostab Maanteeamet isikule ettekirjutuse esmase juhiloa loovutamiseks, andes isikule esmase juhiloa loovutamiseks tähtaja, mis ei ole lühem kui viis tööpäeva ega pikem kui 14 päeva. Ettekirjutuse täitmata jätmise korral võib Maanteeamet rakendada sunniraha asendustäitmise ja sunniraha seaduses sätestatud korras. Sunniraha ülemmäär on 640 eurot. (Liiklusseadus, 2010.)

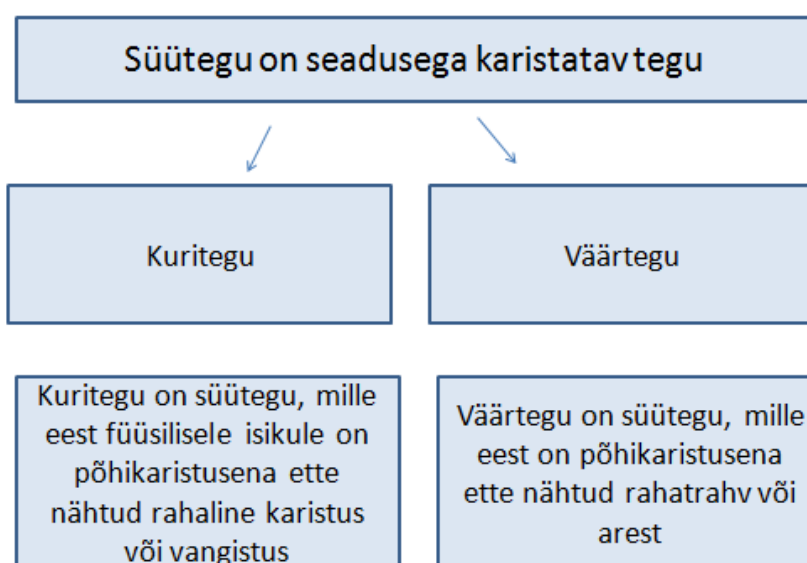
1.2. Liiklusrikkumiste vastutussätted

Tõhustatud liiklusjärelevalve - eriti kui see on suunatud kiiruse ületamise, joobes juhtimise ja turvavöö mittekasutamise suhtes - on väga tähtis ja kiire viis saavutada suhteliselt lühikese aja jooksul märgatavat paranemist liiklusohutuses. On hinnatud, et täielik liiklusreeglite järgimine võib vähendada liiklusõnnetuste arvu 50%. Empiirilised tõendid liiklusseaduse tõhusama rakendamise suhtes näitavad võimalikku mõju väiksemana, kuid siiski liiklusõnnetuste arvu vähendamist 10% kuni 25%. (Supreme, 2007.)

Liiklussüüteoed on igas riigis, sealhulgas ka Eestis, väga oluline ja suur ühiskonna probleem – see mõjutab kaudselt meid kõiki. Kuna igal aastal hukub Eesti liikluses väga palju inimesi ja saab vigastada üle tuhande inimese, saadab riik välja signaali, et liiklusrikkumiste puhul on tegemist rangelt karistatavate õigusrikkumistega ning valdavalt

on liiklussüütegude karistused üsnagi kõrged. Vaadeldes kasvõi avalikke kohtuotsuseid, nähtub, et liiklusalaste süütegude puhul on karistused ranged. (Eesti kohtud, 2014.)

Süütegu on karistusseadustikus või muus seaduses sätestatud karistatav tegu. Süüteod jagunevad kuritegudeks ja väärtegudeks (Joonis 2). Kuritegu on karistusseadustikus sätestatud süütegu, mille eest on füüsilisele isikule põhikaristusena ette nähtud rahaline karistus või vangistus. Väärtegu on karistusseadustikus või muus seaduses sätestatud süütegu, mille eest on põhikaristusena ette nähtud rahatrahv või arest. (Karistusseadustik, 2001.)



Joonis 2. Süütegude liigid (Ainjärv, 2014)

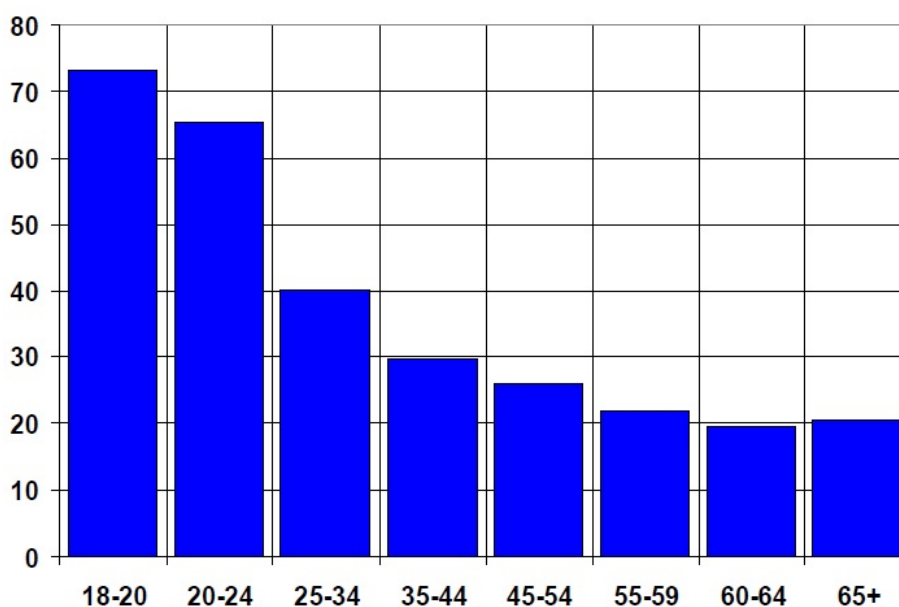
Seaduseandja on ette näinud mitmeid võimalusi, mille puhul on võimalik mingi konkreetse liiklusalase rikkumise eest kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist.

Liiklusseaduse (2010) § 201 kuni § 261 sätestatud väärtegudele kohaldatakse karistusseadustiku üldosa ja väärteomenetluse seadustiku sätteid ja nende väärtegude kohtuväline menetleja on Politsei- ja Piirivalveamet. (Lisa 1)

Liiklusseaduse (2000) § 74'1 kuni § 74'65 sätestatud väärtegudele kohaldatakse karistusseadustiku üldosa ja väärteomenetluse seadustiku sätteid ja nende väärtegude kohtuväline menetleja on politseiasutus. (Lisa 2)

1.3. Liiklusõnnetused

Nooremapooldes sõidukijuhid, alla 25. aasta, moodustavad suurima liiklusõnnetuste põhjustajate ja hukkunute arvu enamikes Euroopa riikides (OECD, 2006). Jooniselt 3 nähtub, et 18. kuni 24. aastaste juhtide seas on märgatav vahe liiklusõnnetuste suhtes, võrreldes vanemate juhtidega. See võib olla tingitud asjaolust, et nad on riskeerivama käitumisega, noortel juhtidel on vähene sõidukogemus, nad käituvad liikluses ettearvamatult ja ei oska ohtlikke olukordi liikluses adekvaatselt hinnata. Noorte juhtide riskeerivat käitumist liikluses on teadvustanud ka seaduseandja, pöörates esmase juhiloa omanike karistatusele rohkem rõhku.

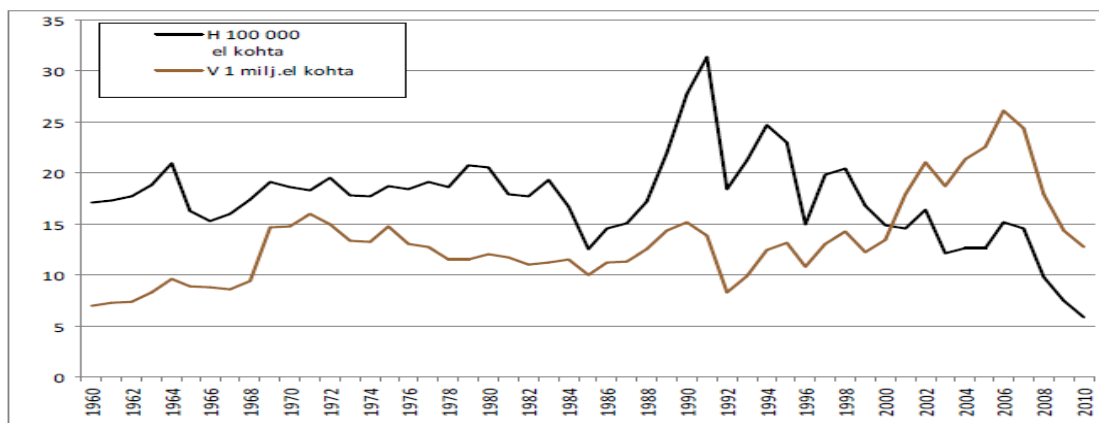


Joonis 3. Hukkunud juhte miljoni inimese kohta (OECD, 2006)

Kuigi noorte juhtidega toimunud liiklusõnnetuste arv on viimastel aastatel languses, ei ole olukord liikluses kaugeltki hea. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi eesmärk on vähendada Eestis 2015. aastaks liiklussurmade arvu võrreldes 2008. aasta kuni 2010. aastate liiklussurmade keskmise arvuga ja saavutada olukord, kus liikluses ei hukkuks kolme aasta keskmisena enam kui 75 inimest aastas ja liiklusõnnetustes vigastatute arv ei ületaks 2013. aasta kuni 2015. aastate keskmise väärtusena 1500 isikut aastas. (Vabariigi Valitsus, 2013.)

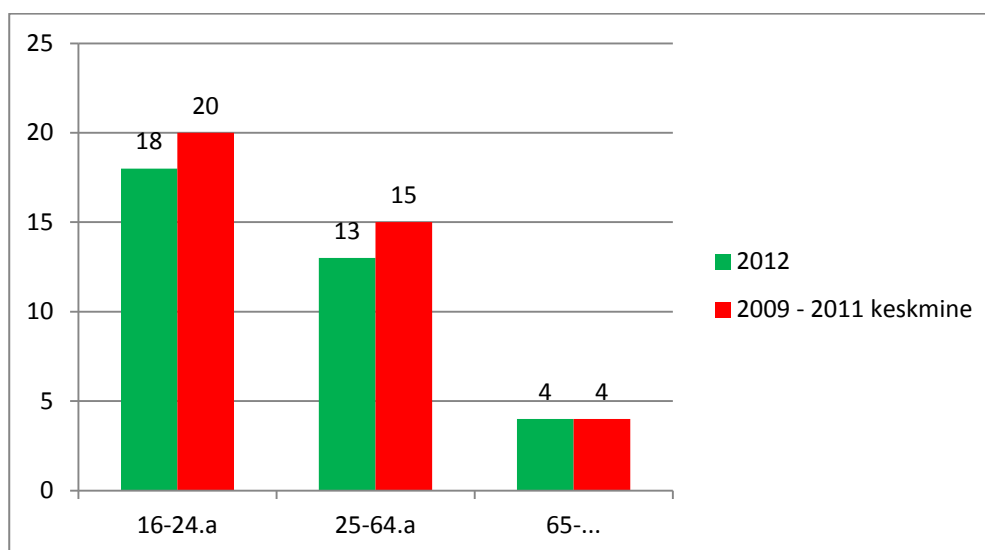
Vaadeldes liikluses hukkunute ja vigasaanute arvu Eesti elanikkonna suhtes, on näha, et liiklussurmade osas on viimasel kahekümnel aastal valdav langus, kuid vigasaanute arvu

puhul on selge langustendents ainult aastatel 2007 kuni 2010 (Joonis 4). Kuna vigasaanute ja liiklusõnnetuste koguarv (liikluskindlustuse juhtumeid aluseks võttes perioodil 1995. aasta kuni 2010. aasta) on oluliselt kasvanud, kuid hukkunute arv kahanenud, võib väita, et eelkõige on langenud liiklusõnnetuste raskusaste. (Vabariigi Valitsus, 2012.)



Joonis 4. Liiklusõnnetustes hukkunute (H, tume joon) ja vigastatute (V, heledam joon) arvu muutus elanikkonna arvu suhtes (Vabariigi Valitsus, 2011)

Noorte, 16. kuni 25-aastaste sõiduauto juhtide arv, kes on sattunud liiklusõnnetusse, on järjepidevalt vähenenud alates 2008. aastast (Joonis 5). Mingit rolli mängib siin kindlasti üldise rahvaarvu üsna kiire vähenemine: võrreldes 2008. aastaga on 2012. aastal Eestis 16 kuni 24-aastaseid noori 15% vähem. Samas on vähenenud aga ka noorte risk sõidukijuhina liiklusõnnetusse sattuda. (Vabariigi Valitsus, 2013.)



Joonis 5. Sõidukijuhina liiklusõnnetusse sattunute arv 10 000 elaniku kohta vanuse lõikes (Vabariigi Valitsus, 2013)

2. TEOREETILINE TAGAPÕHI JA VARASEMAD UURIMUSED

Mootorsõidukijuhi järelkoolitus on süstemaatiline meede liiklusrikkujatele – eriti alkoholihoobes juhtidele ja piirkiiruse ületajatele – mille eesmärk on muuta rikkujate käitumist ja hoiakuid, et ära hoida edasisi liiklusrikkumisi, saada tagasi juhtimisõigus ja hoiduda juhtimisõiguse uuesti äravõtmisest. Sarnaselt teiste liiklusohutusvaldkonna meetmetega, on ka järelkoolituse eesmärk vähendada liiklusõnnetuste, vigasaanute ja hukkunute arvu, aga järelkoolitus kui selline on suunatud konkreetsetele nendele juhtidele, kes on juba toime pannud liiklusõigusrikkumisi. (Bartl jt, 2002.)

Pärast seda, kui Henderson ja Cole esmakordselt alustasid järelkoolitusega 1928. aastal Ameerika Ühendriikide vanglas, on järk-järgult järelkoolituse mõte laienenud erinevatesse Euroopa riikidesse (Barodej, 2010). Eestis on järelkoolitus kohustuslik neile esmase juhiloa omanikele, kellelt on juhtimisõigus ära võetud, alates 1. juulist 2011. aastast. (Liiklusseadus, 2010.)

Järelkoolituse eesmärgiks on anda juhile teadmised ja kujundada käitumismudelid, kuidas tagada enda ja teiste liiklejate ohutus lähtuvalt tema riskikäitumise iseloomust. Järelkoolituse käigus tehakse kindlaks isiku probleemi alge ehk väärkäitumise põhjus ja harjutatakse isikuid kasutama käitumismudeleid, millega vältida tulevikus riskeerivat käitumist liikluses. (MKM, 2011b.)

Kui Eesti esmase juhiloa omajal on mootorsõiduki juhtimisõigus karistuseks ära võetud, tunnistatakse tema mootorsõiduki juhtimisõigus ja talle väljastatud esmane juhiluba kehtetuks. Kui isikule on antud mõne mootorsõiduki kategooria juhtimisõigus enne esmase juhiloa esmakordset väljastamist, siis nende mootorsõidukite kategooriate juhtimisõigust ei tunnistata kehtetuks. Mootorsõiduki juhtimisõigust ja uut esmast juhiluba võib ta taotleda pärast järelkoolituse läbimist ning liiklusteooria- ja sõidueksami edukat sooritamist. (Liiklusseadus, 2010.)

Psühholoogiliste järelkoolituste mõju-uuringud on näidanud, et vähemalt 60% nõustatutest ei satu järgmise viie aasta jooksul sama probleemiga politsei registrisse. Samas kasutatakse mitmetes riikides meditsiinilis-psühholoogilist kontrolli korduvate liiklusrikkujate või

raskete rikkumiste sooritajate suhtes (näiteks Saksamaa). Vajadusel rakendatakse nimetatud juhtidele teraapilisi sekkumisi. Nõustamine on vajalik täiskasvanud isiku hoiakute muutmiseks. Selle käigus tehakse kindlaks isiku väärkäitumise põhjus ja harjutatakse isikuid kasutama strateegiaid, millega vältida tulevikus riskeerivat liikluskäitumist. (MKM, 2011b.)

2.1. Varasemad uurimused

Euroopa liiklusohutusosalase uuringu jätku-uuring, „Sartre 3” annab ülevaate ka liiklusõigusrikkumistest. Uuring viidi läbi Euroopa 23-s riigis, kaasa arvatud Eestis. Igas riigis osales umbes 1000 autojuhti, seega küsitleti kokku ligi 24 000 juhti. Uuringus käsitletakse erinevaid teemasid: sõidukiiruste ületamine, turvavöö kasutamine ja joobes juhtimine. Sartre 3 uuringu tulemusel leiti, et on olemas seos joobes juhtimise, kiiruseületamise ja turvavöö mittekasutamise vahel. Uuringust selgus veel, et need sõidukijuhid, kes kinnitasid ühe reegli eiramist, näivad olevat aldis ka kahe ülejäänud eiramisele. Näiteks kiiruspiirangut eiravate juhtide tõenäosus mitte kasutada turvavööd on 87% suurem, kui juhtidel kes kiiruse piirangust kinni peavad. Tugev seos valitseb ka kiiruseületamise ja joobes juhtimise vahel. (Sartre, 2004.)

Liikluses võib ohuallikaks pidada kõiki alkoholi- või narkojoobes juhte, sõltumata nende kogemusest, soost, vanusest või muudest teguritest. Esmase juhiloa omanikud, tulenevalt riskirühma iseärasusest, kujutavad seejuures ainult kõrgendatud riski. (Niin, 2013.)

Euroopa Liidu liiklusohutusosalase projekti Andrea tulemusena võib järelkoolituse kohta järeldada, et kursusel osalenud juhtide tagasiside on üldiselt pigem positiivne, kuigi nad ei osalenud järelkoolitusel vabatahtlikult. Järeldused on tehtud uuringute tulemusena, mis näitavad retsidiivsuse olulist vähenemist pärast kursuse lõppu, võrreldes kontrollgrupiga. Seega Andrea projektis jõutakse järeldusele, et järelkoolituse kursust võib vaadelda kui sobivat meetodit, toetamaks liiklusrikkujate naasmist korralike juhtide sekka. (Bartl jt, 2002.)

Samale järeldusele jõudis ka Niin. Järelkoolitus suunas ja mõjutas koolitatavate mõttemaailma positiivselt nii, et nad pärast koolituse läbimist oskasid teadvustada ja vältida riskikäitumist liikluses. Järelkoolitusel osalejate seas läbiviidud küsitluse tulemusena nähtus, et oldi valmis

koolituselt saadud teadmisi ja suunitlusi ka edaspidigi liikluses arvesse võtma ning oma tuttavatega jagama. (Niin, 2013.)

Euroopa Liidu liiklusohutusalase projekti Druid'i raames läbi viidud ankeetküsitluse tulemused järelkoolitusel osalejate seas näitasid, et üldine tagasiside Euroopas läbiviidavatele järelkoolituse programmidele on positiivne – 95% kursusel osalenutest hindasid kursust „heaks” või isegi „väga heaks”. Kaks protsenti osalenuid hindas kursust „halvaks” või „väga halvaks”, kolm protsenti ei vastanud. (Druid, 2012.)

Saksamaal 2005. aastal joores juhtimise eest karistatud esmastele juhtidele läbi viidud järelkoolituse programmi (IRAK-S) hindamisel uuriti järelkoolituse mõju 106-e joores juhtimise eest karistatud esmase juhiloa omanike seas. 4,7% osalenutest karistati umbes kolme aastase perioodi jooksul uuesti. Kontrollgrupis olnud esmase juhiloa omanikest, kes ei osalenud antud programmis, sai 13,2% kolme aasta jooksul sarnase rikkumise eest karistada. (Barodej, 2010.)

2006. aastal Saksamaal läbi viidud joores juhtimise eest karistatud järelkoolituse programmide (Control ja Real) hindamine näitas, et mõlema programmi 358-st osalejast 4,2% pani järjekordse samalaadse liiklusrikkumise toime 3 aasta jooksul (Barodej, 2010).

Davies, Harland ja Broughton hindasid joores juhtimise järelkoolituse kursuseid Inglismaal ja Wales'is 1999. aastal. Nad uurisid joores juhtimise eest korduvalt karistatud umbes 20 000 autojuhti. 3723 neist osales vabatahtlikult järelkoolitusel, et vähendada oma karistuse perioodil veerandi võrra. Tulemused näitasid, et 3,4% õigusrikkujatest, kes olid kursusel osalenud, panid 3 aasta jooksul toime uue joores juhtimisega seotud süüteo, võrreldes 9,6%-ga neist, kes ei olnud antud koolitust läbinud. (Barodej, 2010.)

2004. aastal Saksamaal läbiviidud narkojoobes juhtimise eest karistatute järelkoolituse programmi hindamine näitas, et 8,8% kursusel osalejatest mõisteti järgmise kolme aasta jooksul uuesti süüdi samalaadse rikkumise eest, võrrelduna 21,1 protsendiga, kes ei osalenud vastaval järelkoolitusel. (Barodej, 2010.)

Seega paljude Euroopa riikide järelkoolituse programmide hindamise tulemusel on jõutud järeldusele, et järelkoolitus täidab oma eesmärgi, hoides mingil määral järelkoolituse kursuse osalejate seas ära edasisi liiklusalaseid õigusrikkumisi.

2.2. Järelkoolitused mujal maailmas

Druid projekti raames uuriti Euroopa järelkoolituste üldist struktuuri ja leiti, et enamik järelkoolituse programme (mis just olid mõeldud narko- ja alkoholihoobes juhtidele) olid väga varieeruvad – need toimusid kolme kuni 20-inimeselistes gruppides ja kursuste kestvus oli väga erinev – viie kuni 39 tunni vahel ning kahe kuni 15 mooduliga. Järelkoolitusel osalemine toob erinevates Euroopa riikides kaasa erinevaid tulemusi, näiteks juhtimisõiguse mitte äravõtmine või juhtimisõiguse taastamine, karistuspunktide või juhtimisõiguse äravõtmise aja vähendamine. (Barodej, 2010.)

Liiklusohutuse ja järelkoolituse üks lipulaevadest, Saksamaa, eristab nelja erinevat järelkoolituse programmi:

1. alkoholihoobes juhtimise eest karistatud juhtidele mõeldud järelkoolitus;
2. korduvalt liiklusnõuete vastu eksinud juhtide järelkoolitus;
3. narkojoobes juhtimise eest karistatud juhtidele mõeldud järelkoolitus;
4. esmase juhiloa omanikele mõeldud järelkoolitus. (Barodej, 2010.)

Alkoholihoobes juhtimise eest karistatutele mõeldud järelkoolituse programmid jagunevad veel omakorda kolmeks: esmakordselt alkoholihoobes juhtimise eest karistatutele, korduvalt alkoholihoobes juhtimise eest karistatutele ja eriti kõrge vere alkoholisisaldusega karistatud juhtidele. Esmase juhiloa omanikele ette nähtud kursus jaguneb veelkord nende esmase juhiloa omanikele, kes on toime pannud kergemaid liiklusrikkumisi; esmase juhiloa omanikele, keda on karistatud joobes juhtimise eest ning muu rikkumise toime pannud esmase juhiloa omanikele. (Barodej, 2010.)

Andrea projekti raames on välja toodud teatud soovitusel ja eeldused, mis peaksid olema täidetud, et avalduks soovitud positiivne mõju liiklusõigusrikkujatele ja mis muudaksid rikkuja käitumist ning hoiakuid korraliku liiklemise suunas:

1. Järelkoolituse programmil peab olema konkreetne ja selge sihtrühm. Sihtrühmadest peaksid olema eristatud vähemalt alkoholihoobes liiklusrikkujad mitte-alkoholiga

- seotud liiklusrikkujatest. Soovitatud on eristada esmase juhiloa omanikud juba kogenud juhtidest;
2. Järelkoolituse läbiviija peaks olema piisava ettevalmistuse ja taustaga, et mõjuda professionaalselt ja toime tulla ka problemaatiliste klientidega;
 3. Koolituse loengus peaks meetodina olema kasutusel pigem kursusel osalejate enesepeegeldus kui õpetamine. Kursusele vastavaks kohandatud programm on parem kui üldine ja kindlaksmääratud programm;
 4. Loengumoodulid peaksid toimuma üle nädala, et loengutevahelist aega mõistlikult ära kasutada – liikluskäitumise ja hoiakute muutmine vajab aega;
 5. Järelkoolituse grupi suurus võiks olla umbes 10 osalejat;
 6. Läbipaistev ja objektiivne klientide valiku süsteem on sama tähtis kui politsei järelevalve, mis muudab klientide osalemise neile vastuvõetavamaks ja väldiks sildistatud „halba õnne“;
 7. Kvaliteedi tagamisel on peamine vastutus riigil, kuna kliendid on selle elanikud. Programm saab heakskiidu asutuse poolt, kelle pädevuses on heaks kiita programmi sisu tingimusel, kui eeldused on täidetud:
 - programm peab olema kirjaliku juhisenä;
 - järelkoolituse läbiviijate põhi-, spetsiifiline- ja jätkukoolitus on määratletud;
 - viiakse läbi programmi hindamisi. (Bartl jt, 2002.)

2.3. Järelkoolituse korraldus Eestis

Eestis on Andrea projekti soovitusi arvesse võttes reguleeritud Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määrusega nr 60 muuhulgas ka järelkoolituse läbiviimine. Hoiakute ja liikluskäitumise muutmine vajab tõsise liiklusrikkumise toime pannud esmase juhiloa omaniku seniste tegevuste ning eeldatavalt muutuvate hoiakute ning käitumisviiside sügavalt isiklikku läbimõtestamist. See eeldab piisavalt pikki pause rühmategevuste vahel. Seetõttu koosneb järelkoolitus neljast loengumoodulist ja 16 akadeemilisest tunnist. Loengute vahe peab olema vähemalt üks nädal ja loengutest osavõtmine on kohustuslik. Kui järelkoolitusel osaleja ei ole kõigist koolituse loengutest osa võtnud või on keeldunud koolitusel antud ülesandeid täitmast, loetakse järelkoolitus mitteläbituks. (MKM, 2011a.)

Järelkoolitust korraldatakse vastavalt koolitaja järelkoolituse kursuseprogrammile, mis on Maanteeameti poolt registreeritud (MKM, 2011a). Lisaks, vastavalt Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanile aastateks 2012 – 2015, avalikustatakse järelkoolituse kursuseprogrammid Maanteeameti kodulehel (Vabariigi Valitsus, 2011). Praeguseks on avaldatud kolme järelkoolituse korraldaja kursuseprogrammid: Eesti Ettevõtlikõrgkool Mainor, Tallinna Ülikool ja Kuressaare Ametikool (Maanteeamet, 2014).

2.4. Järelkoolituse korraldaja

Vastavalt määrusele nr 60, „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad”, võib järelkoolitust korraldada:

- 1) kõrgkool, mis omab Haridus- ja Teadusministeeriumi koolitusluba mootorsõidukijuhi õpetaja või liiklusohutuse spetsialisti koolitamiseks;
või
- 2) mootorsõidukijuhi koolitaja, kes omab Haridus- ja Teadusministeeriumi koolitusluba mootorsõidukijuhi koolitamiseks. (MKM, 2011a.)

Maanteeamet on järelkoolituse korraldajatena tunnustanud Eesti Ettevõtlikõrgkool Mainorit, Tallinna Ülikooli ja Kuressaare Ametikooli (Maanteeamet, 2014).

2.4.1. Eesti Ettevõtlikõrgkool Mainor

Eesti Ettevõtlikõrgkool Mainor korraldab järelkoolitust kursuseprogrammi „KOJU” (*korralik juht*) alusel. Programmi KOJU põhieesmärgiks on muuta esmase juhiloa omanike liiklusreeglite rikkujate liikluskäitumine seaduskuulekaks ja selle kaudu parandada üldist liiklusohutust ning vähendada hukkunute ja vigasaanute hulka. (Eesti Ettevõtlikõrgkool Mainor, 2011.)

Eesti Ettevõtlikõrgkool Mainor korraldab järelkoolitust:

- 1) alkoholi või narkojoobes juhtimise eest karistatud juhtidele;

- 2) üldiste riskikäitumise ilmingutega juhtidele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on korduvalt ära võetud;
- 3) üldiste riskikäitumise ilmingutega juhtidele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on esmakordselt ära võetud.

2.4.2. Tallinna Ülikool

Tallinna Ülikool korraldab järelkoolitust „Liiklusõigusrikkuja järelkoolitus” kursuseprogrammi alusel. Tallinna Ülikooli järelkoolituse eesmärk on osalejate eneseregulatsioonioskuste arendamine grupiprotsessis, keskendudes karistuse aluseks oleva liiklusõigusrikkumise kontekstile ja indiviidile omastele muudele eneseregulatsiooni lünkadele liikluskäitumises ja elus laiemalt. (Tallinna Ülikool, 2011.)

Tallinna Ülikool korraldab järelkoolitust:

- 1) alkoholi või narkojoobes juhtimise eest karistatud juhtidele;
- 2) üldiste riskikäitumise ilmingutega juhtidele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on korduvalt ära võetud;
- 3) üldiste riskikäitumise ilmingutega juhtidele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on esmakordselt ära võetud.

2.4.3. Kuressaare Ametikool

Kuressaare Ametikool korraldab järelkoolitust „Liiklusõigusrikkuja järelkoolituse õppekava” alusel. Kuressaare Ametikooli järelkoolituse eesmärk on esmast juhiluba omava juhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamise protsessi kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks. (Kuressaare Ametikool, 2013.)

Kuressaare Ametikool korraldab järelkoolitust üldiste riskikäitumise ilmingutega juhtidele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on esmakordselt ära võetud.

2.5. Järelkoolituse läbiviija

Järelkoolitust võib läbi viia kas psühholoog (edaspidi *nõustaja*) või järelkoolitaja, kes on läbinud vastava kõrgkooli (mis omab Haridus- ja Teadusministeeriumi koolitusluba mootorsõidukijuhi õpetaja või liiklusohutuse spetsialisti koolitamiseks) juhendamisel liiklusõigusrikkujate täienduskoolitaja aluskoolituse vähemalt 120 akadeemilise tunni mahus ning kes on saanud Maanteeameti tunnustuse järelkoolituse läbiviimiseks. Järelkoolitaja peab vastama liiklusseaduses toodud mootorsõidukijuhi õpetajale esitatud nõuetele. (MKM, 2011a.)

Nõustaja võib järelkoolitust läbi viia:

- 1) alkoholi või narkojoobes juhtimise eest karistatud esmase juhiloa omanikele;
- 2) esmase juhiloa omanikele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on korduvalt ära võetud;
- 3) esmase juhiloa omanikele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on esmakordselt ära võetud. (MKM, 2011a.)

Järelkoolitaja võib järelkoolitust läbi viia ainult nendele esmase juhiloa omanikele, kelle mootorsõiduki juhtimisõigus on esmakordselt ära võetud (MKM, 2011a).

Järelkoolitaja peab oskama pöörata tähelepanu järelkoolituse kursusel osalejate liikluses esinevatele probleemidele, eesmärgiga vähendada nende teadmiste ja oskuste defitsiidist tulenevat riskikäitumist. Ta peab oskama analüüsida kursusel osalejate liikluses esinevaid probleeme, riskeeriva käitumise põhjuseid ja nende ennetamise võimalusi ning õpetamisprotsessi abil suunama neid ohutumale ja teisi liiklejaid arvestavale liikluskäitumisele. (MKM, 2011b.)

Lisaks peavad järelkoolituse läbiviijad läbima iga-aastaselt vähemalt ühepäevase oma eriala spetsiifikast tuleneva täienduskoolituse (MKM, 2011a). See nõue on vajalik seetõttu, et järelkoolituse läbiviijad oleksid edaspidigi kursis kaasaegsete mõjustamismeetodite ja õpetamisstiilidega ja oskaksid edukalt toime tulla ka konfliktsete järelkoolituse kursusel osalejatega.

3. ESMASE JUHILOA OMANIKELT JUHTIMISÕIGUSE ÄRAVÕTMISE ANALÜÜS

Selles peatükis annan ülevaate oma uurimistöö eesmärgist, uurimisküsimustest, uurimistöö valimist, uurimistöö analüüsist ja tulemustest.

3.1. Uurimistöö eesmärk ja uurimisküsimused

Minu uurimistöö eesmärgiks on välja selgitada järelkoolituse mõju esmase juhiloa omanike korduvatele liiklusrikkumistele, mille eest on juhtimisõigus ära võetud ja kas järelkoolituse kursuse läbimine on avaldanud mõju edaspidisele juhtimisõiguse äravõtmisele. Antud diplomitöö probleem on sõnastatud küsimusena: milline on järelkoolituse mõju liiklusalastele korduvrikkumistele, mille eest on ära võetud juhtimisõigus? Probleemist ja eesmärgist lähtuvalt on uurimisküsimusteks:

- Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti **enne** järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmise puhul ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti?
- Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti **pärast** järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmise puhul ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti?
- Milline on esmasest juhiloast ja juhtimisõigusest ilma jäänud liiklusrikkuja profiil (sugu, vanus) enne ja pärast järelkoolituse kohustuslikkust?
- Kellele on järelkoolituse mõju olnud suurem?

3.2. Uurimistöö valim

Uurimistöö valimi moodustavad esmase juhiloa omanikud, kellelt on juhtimisõigus ära võetud ja kes on läbinud järelkoolituse (ajaline periood on kokku 2,5 aastat). Kontrollgrupiks olen võtnud sama pikal perioodil juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud

esmise juhiloa omanikud enne järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa omanike seas (ajaline periood on kokku 2,5 aastat). Vaadeldavad perioodid on:

- 1. juuli 2011. aasta kuni 1. jaanuar 2014. aasta;
- 30. detsember 2008. aasta kuni 30. juuni 2011. aasta.

Võrdlen ülaltoodud kahe perioodi (01.07.2011.a kuni 01.01.2014.a ning 30.12.2008.a kuni 30.06.2011.a) tulemuste sarnasusi ja erinevusi nende esmase juhiloa omanike seas, kellelt on juhtimisõigus ära võetud ja milline on liiklusrikkujate profiil.

Selleks, et saavutada uurimistöö eesmäärke ja leida vastused uurimisküsimustele, analüüsin esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmisega seotud liiklusregistri andmeid.

Juhin lõputöö lugeja tähelepanu sellele, et vaatluse all on karistuste mõttes just need liiklusalased karistused, mille eest karistav asutus on ära võtnud juhtimisõiguse. Liiklusrikkumised, mille eest on võimalik võtta ära juhtimisõigus kuid on määratud rahatrahv, antud uurimistöö analüüsi ei kuulu. Ka muud liiklusalased süüteod, kus sanktsioonina on ette nähtud vaid rahatrahv, ei kuulu antud uurimistöösse.

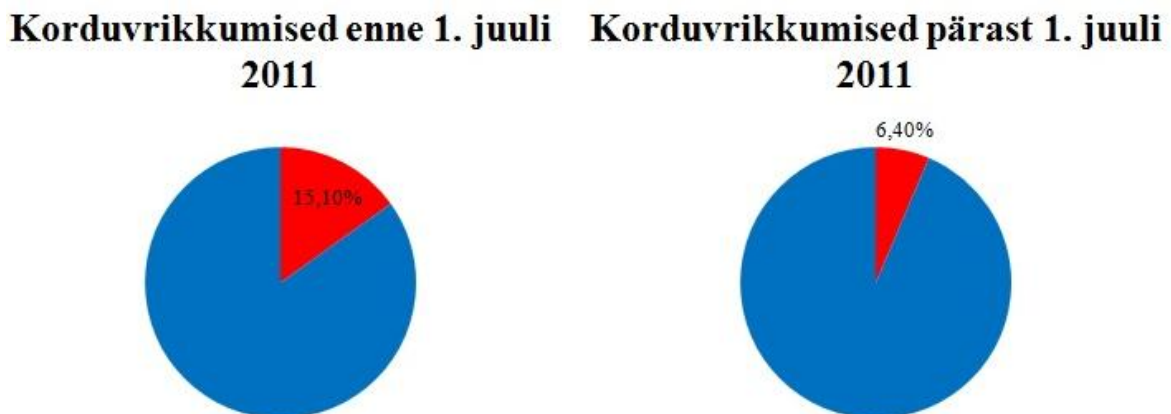
3.3. Uurimistöö analüüs ja tulemused

Kahel vaadeldaval perioodil (01.07.2011.a kuni 01.01.2014.a ning 30.12.2008.a kuni 30.06.2011.a) oli esmase juhiloa omanike seas juhtimisõiguse äravõtmisi 4285 korral.

Esimesel perioodil (enne 1. juulit 2011. aastat) on vaatluse all 3206 juhtimisõiguse äravõtmist. Nendest esmakordselt karistati esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmisega 2721 korral, korduvalt 485 korral.

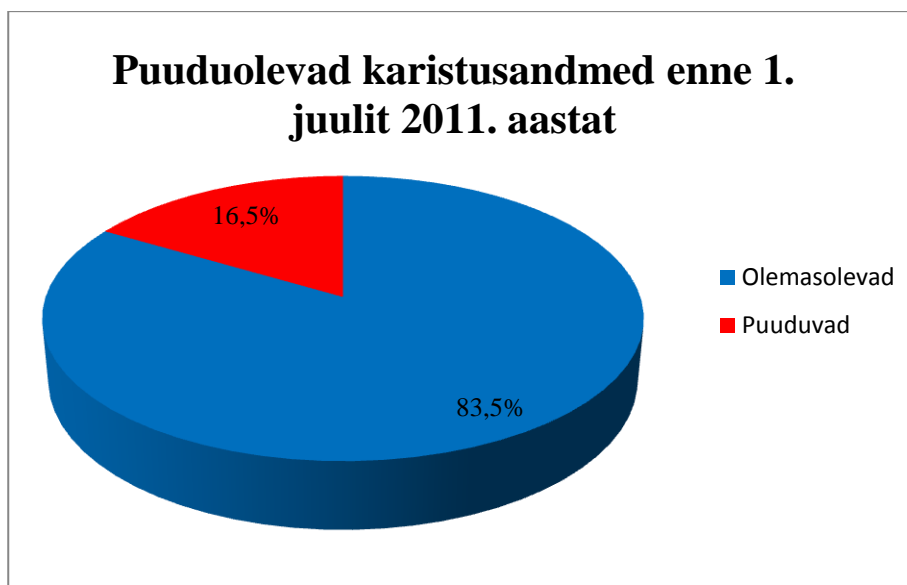
Teisel perioodil (pärast 1. juulit 2011. aastat) on vaatluse all 1079 juhtimisõiguse äravõtmist. Nendest esmakordselt karistati juhtimisõiguse äravõtmisega 1010 korral, korduvalt 69 korral.

Seda näitlikustab joonis 6, millest nähtub, et esmase juhiloa omanike seas esimesel vaadeldaval perioodil oli korduvat juhtimisõiguse äravõtmist 15,1 protsenti. Teisel vaadeldaval perioodil oli esmase juhiloa omanike seas korduvat juhtimisõiguse äravõtmist 6,4%.



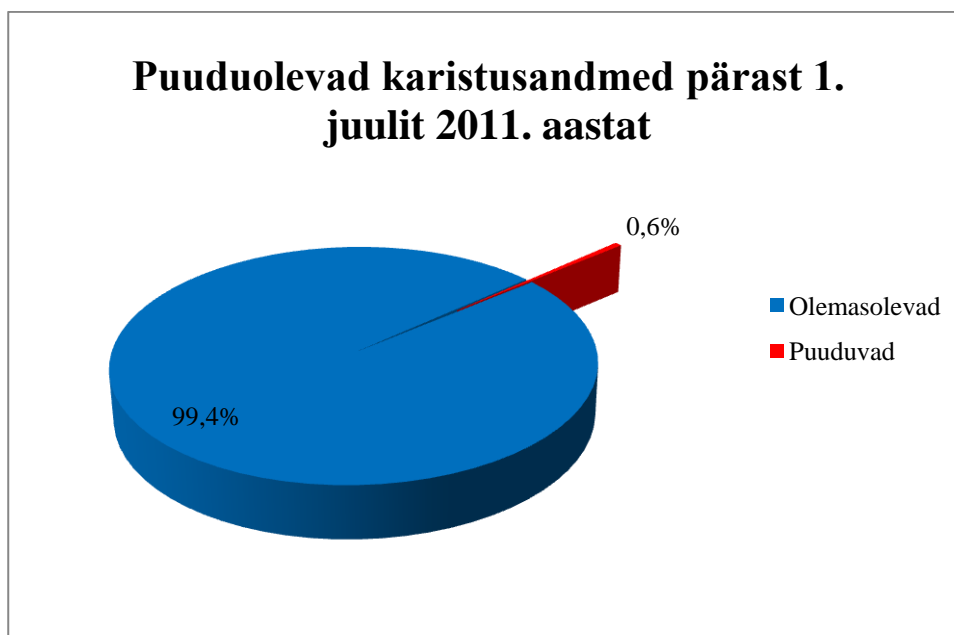
Joonis 6. Liiklusalaste rikkumiste eest korduvalt karistatud esmase juhiloa omanike võrdlus

Esimese perioodi vaadeldavates karistusandmetes ei olnud võimalik tuvastada 16,5% esmase juhiloa omanike juhtimisõiguse äravõtmise karistusandmeid (Joonis 7). Puuduolevaid andmeid karistuste kohta ei ole kas kantud liiklusregistrisse või on karistusandmed karistusregistrist kustutatud ja kantud üle karistusregistri arhiivi.



Joonis 7. Puuduolevad karistusandmed esimesel vaadeldaval perioodil

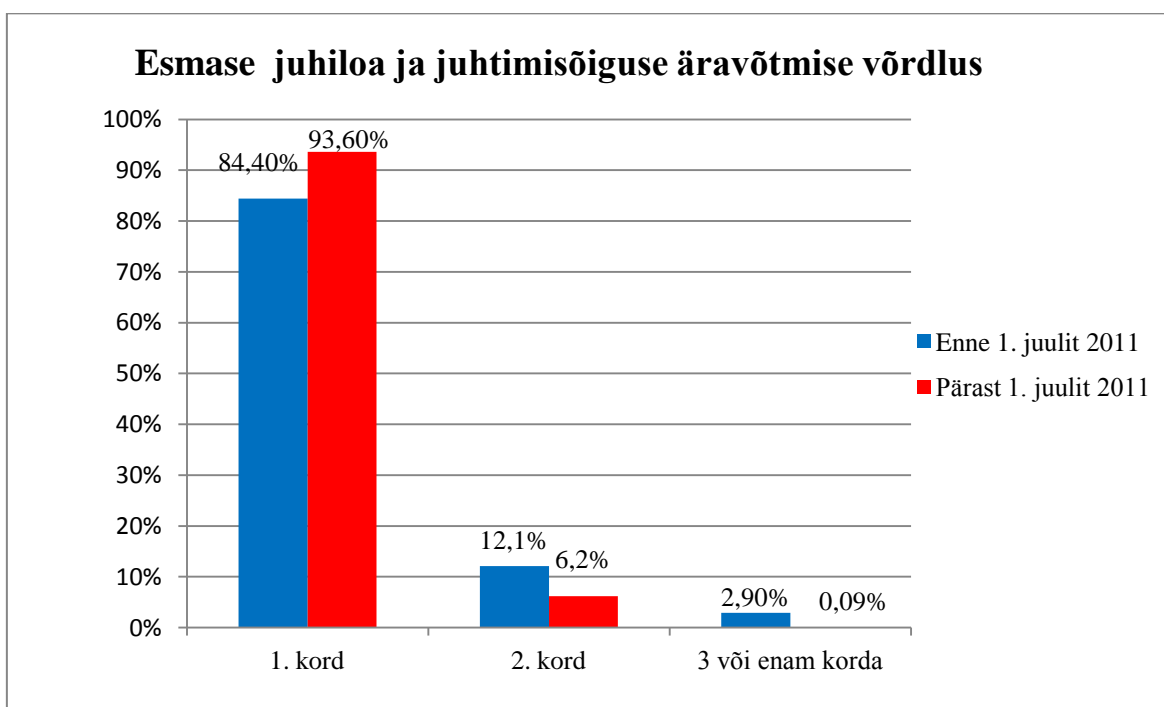
Teise perioodi vaadeldavates karistusandmetes ei olnud võimalik tuvastada 0,6% esmase juhiloa omanike juhtimisõiguse äravõtmise karistusi (Joonis 8).



Joonis 8. Puuduolevad karistusandmed teisel vaadeldaval perioodil

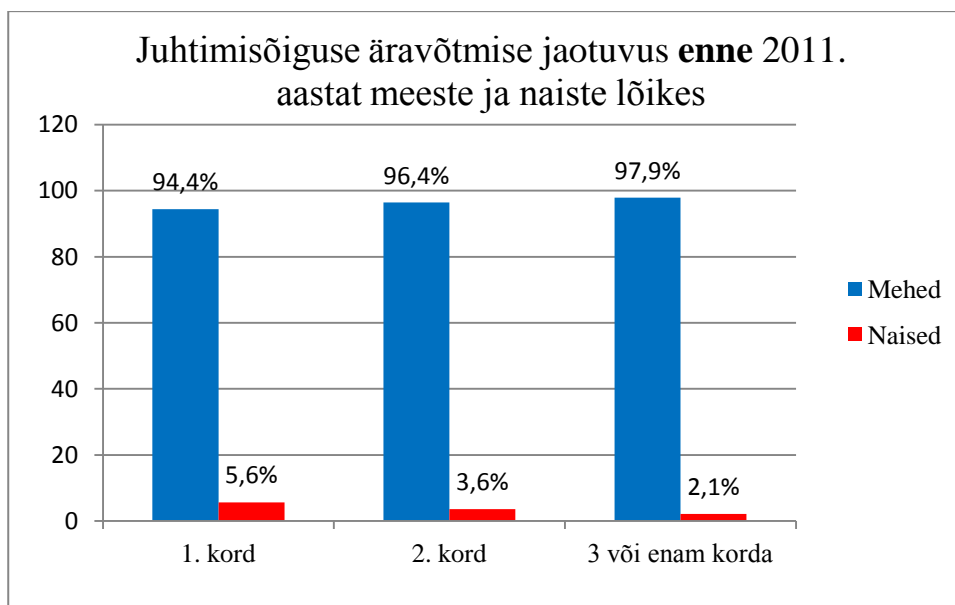
Kuna puuduolevad karistusandmed on juhuslikud (see tähendab, et ei või kindlalt väita, et kõik puuduolevad karistused on näiteks sõidukiiruse ületamised), ei mõjuta puuduolevad karistusandmed oluliselt uurimistulemusi ja uuringut võib usaldusväärseks pidada.

Jooniselt 9 nähtub, et pärast 1. juulit 2011. aastat on vähenenud nende esmase juhiloa omanike arv, keda on karistatud korduvalt juhtimisõiguse äravõtmisega. Enamus esmase juhiloa omanikke, kellelt juhtimisõigus vaadeldaval perioodil ära võeti, ka piirdus selle sama ühekordse juhtimisõiguse äravõtmisega (enne 1. juulit 2011. aastat oli selliseid rikkujaid 84,4% ja pärast 1. juulit 2011. aastat 93,6%). Teistkordselt juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud esmase juhiloa omanike arvude vahe enne ja pärast 1. juulit 2011. aastat on kahekordne (12,1% vs 6,2%). Kolm või enam korda juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud esmase juhiloa omanikke oli mõlemal vaadeldaval perioodil väga vähe. Toon välja, et enne 1. juulit 2011. aastat karistati ühte esmase juhiloa omanikku juhtimisõiguse äravõtmisega kokku kaheksal korral.



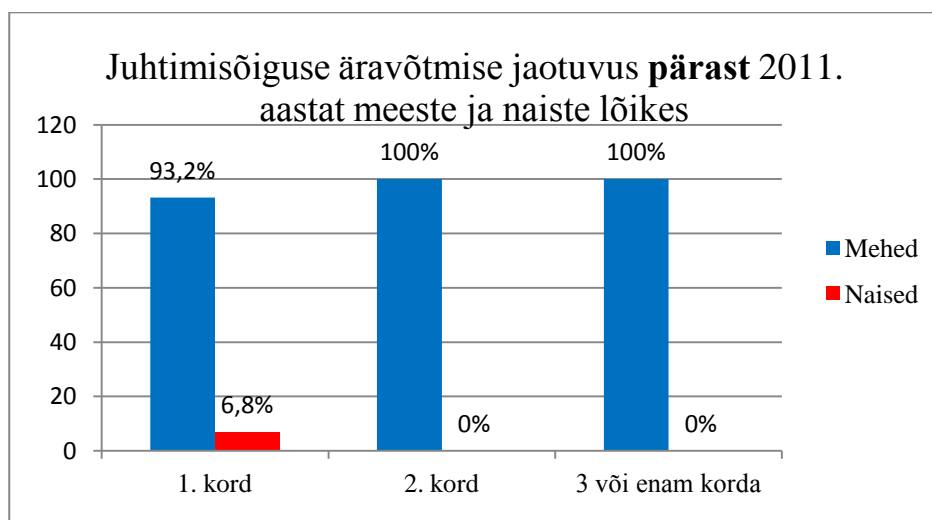
Joonis 9. Esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmise võrdlus kahel vaadeldaval perioodil

Joonis 10 näitlikustab esmase juhiloa omanikest meeste ja naiste juhtimisõiguse äravõtmise esimesel vaadeldaval perioodil. Esmase juhiloa omanikest meeste juhtimisõiguse äravõtmist esineb kümneid kordi rohkem kui esmase juhiloa omanikest naiste juhtimisõiguse äravõtmist samal perioodil.



Joonis 10. Juhtimisõiguse äravõtmine esmase juhiloa omanike seas enne 1. juulit 2011.a

Teise perioodi (pärast järelkoolituse kohustuslikkust juhtimisõiguse ja esmase juhiloa äravõtmisega karistatud esmastele juhtidele) juhtimisõiguse äravõtmise (Joonis 11) näitab, et vaadeldaval perioodil esmase juhiloa omanikest naistel pärast järelkoolituse läbimist juhtimisõigust korduvalt ei ole ära võetud.

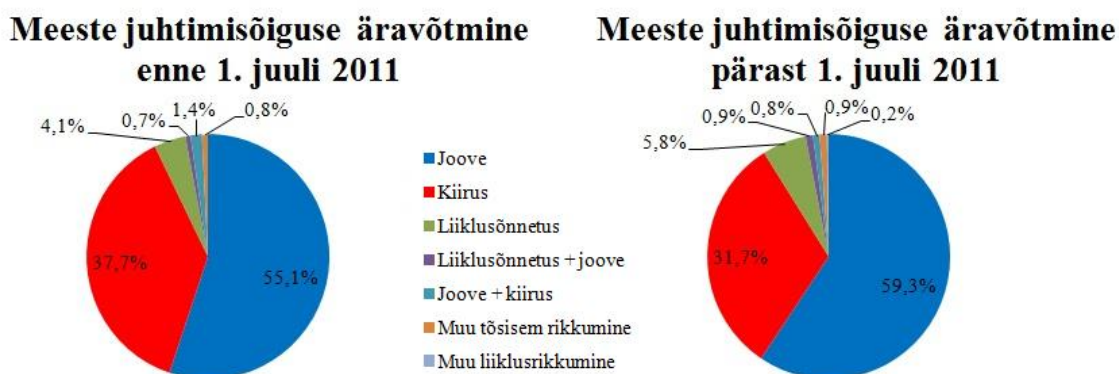


Joonis 11. Juhtimisõiguse äravõtmine esmase juhiloa omanike seas pärast 1. juulit 2011.a

Liiklusalased karistused, mille eest esmase juhiloa omanikel juhtimisõigus ja esmane juhiluba vaadeldavatel perioodidel on ära võetud, on jagunenud seitsmesse suuremasse gruppi:

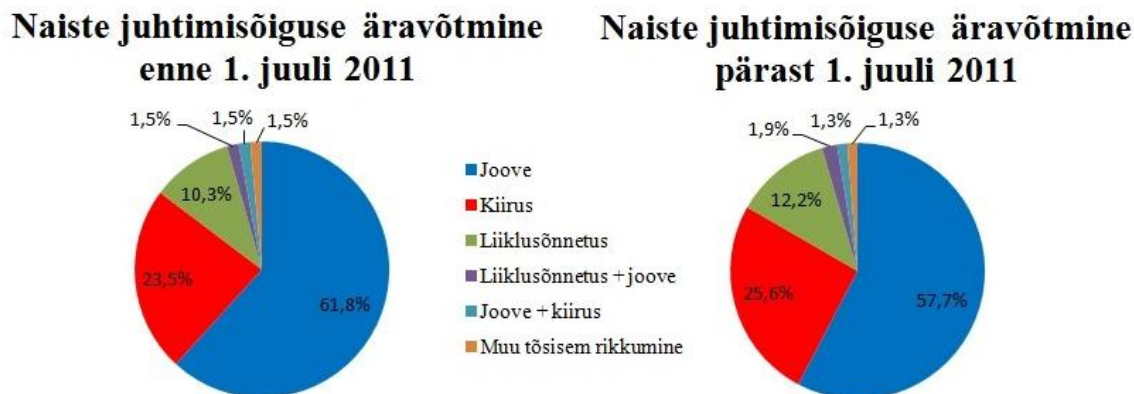
1. Joove - alkoholi- või narkojoobes, alkoholi piirmäära ületavas seisundis sõiduki juhtimine - karistusseadustik (KarS) § 424; liikluseadus (LS) § 224 lõiked (lg) 1, 2; § 74'19 lg 1, 2;
2. Kiirus – suurima lubatud sõidukiiruse ületamine – LS § 227 lg 2, 3, 4; LS § 74'22 lg 2, 3;
3. Liiklusõnnetus – liiklusõnnetusega ja vigastustega seotud karistused - KarS § 422 lg 1, 2; § 423 lg 1, 2; LS § 223 lg 1; § 236 lg 1; § 237 lg 1; § 74'17 lg 1, § 74'31 lg 1, § 74'32 lg 1;
4. Liiklusõnnetus + joove (vt punkte 3 ja 1; LS § 226 lg 1);
5. Joove + kiirus (vt punkte 1 ja 2);
6. Muu tõsisem liiklusrikkumine - LS § 234 lg 1, 2; § 74'30 lg 1;
7. Muu liiklusrikkumine - LS § 74'16 lg 2, § 74'24 lg 2, § 74'35 lg 2. (Lisad 1, 2, 3)

Joonistelt 12 ja 13 nähtub, et esmase juhiloa omanikest meeste ja naiste liiklusalased rikkumised, mille eest esmane juhiluba ja juhtimisõigus on ära võetud, on proportsionaalselt samad. Kõige rohkem on esindatud joobe ja sõidukiiruse ületamisega seotud süüteod.



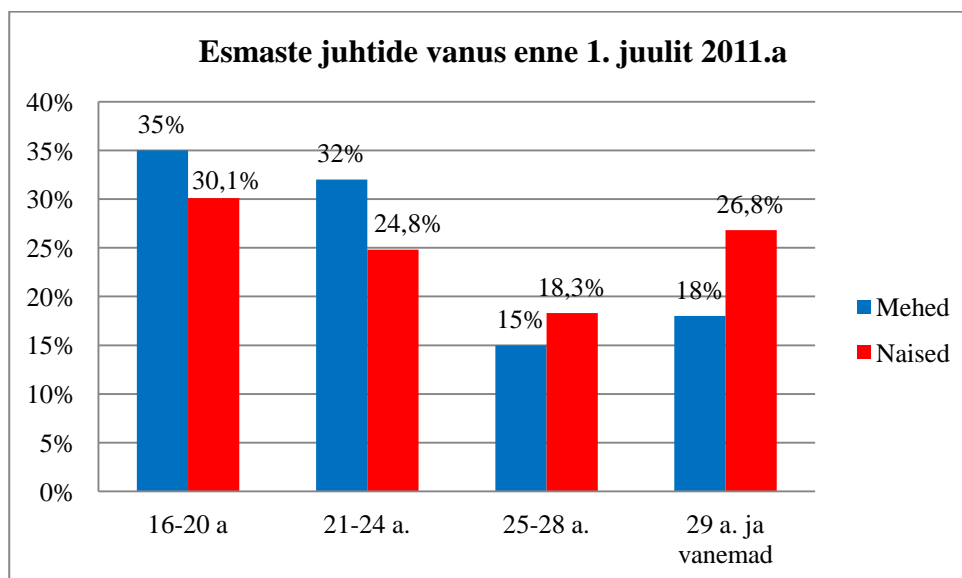
Joonis 12. Meeste juhtimisõiguse äravõtmise jaotus enne ja pärast 1. juulit 2011. aastat

Esmase juhiloa omanikest naisi, kellelt juhtimisõigus oli ära võetud, ei ole vaadeldavatel perioodidel karistatud selliste muude liiklusrikkumiste eest, mille eest oleks ära võetud juhtimisõigus.

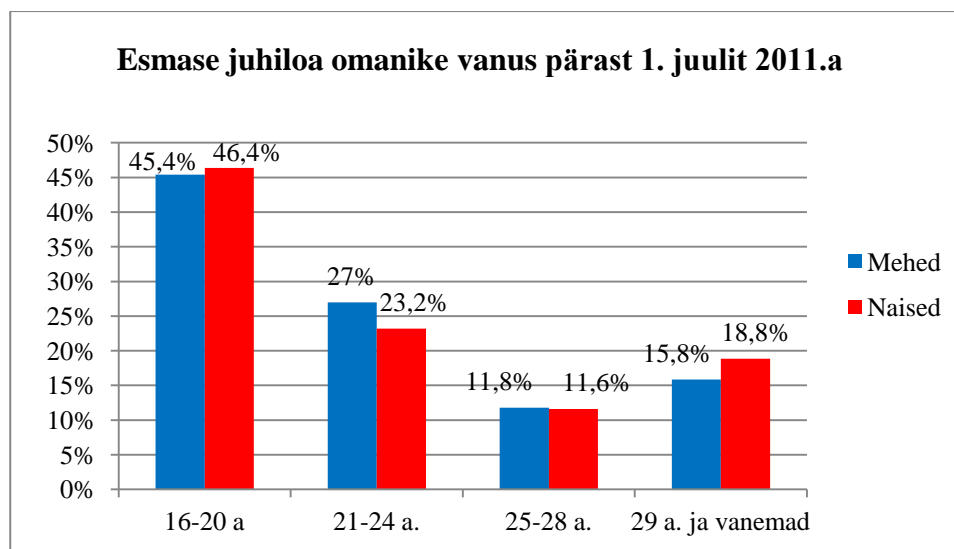


Joonis 13. Naiste liiklusrikkumiste jaotus enne ja pärast 1. juulit 2011. aastat

Meeste ja naiste vanuseline jaotuvus juhtimisõiguse äravõtmisel on sarnane. Vanuserühmadest on kõige rohkem esindatud vanusegrupp, kuhu kuuluvad 16-20. aastased (Joonised 14 ja 15).



Joonis 14. Esmakordselt juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud juhtide vanus enne 1. juulit 2011. aastat



Joonis 15. Esmakordselt juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud juhtide vanus pärast 1. juulit 2011. aastat

Kõige vähem on esindatud vanusegrupp, kuhu kuuluvad esmase juhiloa omanikest juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud 25. kuni 28. aastased mootorsõidukijuhid.

3.4. Arutelu

Erinevates Euroopa riikides on liiklusalaste korduvrikkumiste arv peale järelkoolituse läbimist 3,4% kuni 8,8%. Kuigi mujal Euroopas on uuritavad ajaperioodid pikemad (umbes kolm aastat), oli antud töö periood 2,5 aastat kuna Eestis ei ole järelkoolitus olnud veel nii kaua kohustuslik. Antud analüüsi tulemusena selgus, et enne järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa omanike seas, kellelt on esmane juhiluba ja juhtimisõigus ära võetud, oli korduvat juhtimisõiguse äravõtmist 15,1%. Pärast järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa omanike seas oli korduvat juhtimisõiguse äravõtmist 6,4%. Seega võib Eesti tulemustega rahule jääda.

Pärast 1. juulit 2011. aastat on vähenenud nende esmase juhiloa omanike arv, keda on korduvalt karistatud juhtimisõiguse äravõtmisega. See võib olla tingitud ka asjaolust, et esmase juhiloa omanikud on teadlikud järelkoolituse kohustuslikkusest esmasest juhiloast ja juhtimisõigusest ilmajäetute seas ja liiklevad hoolikamalt. Usun, et osa esmaseid juhte liikleb tõepoolest seetõttu hoolsamalt, kuid leian, et järelkoolitusel toimuv esmase juhiloa

omanike liikluskäitumise mõjustamine oma ala ekspertide poolt omab suuremat ja otsesemat mõju esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud juhtide seas.

Järelkoolitus avaldab positiivset mõju liiklusalastele korduvrikkumistele, mille eest on esmase juhiloa omanikel juhtimisõigus karistuseks ära võetud – korduvrikkumised on vähenenud. Seega teen ettepaneku kehtestada järelkoolitus kõikidele mootorsõidukijuhtidele, kelle juhtimisõigus on ära võetud.

Selgitasin selles töös välja, et enim panevad toime liiklusalaseid rikkumisi, mille eest on juhtimisõigus ära võetud, 16. kuni 20. aastased esmase juhiloa omanikest mehed. Juhtimisõigus on neil ära võetud põhiliselt joobes juhtimise või sõidukiiruse ületamise eest.

Uurisin antud diplomitöös ainult neid esmaseid juhte ja nende liiklusalast karistatust, kelle juhtimisõigus oli reaalselt ära võetud. Tulevikus saab uurida, kas järelkoolituse läbimine avaldab mõju ka muudele liiklusrikkumistele (mille eest ei ole ette nähtud juhtimisõiguse äravõtmist) või vähendab neid liiklusrikkumisi, mille eest on võimalik juhtimisõigust ära võtta, kuid määratakse ainult rahatrahv.

Enne uurimistöö analüüsi teostamist süstematiseerisin ja korrastasin liiklusregistrist saadud andmeid selliselt, et need oleksid analüüsikõlblikud. Liiklusregistrisse on kantud poolikuid karistusandmeid. Puuduolevaid andmeid leidsin arhiivist ja Maanteeameti dokumendihaldusprogrammist. Minu tööd saab kasutada suunisena, et liiklusregistrisse kantakse andmeid korrektselt ja ühetaoliselt ning teen ettepanekuid liiklusregistri programmi täiustamiseks.

Kuna Maanteeametiksamiosakonna 2014. aasta tööplaanis ette nähtud järelkoolituse mõju uuring, siis saab minu tööd kasutada antud uuringu osana. Lisaks saab veel uurida erinevate järelkoolituse kursuseprogrammide mõju esmasest juhiloast ja juhtimisõigusest ilmajätute seas ning kas erinevatel koolitajatel on erinev mõju järelkoolituse kursusel osalejatele. Veel on võimalik edaspidi uurida järelkoolituse kursuse mõju muudele liiklusalastele karistustele, mille eest on määratud muu karistus kui minu uurimistöös käsitletud juhtimisõiguse äravõtmine.

KOKKUVÕTE

Antud diplomitöö eesmärgiks on välja selgitada järelkoolituse mõju esmase juhiloa omanike korduvatele liiklusrikkumistele, mille eest juhtimisõigus oli ära võetud ja kas järelkoolituse kursuse läbimine avaldas mõju edaspidisele juhtimisõiguse äravõtmisele. Antud diplomitöö probleem on sõnastatud küsimusena: milline on järelkoolituse mõju liiklusalastele korduvrikkumistele, mille eest oli ära võetud juhtimisõigus? Probleemist ja eesmärgist lähtuvalt olid uurimisküsimusteks:

- Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti, **enne** 2011. aasta 1. juulit (see tähendab, et **enne** järelkoolituse kohustuslikkust juhtimisõiguse äravõtmise puhul esmase juhiloa omanike seas), perioodil 30. detsember 2008. aasta kuni 30. juuni 2011. aasta ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti?
- Kui suur osa esmase juhiloa omanikke pani toime liiklusalaseid korduvrikkumisi, mille eest juhtimisõigus ära võeti, **pärast** 2011. aasta 1. juulit (see tähendab, et **pärast** järelkoolituse kohustuslikkust juhtimisõiguse äravõtmise puhul esmase juhiloa omanike seas), perioodil 1. juuli 2011. aasta kuni 1. jaanuar 2014. aasta ning millise liiklusrikkumise eest juhtimisõigus ära võeti?
- Milline on esmasest juhiloast ilma jäänud liiklusrikkuja profiil (sugu, vanus) enne 2011. aastat ja pärast 2011. aastat?
- Kellele on järelkoolituse mõju olnud suurem?

Uuringu tulemusena selgus, et pärast järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa omanike, kellelt on esmane juhiluba ja juhtimisõigus ära võetud, langes korduvalt juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud esmase juhiloa omanike karistatus 15,1 protsendilt 6,4-le protsendile.

Lisaks selgus uurimistöö käigus, et järelkoolituse mõju on suurim naisterahvastele – mitte üheltki naiselt, kellelt on esmane juhiluba ja juhtimisõigus ära võetud ja kes on käinud järelkoolitusel, ei ole korduvalt juhtimisõigust ära võetud.

Pärast järelkoolituse kohustuslikkust esmase juhiloa omanike seas, kelle esmane juhiluba ja juhtimisõigus oli ära võetud, on vähenenud nende esmase juhiloa omanike arv, keda on karistatud korduvalt juhtimisõiguse äravõtmisega. Seega võib eeldada, et järelkoolitus avaldab oma eeldatavat mõju ja mõjub liiklusohutusele positiivselt. Mõju võib olla tingitud ka võimalusest, et esmase juhiloa omanikud on teadlikud järelkoolituse kohustuslikkusest esmasest juhiloast ja juhtimisõigusest ilma jäetute seas ja liiklevad hoolsamalt. Usun, et tõepoolest osa esmase juhiloa omanikke liikleb seetõttu hoolikamalt, kuid leian, et järelkoolitusel toimuv esmase juhiloa omanike liikluskäitumise mõjustamine järelkoolituse läbivijate poolt omab suuremat ja otsesemat mõju esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud juhtide seas.

Kõige rohkem pannakse esmase juhiloa omanike poolt toime liiklusrikkumisi, kuhu kuuluvad 16. kuni 20. aastased juhid. Uurimistööst selgus, et meeste ja naiste vanuseline jaotuvus esmase juhiloa ja juhtimisõiguse äravõtmisel on sarnane. Siiski kuuluvad suuremasse riskirühma just 16. kuni 20. aastased esmase juhiloa omanikest mehed, kes on toime pannud kas joobes juhtimisega seotud liiklusalaseid süütegusid või kiiruseületamisega seotud väärtegusid.

Järelkoolitus on avaldanud positiivset mõju liiklusalastele korduvrikkumistele, mille eest on esmase juhiloa omanikel karistuseks ära võetud juhtimisõigus – antud korduvrikkumised on vähenenud.

Järelkoolituse eesmärk on muuta liiklusõigusrikkujate käitumist ja hoiakuid, et ära hoida edasisi liiklusrikkumisi, saada tagasi juhtimisõigus ja hoiduda juhtimisõiguse uuesti äravõtmisest. Kaudne eesmärk on ka liiklusõnnetuste arvu kahanemine ja vigasaanute ning hukkunute arvu vähenemine. Leian, et järelkoolituse näol on tegemist tõhusa meetmega, avaldamaks liiklusohutusele positiivset mõju, vähendades liiklusalaseid süütegusid ja kaudselt ka liiklusõnnetuste arvu.

ALLIKAD

Ainjärv, H. (2014). *Süütegude liigid*. [Loengumaterjal]. Haapsalu: Tallinna Ülikool

Haapsalu Kolledž.

Barodej, J. (2010). *The evaluation of driver rehabilitation programmes*. [2014, märts 25].

http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf

Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz G. (2002). *EU-Project „Andrea“, Analysis of driver rehabilitation programmes*. Austria: Viin.

Druid. (2012). Final Report: Work performed, main results and recommendations. [2014, aprill 11].

http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?_blob=publicationFile

Eesti Ettevõtluskõrgkool Mainor. (2011). *Järelkoolituse kursuseprogramm KOJU*. [2014, veebruar 27].

http://www.mnt.ee/public/Jarelkoolitusprogramm_KOJU.pdf

Eesti Kohtud. (2014). *Eesti Kohtute koduleht*. [2014, aprill 11].

<http://www.kohus.ee/et/andmebaasid/kohtulahendite-otsing>

Euroopa Komisjon. (2009). *Novice Drivers*. [2014, aprill 11].

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/novice_drivers.pdf

Kuressaare Ametikool. (2013). *Liiklusõigusrikkuja järelkoolituse õppekava*. [2014, veebruar 22].

http://www.mnt.ee/public/Kuressaare_Ametikooli_liiklusõigusrikkuja_jarelkoolituse_oppekava.pdf

Liiklusseadus. (2010). *Riigi Teataja I*. 44, 261. [2014, märts 30].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/114022014003>

Liiklusseadus. (2000). *Riigi Teataja I*. 3, 6. [2014, märts 30].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/13260378>

OECD. (2006). *Young Drivers, The Road to Safety*. [2014, aprill 11].

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06YoungDrivers.pdf>

Sartre 3. (2004). *Muutmaks meie teid ja juhte ohutumaks*. [2014, märts 15].

<http://www.mnt.ee/failid/SARTRE3.pdf>

SafetyNet. (2009). *Novice Drivers*. [2014, aprill 11].

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/novice_drivers.pdf

Supreme. (2007). *Best practices in road safety. Handbook for measures at the country level*. [2014, aprill 11].

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_handbook_for_measures_at_the_country_level.pdf

Vabariigi Valitsus. (2013). *Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003-2015, Aruanne programmi III etapi eesmärkide ja rakendusplaani täitmisest aastal 2012*. [2014, märts 30].

<https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/Aruanne%20RLOPi%20t%C3%A4itmisest%202012.pdf>

Vabariigi Valitsus. (2011). *Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaan aastateks 2012 – 2015*. [2014, märts 20].

http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf

Liiklusõnnetustest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord. *Riigi Teataja I*. 19, 104. [2014, märts 20].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/129122011176>

Maanteeamet. (2013). *Eksamiosakonna põhimäärus*. [2014, märts 22].

<http://www.mnt.ee/public/Eksamiosakond.pdf>

Maanteeamet. (2014). *Maanteeameti koduleht*. [2014, märts 22]. <http://www.mnt.ee/>

Maanteeameti põhimäärus. (2013). *Riigi Teataja I*. 16. [2014, märts 22].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/106032013019>

MKM=Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad. (2011a). *Riigi Teataja I*. 60, 39. [2014, märts 15].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011039>

MKM=Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. (2011b). *Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavade seletuskiri*. [2014, märts 28].

<http://eelnoud.valitsus.ee/main#WrTMIZ65>

Niin, B. (2013). *Järelkoolituse vajalikkus liikluskäitumise mõjutamiseks*. [Diplomitöö]. Sisekaitseakadeemia Politseikolledž.

Tallinna Ülikool. (2011). *Liiklusõigusrikkuja järelkoolitus*. [2014, veebruar 27].

http://www.mnt.ee/public/Liiklusõigusrikkuja_jarelkoolituse_TK_kava.pdf

LISA 1

Liiklusseaduses (2010) sätestatud väärted, mille kohtuväline menetleja on Politsei- ja Piirivalveamet, mis on olulised käesoleva diplomitöö kontekstis:

§ 223. Mootorsõiduki-, maastikusõiduki- või trammijuhi poolt varalise kahju või ettevaatamatusest tervisekahjustuse tekitamine

(1) Mootorsõiduki-, maastikusõiduki- või trammijuhi poolt liiklusnõuete rikkumise eest, kui sellega on tekitatud teisele isikule varaline kahju või ettevaatamatusest tervisekahjustus, – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist ühest kuust kuni kolme kuuni.

§ 224. Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimine lubatud alkoholi piirmäära ületades

(1) Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest isiku poolt, kelle ühes grammis veres on alkoholisisaldus 0,20–0,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisisaldus 0,10–0,24 milligrammi – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(2) Sama teo eest isiku poolt, kelle ühes grammis veres on alkoholisisaldus 0,50–1,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisisaldus 0,25–0,74 milligrammi – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheteistkümne kuuni.

(3) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist järgmiselt:

1) kolmest kuust kuni üheksa kuuni, kui isikut ei ole varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud;

2) kolmest kuust kuni kaheteistkümne kuuni, kui isikut on varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud.

§ 226. Liiklusõnnetuses osalenud juhi poolt pärast liiklusõnnetust alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamine

(1) Alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamise eest, välja arvatud narkootilist või psühhotroopset ainet sisaldavat ravimit sündmuskohal abi osutava kiirabibrigaadi või muu tervishoiutöötaja korraldusel vältimatu abi korras, liiklusõnnetuses osalenud juhi poolt vahetult pärast liiklusõnnetust kuni selle asjaolude väljaselgitamiseni sündmuskohal – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheksateistkümne kuuni.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist kolmest kuust kuni üheksa kuuni.

§ 227. Mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamine

(1) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis – karistatakse rahatrahviga kuni 30 trahviühikut.

(2) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 21–40 kilomeetrit tunnis – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(3) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 41–60 kilomeetrit tunnis – karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheteistkümne kuuni.

(4) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest üle 60 kilomeetri tunnis – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kahekümne nelja kuuni.

(5) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist:

1) käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud süüteo eest ühest kuust kuni kolme kuuni;

2) käesoleva paragrahvi lõikes 3 sätestatud süüteo eest kolmest kuust kuni kuue kuuni;

3) käesoleva paragrahvi lõikes 4 sätestatud süüteo eest kuuest kuust kuni kaheteistkümne kuuni.

§ 230. Mõõdasõidunõuete rikkumine

(1) Mootorsõidukijuhi poolt mõõdasõidunõuete rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui sellega on tekitatud liiklusohu, – karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheteistkümne kuuni.

(3) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist ühest kuust kuni kuue kuuni.

§ 234. Sõiduki peatamise märguande eiramine

(1) Sõidukijuhi poolt sõiduki kohustusliku peatamise märguande tahtliku eiramise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kahekümne nelja kuuni.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist kolmest kuust kuni kaheteistkümne kuuni.

§ 236. Liiklusõnnetusest mitteteatamine

(1) Liiklusõnnetuses osalenud sõiduki juhi poolt liiklusõnnetusest politseile teatamise nõuete rikkumise eest, kui teatamine oli kohustuslik, – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheteistkümne kuuni.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist kolmest kuust kuni üheksa kuuni.

§ 237. Liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemine või liiklusõnnetuses kannatada saanud abitus seisundis oleva inimese abita jätmine

(1) Liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemise või liiklusõnnetuses kannatada saanud abitus seisundis oleva inimese abita jätmise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kahekümne nelja kuuni.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist kuuest kuust kuni kaheteistkümne kuuni. (Liiklusseadus, 2010.)

LISA 2

Liiklusseaduses (2000) sätestatud väärted, mille kohtuväline menetleja on Politsei- ja Piirivalveamet, mis on olulised käesoleva diplomitöö kontekstis:

§ 74'15. Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt ristmikule või reguleeritud ülekäigurajale sõitmine foori keelava tule ajal

(1) Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt foori keelava tule ajal ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 50 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui sellega on tekitatud liiklusohu, – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(3) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kolme kuuni.

§ 74'17. Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt varalise kahju või tervisekahjustuse tekitamine

(1) Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt liiklusnõuete rikkumise eest, kui sellega on tekitatud varaline kahju või inimesele ettevaatamatusest tervisekahjustus, –

karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kolme kuuni.

§ 74'19. Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt lubatud alkoholipiirmäära ületamine

(1) Mootorsõiduki või trammi juhtimise eest isiku poolt, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,20–0,49 milligrammi või ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,10–0,24 milligrammi, – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(2) Sama teo eest isiku poolt, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,50–1,49 milligrammi või ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,25–0,74 milligrammi, – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni ühe aastani.

(3) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist järgmiselt:

1) kolmest kuust kuni üheksa kuuni, kui isikut ei ole varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud;

2) kolmest kuust kuni ühe aastani, kui isikut on varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud.

§ 74'21. Liiklusõnnetuses osalenud juhi poolt pärast liiklusõnnetust alkoholi tarvitamine

(1) Alkoholi tarvitamise eest liiklusõnnetuses osalenud juhi poolt vahetult pärast liiklusõnnetust enne selle asjaolude väljaselgitamist sündmuskohal – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kaheksateistkümne kuuni.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist kolmest kuust kuni üheksa kuuni.

§ 74'22. Mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamine

(1) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis – karistatakse rahatrahviga kuni 30 trahviühikut.

(2) Mootorsõiduki juhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 21–40 kilomeetrit tunnis – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(3) Mootorsõiduki juhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest üle 40 kilomeetri tunnis – karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut või arestiga või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni ühe aastani.

(4) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kolme kuuni.

(5) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 3 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kuue kuuni.

§ 74'24. Mõõdasõidunõuete rikkumine

(1) Mootorsõidukijuhi poolt mõõdasõidunõuete rikkumise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui sellega on tekitatud liiklusohu, – karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni ühe aastani.

(3) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kuue kuuni.

§ 74'30. Sõiduki peatamise märguande eiramine

(1) Sõidukijuhi poolt sõiduki kohustusliku peatamise märguande tahtliku eiramise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 200 trahviühikut või arestiga või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kahe aastani.

(1'1) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist kolmest kuust kuni ühe aastani.

(2) Sõiduki peatumise märguanne on kohustuslik, kui selle on andnud kehtestatud korras politseiametnik, abipolitseinik või muu isik, kes on selleks volitatud seaduse või seaduse alusel antud muu õigusaktiga.

§ 74'31. Liiklusõnnetusest mitteteatamine

(1) Liiklusõnnetuses osalenud sõiduki juhi poolt liiklusõnnetusest politseile teatamise nõuete rikkumise eest, kui teatamine oli kohustuslik, – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni ühe aastani.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist kolmest kuust kuni üheksa kuuni.

§ 74'32. Liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemine

(1) Liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemise või liiklusõnnetuses kannatada saanud abitus seisundis oleva inimese abita jätmise eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut või arestiga või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kahe aastani.

(2) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist kuuest kuust kuni ühe aastani.

§ 74'35. Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt liiklusnõuete muu rikkumine

(1) Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt liiklusnõuete rikkumise eest, kui puudub käesoleva seaduse §-des 74'1–74'27, 74'30–74'32 või 74'64 sätestatud väärteokoosseis – karistatakse rahatrahviga kuni 50 trahviühikut.

(2) Sama teo eest, kui sellega on tekitatud liiklusohu, – karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.

(2'1) Kohus või kohtuväline menetleja võib kohaldada käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmist ühest kuust kuni kolme kuuni

LISA 3

Karistusseadustiku 23. peatükis sätestatud liiklussüüteod, mis on olulised käesoleva diplomitöö kontekstis:

§ 422. Sõidukijuhi poolt liiklusnõuete ja sõiduki käitusnõuete rikkumine

(1) Mootor-, õhu- või veesõiduki või trammi või raudteeveeremi juhi poolt liiklus- või käitusnõuete rikkumise eest, kui sellega on ettevaatamatusest tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm, – karistatakse kuni viieaastase vangistusega.

(2) Sama teo eest, kui sellega on põhjustatud kahe või enama inimese surm, – karistatakse kolme- kuni kaheteistaastase vangistusega.

§ 423. Sõidukijuhi poolt liiklusnõuete ja sõiduki käitusnõuete rikkumine ettevaatamatusest

(1) Mootor-, õhu- või veesõiduki või trammi või raudteeveeremi juhi poolt liiklus- või käitusnõuete rikkumise eest ettevaatamatusest, kui sellega on tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm, – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.

(2) Sama teo eest, kui sellega on põhjustatud kahe või enama inimese surm, – karistatakse ühe- kuni viieaastase vangistusega.

§ 424. Mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis

Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.