

Veapunktisüsteemi rakendamise vajalikkus ja oodatav mõju Eesti liiklusohutusele

Tallinna Tehnikakõrgkool

Töö reg nr



Maanteeamet

Tallinn 2009

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. UURINGU EESMÄRK JA STRUKTUUR	5
1.1. UURIMISTÖÖ EESMÄRK	5
2. EESTI LIIKLUSOHUTUSE JA LIIKLUSEESKIRJA RIKKUMISTE ÜLEVAADE.....	7
3. VEAPUNKTISÜSTEEMI EESMÄRGID JA STRUKTUUR.....	17
3.1. VEAPUNKTISÜSTEEMIDE RAKENDAMISE EESMÄRGID	19
4. ÜLEVAADE VEAPUNKTISÜSTEEMI ALASTEST UURINGUTEST	20
4.1. VEAPUNKTISÜSTEEMI KASUTUSE AJALOO LINE KONTEKST (S. NOLÉNI JÄRGI).....	20
4.2. RAKENDATUD VEAPUNKTISÜSTEEMIDE OLEMUS	21
4.3. VEAPUNKTIDE ARVESTUSSÜSTEEM.....	21
4.4. VEAPUNKTISÜSTEEMI RAKENDAMISE TULEMUSED.....	24
4.5. IIRIMAA VEAPUNKTISÜSTEEM UUS.....	25
4.6. VEAPUNKTISÜSTEEM POOLAS UUS.....	27
4.7. SAKSAMAA VEAPUNKTISÜSTEEM.....	31
4.8. MUUDE VEAPUNKTISÜSTEEMIDE KOKKUVÕTE	34
4.9. LIIKLUSREEGLITE EIRAMISED JA MÄÄRATAV PUNKTIDE ARV	39
4.10. VEAPUNKTISÜSTEEMI ALANE KVALITEEDIUURING	43
4.10.2. Intervjuu Joël Valmain'iga Euroopa Komisjonist.....	43
4.10.2. Intervjuud riiklike institutsioonide esindajatega.....	45
4.10.3. Intervjuu Leedu Regitra direktori Saulius Šuminas'ega.....	46
4.10.4. Intervjuu Saksamaa esindaja professor Wolfgang Schubertiga.....	48
4.11. VEAPUNKTISÜSTEEMIDE KRIITIKA.....	51
5. PUNKTISÜSTEEMI VÕIMALIK MUDEL EESTIS.....	52
5.1 KOKKUVÕTE VEAPUNKTISÜSTEEMI ÜMARLAUAST	52
5.2. VEAPUNKTISÜSTEEM JA JOOBES JUHID	54
5.3. EESTI VEAPUNKTISÜSTEEMI KONTSEPTSIOON	57
KOKKUVÕTE	62
KASUTATUD KIRJANDUS	67
LISA 1.....	68
LISA 2.....	68

Sissejuhatus

Uurimuse üldiseks eesmärgiks on avada rahvusvahelist praktikat veapunktisüsteemide kasutamise ja mõjude osas, võttes arvesse Euroopa riike kogemust. Autorid lähtuvad arusaamast, et veapunktisüsteem on üks võimalikke abinõusid liiklusohutuse parandamisel. Liiklusohutuse praegust olukorda saab parandada eri meetmete ja abinõude kooskasutamisel – alates maanteeinfrastruktuuri nüüdisajastamisest kuni sõidukijuhtide liikluskäitumise muutumiseni. Mitmete riikide kogemus on näidanud, et liiklusohutuse parandamine on kompleksne tegevuste kogum, üksiktegevuste rakendamise mõjususe on enamasti väike. Seetõttu kasutatakse järjest enam ka liiklusohutuse parandamiseks nn *benchmarking*’ut ehk teiste riikide positiivsete kogemuste kasutamist.

Aina rohkem otsitakse üleeuroopaliselt koostööpartnereid, et uurida liiklusohutuse parandamise võimalusi ja nende rakendamise efektiivsust riikide lõikes. Riikideülesed liiklusohutuse teaduslikud uuringud loovad tulevikus võrdlusvõimaluse eri meetmete kasutamise mõjususe analüüsiks ja nende meetmete auskohaspetsiifilistest erisustest – miks ühed meetmed on ühes riigis tõhusamad kui teises riigis. Tulemuste võrdlus loob laiapõhjalise baasi liiklusohutuse parandamiseks kasutatavate meetmete (eba)sobivuse kohta.

Uuring avab Euroopa riikides rakendatavaid veapunktisüsteeme, mis on leidnud nii poolehoidu kui ka kriitikat. Olenemata liiklejate suhtumisest, on paljude riikide esindajad väljendanud Euroopa liiklusohutuse suurüritustel oma positiivseid seisukohti veapunktisüsteemi kui liikluskäitumist parandava mõjutusviisi tõhususe üle. Veapunktisüsteemi rakendamist peetakse mitmetes riikides liikluskäitumist parandavaks meetmeks.

Eestis on rakendatud edukalt mitmeid liiklusohutust parandavaid meetmeid, mis põhiliselt puudutavad transpordi infrastruktuuri parandamist ja liiklusjärelvalvet. Mootorsõidukijuhtide liikluskultuuri parendamist toetavate meetmete rakendamine on olnud tagasihoidlikum. Eestis on mõneti agressiivse liikluskäitumise üheks mõõdetavaks tunnuseks liiklusreeglite eiramise kasv ja kõrge liiklusõnnetuste ja nendes vigasaanute ning hukkunute arv. Seetõttu on autorite

arvates väga vajalik tegeleda veapunktisüsteemi kui terviku juurutamise vajalikkuse analüüsiga.

Eestis sai veapunktisüsteemi kavand esialgse heakskiidu valitsuse liikluskomisjonilt juba 1998. aasta kevadel, kuid paraku ei rakendatud veapunktisüsteemi ja selle edasiarendamine jäi seisma ligi kümneks aastaks. Järgnevas uuringus avatakse Euroopa riikide veapunktisüsteemi plusse ja miinuseid koos preventiivsete tegevustega, viimane peab olema mis tahes veapunktisüsteemi lahutamatu osa – vastasel korral on tegemist mittetõhusa süsteemiga.

Uurimus valmis Enno Lendi, Gunnar Meinhardi, Ants Kuke ja üliõpilase Madis Rohula koostöös.

1. Uuringu eesmärk ja struktuur

1.1. Uurimistöö eesmärk

Euroopa Komisjonis 2003. aasta oktoobris formuleeritud soovitude kohaselt on pandud põhirõhk liiklusohutuse parandamisele järgmistel suundadel:

- sõidukijuhtimise vähendamine joobeseisundis;
- sõiduki turvavarustuse kasutamise suurendamine;
- lubatud suurima sõidukiiruse ületajate vähendamine;
- kontrolli tõhustamine sõidukite tehnilise seisukorra üle;
- professionaalsete juhtide sõidu- ja puhkeajarežiimist kinnipidamine.

Lisaks nendele tuleb suuremat tähelepanu pöörata ka automaatse liiklusejärelvalvesüsteemi (kiirus, pikivahe, foori nõuded) juurutamisele. Nimetatud meetmete rakendamine ei ole piisavalt tõhus sõidukijuhtide hoiakute muutmiseta – küsimus on pigem selles, kuidas neid eesmärgi saavutada. Ohutus ja turvalisus sõltuvad ühelt poolt seadusandlusest ja infrastruktuuri olukorrast, teisalt aga liiklejate vastutustundest. Riigi ülesanne on luua tingimused, mis võimaldaksid eesmärgi täita. (Allikas: Transpordi arengukava 2006–2013, majandus-ja kommunikatsiooniministeerium).

Eestis on siiani liiklusalaste väärtegade karistuste iseloom peamiselt reaktiivne ja teatud juhtudel on karistuse tulemuseks mittesoovitavate käitumismudelite areng, mis on iseloomulik just väljakujunemisejärgus noorte liiklejate sihtrühmale. Veapunktsüsteemi rakendamine Eestis oleks eelkõige suunatud käitumishäiretega liiklejate grupi väljasõelumisele ning nende individuaalseks nõustamiseks selleks loodud tugimeetmete abil. Riskigruppide tugimeetmed on viidud vastavusse väljaselgitatud käitumishäirete korrigeerimise vajadusega, pidades silmas sotsiaalset sidusust.

Uurimistöö eesmärgiks on analüüsida liiklusrikkumiste ja rakendatud karistuslike meetmete mõju (viimase viie aasta dünaamika) ja anda ülevaade teiste maade veapunktsüsteemi rakendamise kogemustest **ning pakkuda välja Eestis rakendamiseks veapunktsüsteemi (edaspidi VPS) mudel koos mitmete preventsiiooni- ja rehabilitatsioonimudelitega**. Selle uurimistöö valmimisel peaks tekkima argumenteeritud arusaam, kas veapunktsüsteemi rakendamine aitab kaasa rahvusliku liiklusohutuse programmis sätestatud eesmärkide

saavutamisele aastaks 2015 (Allikas: Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm (edaspidi ERLP) aastateks 2003–2015).

Uurimistöös lähtutakse Eesti eri institutsioonide statistikast ja sellest tulenevalt analüüsitakse liiklusohutuse hetkeolukorda. Liiklusõnnetuste arvud, raskusaste ja teatud liiklusalaste väärtegade statistilised näitajad on meil oluliselt kõrgemad kui teistes arenenud Euroopa riikides. Samas pole selgelt määratletud, kas kõrgemad näitajad on struktuuriliselt erinevad ning miks on Baltimaade ja Euroopa endiste sotsialismimaade liiklusohutuse tase erinev.

Uuringu läbiviimisel keskendutakse järgmistele põhiosadele:

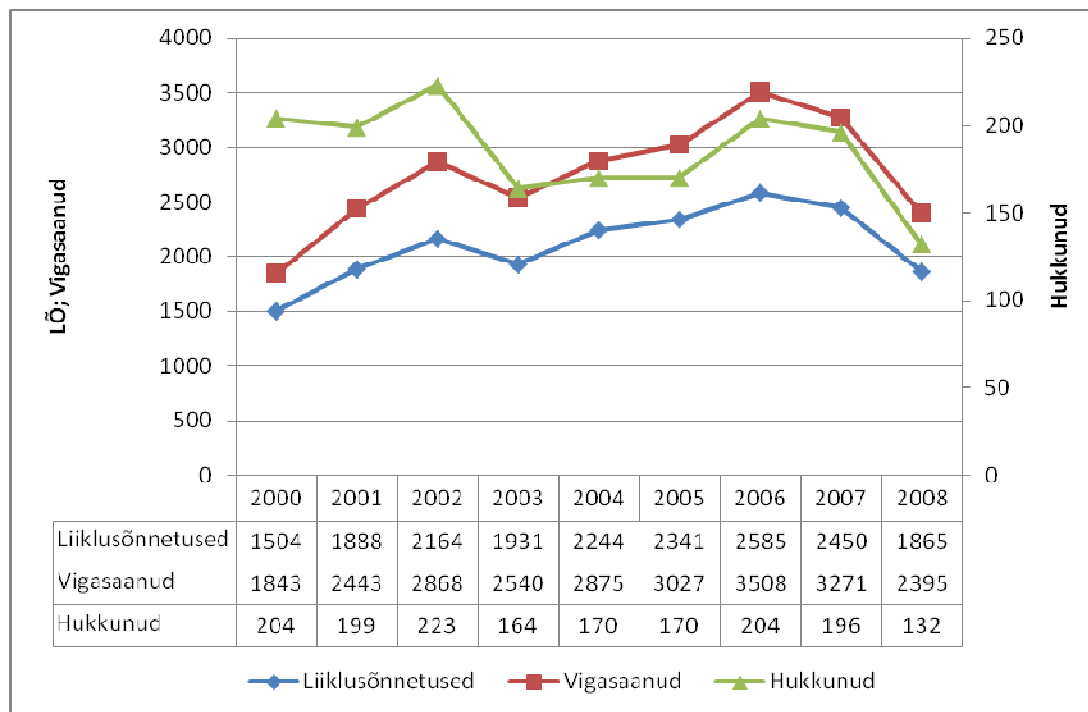
- Eestis toime pandud liiklusalased rikkumised, karistuse mõju lühemas ja pikemas perspektiivis ehk karistusmodeli efektiivsus.
- Veapunktiüsteemid, nende rakendamise kogemused ja tõhususe hinnangud teiste riikide kogemustest lähtuvalt (*benchmarking*). Võimalusel analüüsitakse veapunktiüsteemi kehtestamisele eelnenud seisukohti.
- Veapunktiüsteemide võimalikud alternatiivid ja nende kehtestamisest saadava võimaliku tulemi tõhususe hindamine Eesti kontekstis.
- Veapunktiüsteemi rehabilitatsioonimeetmete koostoime olemus ja korraldus.

2. Eesti liiklusohutuse ja liikluseeskirja rikkumiste ülevaade

Teatavasti on liikluseeskirja nõuete eiramise ning liiklusõnnetuste, vigastatute ja hukkunute arvu vahel põhjus-tagajärg seosed. Liiklusohutustaseme parandamisel tuleb edaspidi keskenduda rohkem nii sõidukijuhtide, kaasreisijate kui ka jalakäijate liikluskäitumise parandamisele. Parem liikluskorraldus, ohutumad autod, ohutum infrastruktuur ja liikluse mehitatud või automaatne järelevalve loovad turvalisema liikluskeskkonna, kuid oskamatud ja valede harjumustega või teadlikult pahatahtliku käitumisega liiklejad vähendavad liikluskeskkonna positiivset mõju. Seepärast on oluline liiklusohutusprogrammi eesmärkide täitmisel muude faktorite kõrval rõhutada liiklejate õigete hoiakute ja käitumisharjumuste kujundamist, mille eelduseks on efektiivne liikluskontroll.

Eesti liiklusohutuse strateegilise eesmärgina on püstitatud järgmine ülesanne nn „Visioon 100”. See tähendab, et aastaks 2015 tuleb Eestis saavutada olukord, kus liiklusõnnetustes hukkunute arv aastas ei ületa 100.

Joonis 1. Liiklusõnnetuste, vigasaanute ja hukkunute arvud 2000.–2008. a.



Allikas: statistikaamet, 2009.

Jooniselt 1 selgub, et 2008. aasta liiklusohutuse näitajad on paremad kui 2007. ja 2006. aasta vastavad näitajad, kuid see võib olla ebastabiilne trend nagu ka varasematel aastatel (hukkunute ja vigasaanute arvude perioodiline kõikumine on omane enamikele riikidele ja nende põhjused raskesti selgitatavad).

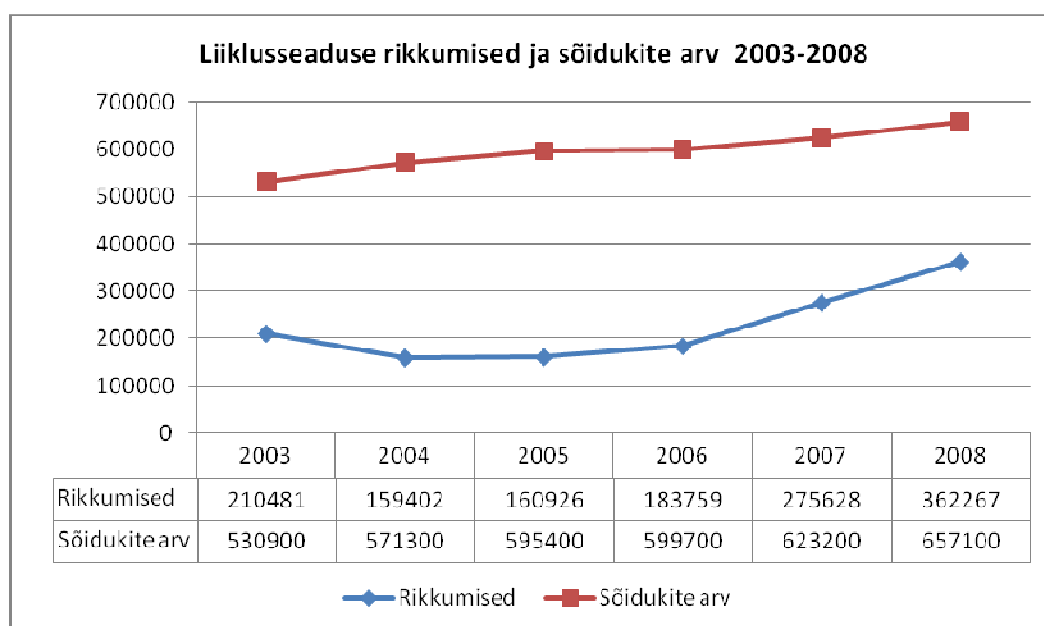
Eesti liiklusohutuse näitajad on võrreldes 1990ndate algusega palju paranenud. Näiteks oli hukkunute arv 1990ndate alguses ligi 500 (1990. a. – 436 ja 1991. a. – 490). Praeguseks on hukkunute arv jõudnud mootorsõidukite koguarvu ja läbisõidetud kilomeetrite juures 1950ndate tasemeni. Autode arv on poole sajandi taguse ajaga suurenenud aga 51,1 korda ehk 2009. a alguses oli 639 472 registreeritud sõidukit.

Jooniselt 1 esitatud arvandmete analüüs näitab, et aastaks 2008 on:

- liiklusõnnetuste hulk kasvanud võrreldes 2000. aastaga 24% võrra;
- vigastatute hulk kasvanud võrreldes 2000. aastaga 30% võrra;
- hukkunute hulk vähenenud võrreldes 2000. aastaga 55% võrra.

Teiselt poolt tuleb hinnata meie liiklusohutuse olukorda nüüdisaja andmetega Euroopa Liidu liikmesriikides, 2008. aasta andmeil oli meil miljoni elaniku kohta 99 hukkunut, EL-i 27 keskmine tase on 77 hukkunut miljoni elaniku kohta. (Allikas: Care, 2009).

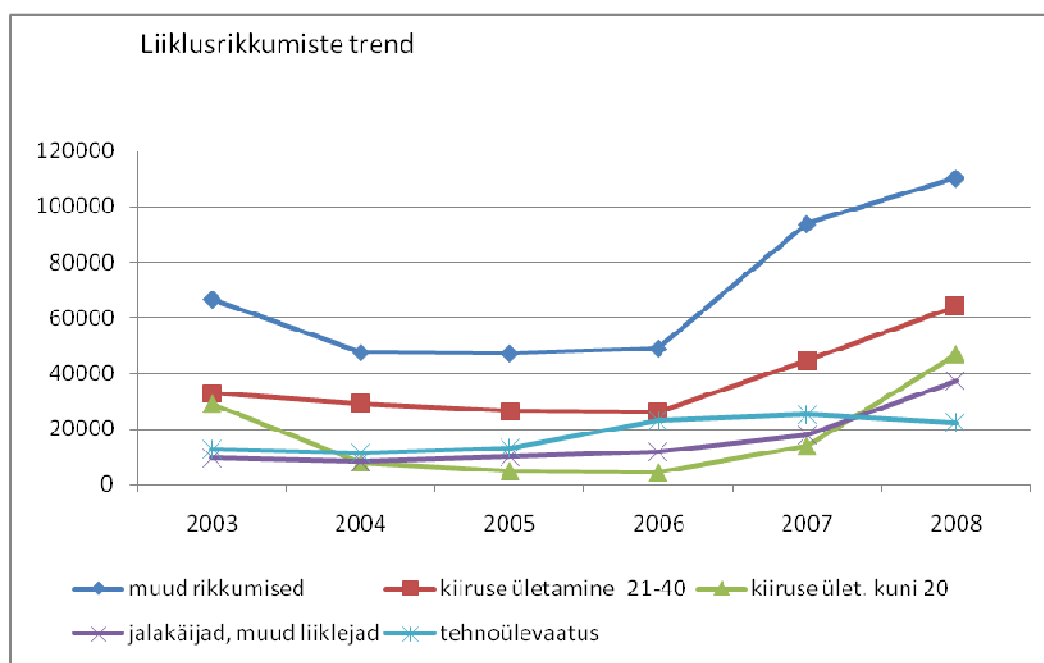
Joonis 2. Liiklusseaduste rikkumiste ja sõidukite arvu dünaamika 2003.–2008. a.



Allikas: politseiamet, 2009.

Jooniselt 2 nähtub, et alates 2003. aastast on fikseeritud liiklusrikkumiste arv sõidukite kohta aastate lõikes kõikunud, kuid vaadeldud ajavahemikus on liiklusõnnetuste arv suurenenud siiski kiiremini kui sõidukite arv – kui sõidukite arv on suurenenud 24% võrra, siis rikkumiste arv on kasvanud 72%. Loomulikult võib rikkumiste suurem arv olla põhjustatud järjekindlamast liiklusjärelvalve korraldusest, st registreeritud rikkumiste osakaal tegelikest võib olla uuritaval perioodil erinev, kuid sellegipoolest on avastatud rikkumiste arv pidevalt suurenenud. Kuna selle uuringu keskseks eesmärgiks ei ole analüüsida detailselt liiklusõnnetuste põhinäitajate dünaamikat ja liiklusõnnetuste tekkepõhjuseid, siis piirduakse liiklusrikkumiste põhitrendide väljatoomisega ja liiklusrikkumiste üldise kirjeldamisega.

Joonis 3. Enam levinud liiklusrikkumiste trend 2003.–2008. a.



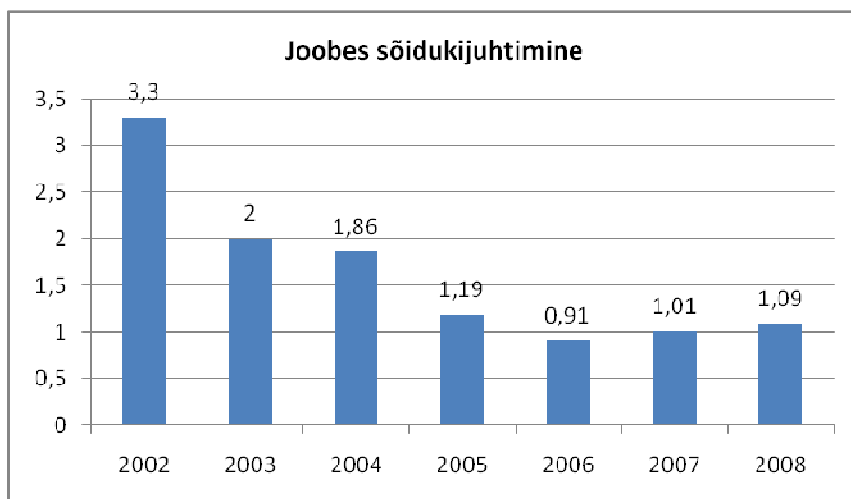
Allikas: politseiamet, 2009.

Jooniselt 3 selgub, et muud rikkumised (põhiliselt kinnitamata turvavöö), lubatud sõidukiiruse ületamine 21–40 km/h ja kiiruse ületamine kuni 20 km/h on kõige sagedasemad rikkumised ja teisalt ka liiklusõnnetuste levinumad põhjused. Tabelis 1 on esitatud rikkumiste arvud sama ajavahemiku kohta.

Joobes sõidukijuhtide olukord on püsinud viimased kolm aastat stabiilsena, joobes või jäänähtudega juhtide osakaal on ca 1 protsent. 2008.aasta esimese üheksa kuu jooksul läbi

viidud politseireidide tulemusena võib väita, et alkoholi nähtudega ja joobes juhtide osakaal Eesti liikluses on kokku 1,09 protsenti (*Liikluskäitumise monitooring – LIMO 2008, Maanteeamet*).

Joonis 4. Joobes sõidukijuhtide (protsent kontrollituist joobes või jääknähtudega)



Allikas: LIMO 2008- Liikluskäitumise monitooring, Maanteeamet.

Kui võtta aluseks põhimaanteeade enamkoormatud lõikude liiklussageduse andmed ehk aasta keskmised ööpäevase liiklussagedus (AKÖL) 2007.aastal, siis näiteks Tallinna- Narva maanteel Tallinna piiri lähedal on joobes sõidukijuhte ca 350 ööpäeva jooksul (eeldades et joobes sõidukijuhtide osakaal on 1,09 protsenti vastavalt joonisele 4).

Kogu Eesti põhimaanteeade liiklussagedustele tuginedes võib väita, et ööpäeva kestel jubib alkoholi joobes või jääknähtudega mootorsõidukit ca 3500 juhti.

Tabel 1. Liikluseeskirja rikkumiste määrad ja dünaamika 2003–2006.

Liiklusseadus	Rikkumise selgitus	2003	2004	2005	2006
§ 74. '35 lg 1	muud rikkumised	66 740	47 616	47 306	48 964
§ 74. '22 lg 2	kiiruse ületamine 21–40 km/h	32 806	29 212	26 394	26 113
§ 74. '22 lg 1	kiiruse ületamine kuni 20 km/h	29 075	8037	5008	4507
§ 74. '36	jalakäijad, muud liiklejad	9581	8132	9839	11 599
§ 74. '7	tehnoulevaatus	12 596	11 224	13 063	22 991

Praegu on aktuaalseks väljakutseks liiklusohutuse näitajate parandamine. Kuid tegemist on komplitseeritud eesmärgiga, mis vajab panustamist nii infrastruktuuri kui ka liiklusjärelvalvesse. Samuti on vaja muuta sõidukijuhtide liikluskäitumist. Politseiameti andmeil oli 2008. aastal sõidukijuhte, kes eirasid liikluseeskirja nõudeid: 5–9 korda 931 ja 10–14 korda 54 sõidukijuhti. Tegelik liiklusrikkumiste arv on arvatavasti märksa suurem kui fikseeritud rikkumised. Seega ligi tuhat juhti on liiklusrikkujate tipus ja kujundavad paljude teiste sõidukijuhtide liikluskäitumist – algajate ja noorte juhtide hoiakud kujunevad välja nn mudelõppimise tulemusena; autokoolides omandatud teadmised, oskused kujunevad aja jooksul ümber.

Tabel 2. Sõidukite arvud maakondade lõikes 2003.–2008. a.

Maakond	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Harju maakond	221 271	237 233	253 538	283 723	283 299	224 189
sh Tallinn	177 149	190 479	205 773	231 041	235 213	156 909
Hiiu maakond	6160	6647	6656	7341	6922	8817
Ida-Viru maakond	46 261	49 419	50 412	57 354	49 388	61 621
Jõgeva maakond	15 313	16 609	17 199	19 302	17 262	23 270
Järva maakond	15 465	16 489	16 004	17 803	15 828	20 302
Lääne maakond	13 534	15 447	16 107	17 784	15 935	19 449
Lääne-Viru maakond	27 824	29 493	30 269	33 229	28 719	37 389
Pärnu maakond	14 556	16 407	17 648	20 875	20 536	25 933
Põlva maakond	34 077	36 419	37 483	41 038	35 770	46 452
Rapla maakond	16 667	18 013	18 000	19 836	18 265	23 278
Saare maakond	15 485	16 747	16 862	18 911	17 678	23 108
Tartu maakond	51 363	54 917	55 719	60 858	53 131	67 786
Valga maakond	14 932	16 183	16 734	18 688	16 129	19 778
Viljandi maakond	21 696	23 491	24 162	27 150	24 739	31 653
Võru maakond	16 274	17 799	18 616	20 941	19 535	24 069
Kokku	530 878	571 313	595 409	664 833	623 136	657 094

Allikas: statistikaamet, 2009.

Uuritaval ajavahemikul näidatud sõidukite arvud (ilma haagiseta) on suurenenud 23,7 protsenti, keskmine juurdekasv aasta kohta on 4,7 protsenti. Siinjuures tuleb tõdeda, et tegelikult liikluses olevate mootorsõidukite arv on väiksem, kuna ühel omanikul võib olla mitu sõidukit. Kui aluseks võtta Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmed, siis kindlustuslepinguid oli 2008. aastal 565 100. Seega tõenäoline liiklejate arv on ca 565 500, sest kõikidel sõidukitel pole kehtivat kindlustuslepingut.

Järgmises tabelis on näidatud liiklusrikkumiste dünaamika maakondade lõikes.

Tabel 3. Liiklusreeglite rikkumised maakondade lõikes 2003.–2008. a.

Maakonnad	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Harju maakond	70 312	49 510	50 194	54 764	88 556	113 534
sh Tallinn	51 222	32 627	34 775	40 839	60 031	75 187
Hiiu maakond	709	629	568	644	866	1267
Ida-Viru maakond	10 790	12 733	14 489	14 627	17 980	25 926
Jõgeva maakond	2583	2666	2827	3386	5853	5902
Järva maakond	3332	3010	2649	2633	6140	9127
Lääne maakond	1736	1510	2568	2879	4718	5945
Lääne-Viru maakond	4092	5286	4795	4373	6035	9269
Pärnu maakond	12 358	9387	8591	10 642	14 624	16 243
Põlva maakond	2362	2005	2026	2409	4452	6334
Rapla maakond	2774	2737	2963	2742	4335	6726
Saare maakond	1583	1552	1948	1906	2486	3603
Tartu maakond	13 718	9951	8387	11 924	16 861	25 167
Valga maakond	3722	3588	2922	3383	4921	7584
Viljandi maakond	3131	3439	2901	3800	5809	7819
Võru maakond	4855	3603	3467	3813	5799	7720
Kokku	138 057	111 606	111 295	123 925	189 435	252 166

Allikas: politseiamet, 2009.

Liiklusrikkumiste arv on samas ajavahemikus kasvanud 82,6 protsenti, aasta keskmine juurdekasv on 16,5 protsenti. Siit järeldub, et liiklusrikkumiste hulk on kasvanud ca 3,5 korda

rohkem võrreldes sõidukite hulga kasvuga. Seega võib tegemist olla kumulatiivse mõjuga, mis johtub nii sõidukijuhtide liikluskäitumise halvenemisest kui ka liiklusjärelvalve tõhustamisest.

Tabel 4. Sõidukite arvu ja liiklusrikkumiste suhtarvud maakondade lõikes 2003.–2008. a.

Maakonnad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Kasv 2003/2008 %-des
Harju maakond	0,318	0,209	0,198	0,193	0,313	0,506	59,4
sh Tallinn	0,289	0,171	0,169	0,177	0,255	0,479	65,7
Hiiu maakond	0,115	0,095	0,085	0,088	0,125	0,144	24,9
Ida-Viru maakond	0,233	0,258	0,287	0,255	0,364	0,421	80,4
Jõgeva maakond	0,169	0,161	0,164	0,175	0,339	0,254	50,4
Järva maakond	0,215	0,183	0,166	0,148	0,388	0,450	108,7
Lääne maakond	0,128	0,098	0,159	0,162	0,296	0,306	138,3
Lääne-Viru maakond	0,147	0,179	0,158	0,132	0,210	0,248	68,6
Pärnu maakond	0,849	0,572	0,487	0,510	0,712	0,626	-26,2
Põlva maakond	0,069	0,055	0,054	0,059	0,124	0,136	96,7
Rapla maakond	0,166	0,152	0,165	0,138	0,237	0,289	73,6
Saare maakond	0,102	0,093	0,116	0,101	0,141	0,156	52,5
Tartu maakond	0,267	0,181	0,151	0,196	0,317	0,371	39,0
Valga maakond	0,249	0,222	0,175	0,181	0,305	0,383	53,8
Viljandi maakond	0,144	0,146	0,120	0,140	0,235	0,247	71,2
Võru maakond	0,298	0,202	0,186	0,182	0,297	0,321	7,5

Allikas: statistikaamet ja politseiamet, 2009.

Tabelis 4 esitatud suhtarvud näitavad liiklusrikkumiste arvu ühe sõiduki kohta, näiteks Harju maakonnas oli 2008. aastal 0,506 rikkumist ühe sõiduki kohta. Osa liiklusrikkumistest teevad sõidukijuhid, kes on pärit teistest Eesti piirkondadest või välismaalt. Seega need suhtarvud näitavad liiklusrikkumiste taset maakonniti, kuid ei näita üheselt selle maakonna sõidukijuhtide seaduskuulekust.

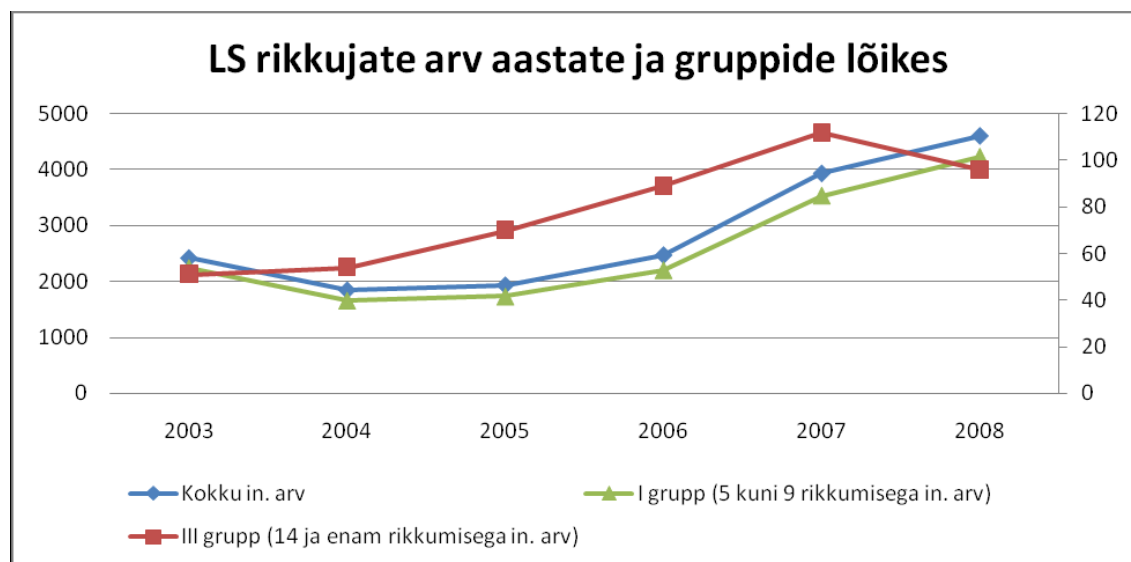
Kõige intensiivsem liiklusrikkumiste kasv on olnud Lääne maakonnas. Võib-olla on põhjuseks Lääne-Eesti saarte transiitliiklus Rohuküla-Virtsu suunal. Pärnu maakonnas on liiklusrikkumiste tase püsinud kõige kõrgem – 0,626 rikkumist sõiduki kohta ja on languse trendil.

Liiklusseadust rikkunud juhtide arv näitab teisalt veapunktiüsteemi potentsiaalsete subjektide arvu – eriti nende sõidukijuhtide arv, kes rikuvad liiklusseadust korduvalt ja süsteemselt. Politseiameti analüüsi ja planeerimisosakonna poolt koostatud ülevaates (Tarmo Saar. 2008.aasta liiklushuligaanid, 2009) on jaotatud sagedasemad rikkujad kolme gruppi:

- I –grupp- 5-9 rikkumist;
- II – grupp – 10-13 rikkumist;
- III –grupp – 14 ja enam rikkumist.

Liiklusjärelvalve ja korrakaitse osakonna spetsialistide arvates on I-grupi sõidukijuhid preventsooniliste meetmete rakendamise sihtrühm, teine on vahepealne ja kolmas pigem parandamatute liiklejate sihtrühm.

Joonis 5. Liiklusseaduse rikkujate arv grupiti (va II grupp) ja kokku, kusjuures III grupi väärtused on sekundaarteljel.



Allikas: T. Sari. 2008.aasta liiklushuligaanid 2009, Politseiamet.

Jooniselt 5 nähtub, et paadunud liiklusrikkujate arv (14 ja enam rikkumist aastas) on üldiselt kasvanud. Kas 2008.a. alanud langus on jätkuv, seda ei saa nende andmete alusel veel kinnitada, sest pole võimalik hinnata nii lühikese perioodi vältel juhuslikkuse mõju.

Tabel 5. Liiklushuligaanide üldarvud aastate ja gruppide lõikes

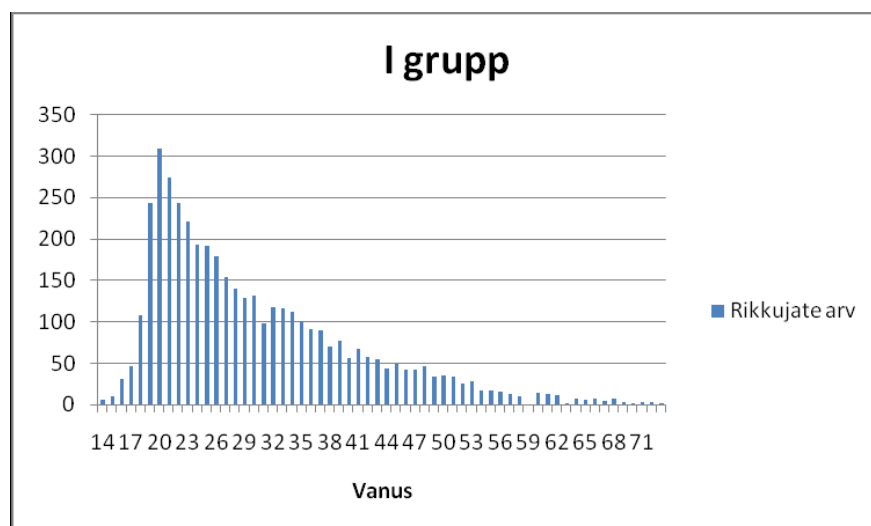
Sihtgrupp	2003	2004	2005	2006	2007	2008
I grupp (5-9 rikkumist)	2234	1651	1725	2197	3531	4228
II grupp (10-13 rikkumist)	132	140	138	186	287	275
III grupp (4 ja enam rikkumist)	51	54	70	89	112	96
Kokku juhtide arv (I, II ja III grupp)	2420	1845	1933	2472	3930	4599
Max rikkumiste arv ühel juhil	34	49	63	47	56	49

Allikas: T. Sari. 2008.aasta liiklushuligaanid 2009, Politseiamet

Tabelist 5 selgub, et pidevalt on kasvanud I grupi mootorsõidukijuhtide arv, 2008.a kasv võrreldes 2007.a. oli 19,7 protsenti. Kui eeldada seda, et veapunktisüsteemi sihtrühmaks oleks eelpool toodud tabelis toodud isikud, siis peaks veapunktisüsteemi rakendamine tegelema ca 4500 juhiga. Küsitav on veapunktisüsteemi rakendamise tõhusus III grupile (paadunud rikkujad), pigem lisanduvad need juhid, kellel on 3 või 4 rikkumist aastas.

Analüüsides liiklusrikkujate vanust I grupis, siis domineerib juhid vanuses 18-27 aastat (suurem üldistuse puhul ka 18-39 aastat). Joonisel 6 on esitatud liiklushuligaanide vanuste histogramm (*ibid*)

Joonis 6. Liiklushuligaanide vanuseline jaotus.



Tabel 6. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste ülevaate analüüs 2003.–2008. a.

Avarii liik	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Kokkupõrge jalakäijaga	500	602	635	627	506	439
Kokkupõrge loomaga	9	17	18	32	25	14
Kokkupõrge ees liikuva sõidukiga	99	151	195	161	154	148
Kokkupõrge seisva sõidukiga	54	82	95	109	99	42
Kokkupõrge sõidukiga küljelt	239	354	369	473	476	373
Kokkupõrge teel oleva takistusega	7	7	13	13	15	13
Kokkupõrge teevälise takistusega	51	93	125	246	242	270
Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	167	240	214	265	221	160
Muu liiklusõnnetus	117	152	122	75	91	62
Sõiduki teelt väljasõit	401	425	473	490	509	249
Sõiduki ümberpaiskumine teel	13	27	36	51	57	68
Sõidukite külgkokkupõrge	24	44	39	43	45	27
KOKKU	1681	2194	2334	2585	2440	1865

Allikas: politseiamet, 2009.

Tabeli andmeil on kiiremini kasvavad õnnetused:

- kokkupõrge teevälise takistusega – 5,3 korda;
- kokkupõrge sõidukiga küljelt – 1,6 korda;
- kokkupõrge ees liikuva sõidukiga – 1,5 korda.

Seega kokkuvõtteks tuleb tõdeda, et liikluses vigastatute ja hukkunute määr sõltub otseselt liiklusõnnetuste arvust, viimane korreleerub liiklusreeglite rikkumiste määra ja liiklejate hoiakutega. Eelpool öeldule tuginedes tuleb liiklusõnnetuste arvu vähendamise ja veapunktsüsteemi kavandamisel keskenduda just I ja II rikkujate gruppidele, eeldatavasti aitab veapunktsüsteem muuta sõidukijuhtide suhtumist liiklusreeglite täitmisel, vähendamata muude mõjutusvahendite kasutamise olulisust. Kui soovime jõuda olukorrani, et meie teedel ei oleks hukkunute arv 2013. aastal viimase kolme aasta keskmisena rohkem kui 118, (Allikas: Transpordi arengukava 2006–2013, majandus- ja kommunikatsiooniministeerium), siis tuleb aktiivselt tegeleda kõikide liiklusohustust parandavate meetmetega.

3. Veapunktisüsteemi eesmärgid ja struktuur

Teatavasti on Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003.–2015. aasta 2008–2011 rakendusplaanis (majandus- ja kommunikatsiooniministeerium) ette nähtud tegevusena seadusloome valdkonnas meetme A1.1.1 liiklusseaduse täiendamine VPS-iga. Ühtset VPS-i Euroopas kasutusel ei ole ning süsteemid on väga erineva loogilise ülesehitusega. Järgmistes peatükkides antakse ülevaade Euroopa riikide VPS-i kasutuselevõtust, ülesehitusest ja mõjust liiklusohutusele.

VPS pole mingil juhul jätk kehtivale karistusseadusele. Selle peamine eesmärk on distsiplineerida sõidukijuhte liiklusrikkumiste arvestussüsteemi kaudu koos proaktiivsete meetmete ehk rehabiliteerimistegevusega. Praegu on liikluskäitumise riskigrupis levinud arvamus, et liiklusrikkumisi käsitletakse ükshaaval ja teatud rikkumise heastamiseks piisab trahvi maksmisest (vt tabelis 1 esitatud trende). Piiratud hulga mootorsõidukijuhtide käitumine ehk nn halb eeskuju aitab kaasa liiklusrikkumist soosivale liikluskäitumisele, kuna paljud juhid on aldis matkivale liikluskäitumisele. Politseiameti andmeil rikkus 2008. aastal vähemalt viis korda liiklusreegleid ligi tuhat inimest, viis liiklushuligaani eiras liikluseeskirja nõudeid kokku 49 korda. K. Preismanni analüüsi järgi, milles ta toetub Politseiameti karistusstatistikale, väidetakse, et kui 2004. aastal registreeriti liikluslalaseid väärtegusid 125 841, siis 2008. aastal juba 273 680. Liikluslalaste väärtegade hulka loetakse liiklusseaduse, teeseaduse, liikluskindlustusseaduse, ühistranspordiseaduse ja autoveoseaduse rikkumised, kuid põhiosa, ca 95%, väärtegusid on liiklusseaduse alusel. On selge, et igas riigis on nn parandamatute liiklejate sihtrühm (2–4% kõigist liiklusrikkujatest), kuid preventiivsed meetmed on suunatud eelkõige nendele, kes veel pole jõudnud nn parandamatute sihtrühma. Veapunktisüsteemi kasutamisel saaks sellised juhid suunata nõustamisele või koolitusele (rehabiliteerimistegevus) ja teisalt võimaldavad kasutusel olevad veapunktisüsteemid eeskujuliku liikluskäitumise korral vähendada varem kogutud veapunkte ning see on üks liikluskultuuri parendamise täiendavaid abinõusid. Eelpool esitatud liiklusrikkumiste trendid näitavad selgelt, et veapunktisüsteemi eesmärk ei saa olla üksnes liiklusrikkumiste arvestamine, VPS peab võimaldama vajadusel rikkujate suunamist liiklusmeditsiinilis-psühholoogilisse kontrolli või erisisulisse koolitusse.

3.1. Veapunktisüsteemide rakendamise eesmärgid

Veapunktisüsteem on sõidukijuhtide integreeritud liiklusrikkumiste arvestus- ja hoiatussüsteem. Rootsis korraldatud uuringu kohaselt on veapunktisüsteem edukas ainult siis, kui:

- veapunktide arvestusega kaasnevad rehabilitatsioonikursused;
- on lihtne, selge ja annab kiire tagasiside juhi liiklusrikkumistest (juhi portfoolio);
- omab avalikku toetust.

[Allikas: Dr Sixten Nolén. (2008). The Potential of a Penalty Points System in Sweden. Road Traffic Inspectorate, Sweden.]

Seoses sellega, et riikidele on seatud eesmärgiks alandada liiklusohvreid aastaks 2015, on Euroopa Liidu riikides tulnud välja ka uuenduste ja meetoditega, mis peavad kaasa aitama püstitatud eesmärgi täitmisele.

Üheks võimaluseks on peetud VPS-i kui terviku juurutamist. Selline süsteem on praegu kasutusel 20 Euroopa riigis (allikas: European Commission DG TREN¹ – Road Safety Unit, E3). Autoritele kättesaadava info kohaselt on pärast veapunktisüsteemi rakendamist sellest loobunud ainult Leedus, kus puudus vastav rehabilitatsioonisüsteem ja veapunktisüsteemi administreerimiskulud olid kõrged.

VPS-i mõjud OECD² põhjal:

- karistuslik, LE rikkujal tekib oht ja risk kaotada juhtimisõigus;
- rehabilitatsioon, kus veapunkti teenija on kohustatud läbima spetsiaalse treeningu, koolituse vms.

Hollandi SWOV-i (*Instituut Road Safety Research*) andmetel on veapunktisüsteemil kolm põhilist ülesannet või eesmärki:

1. Oht juhtimisõigusest ilma jääda peaks hoidma liiklejaid järgimas liikluseeskirju ja reegleid.
2. Veapunktisüsteem võimaldab vastavalt rikkumiste sagedusele või hulgale selekteerida juhid, kel on suurem tõenäosus sattuda liiklusõnnetusse.

¹ Directorate General for Energy and Transport (Energeetika ja transpordi peadirektoraat)

² Organisation for Economic Co-Operation and Development (Majandusliku Koostöö ja Arengu organisatsioon)

3. Veapunktisüsteem on lisa abinõu karistusmeetmete kõrval. Lisaks liiklusrikkujate karistamisele antakse rehabiliteerimise võimalus sõidukijuhtide liiklusalase kompetentsuse omandamise kaudu.

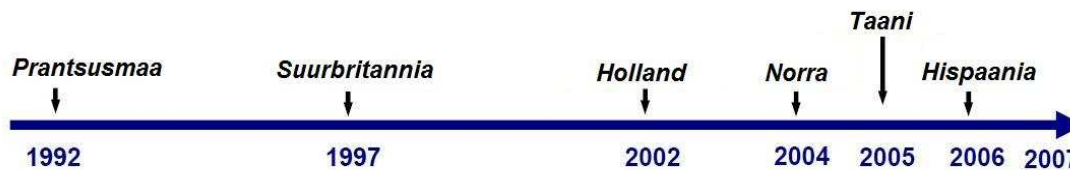
Järgnevalt kasutatakse väljavõtteid Rootsi Teeliikluse Inspeksiooni korraldatud uuringust, mis on teadaolevalt kõige laiaulatuslikum VPS-i uuring Euroopas. Ainukeseks miinuseks selle uuringu puhul on tõsiasi, et ei uuritud Saksamaa VPS-i mõju, kuna tegemist on läbi aegade pikima, süsteemseima ja väga erinevaid rehabilitatsioonivõimalusi pakkuva süsteemiga. Võib-olla oli põhjuseks liiga suurt ressursi nõudev süsteem?

4. Ülevaade veapunktisüsteemi alastest uuringutest

Selles peatükis vaatleme lähemalt Rootsis korraldatud väga esinduslikku veapunktialast uurimust [S. Nolén. (2008). The Potential of a Penalty Points System in Sweden]. See uuring korraldati kuues Euroopa riigis. Nendeks olid Taani, Norra, Holland, Hispaania, Prantsusmaa ja Suurbritannia. Valiti riigid, mis oleksid erinevad rahvaarvult, veapunktisüsteemi ülesehituselt ja kasutuselevõtu ajalt. Uuringu eesmärgiks oli välja selgitada, kas Rootsis oleks taolisest süsteemist kasu ning kuidas seda teiste riikide kogemuste põhjal koostama peaks. Samuti esitleme selles peatükis veel teiste riikide veapunktisüsteemi analüüsi ja lõpus esitame autorite korraldatud VPS-i alase kvaliteediuuringu.

4.1. Veapunktisüsteemi kasutuse ajalooline kontekst (S. Noléni järgi)

Eri maades on VPS-id erineva ülesehitusega ja ka nende kasutuselevõtu aeg varieerub oluliselt. Enamikes riikides on VPS käima lükatud viimase viie aasta jooksul, kuid näiteks Prantsusmaal ja Suurbritannias on taoline süsteem kasutusel olnud juba üle 10 aasta. Inglismaal tutvustati esialgset süsteemi juba 1960ndatel. Seda muudeti 1982. aastal ning praegune süsteem on muutumatult kasutusel olnud aastast 1997. Järgmises graafikus on märgitud, mis aastal nimetatud uuringus analüüsitud riikides VPS-id kasutusele võeti.



4.2. Rakendatud veapunktisüsteemide olemus

Uuringus esitatud hinnangute põhjal on tõdetud, et veapunktisüsteemide kasutuselevõtmine on parandanud liiklusohutust nendes riikides. Samas on täheldatud, et ca ühe aasta möödudes hakkab veapunktisüsteemi mõju kahanema, selle põhjusena nimetatakse nõrka selgitustööd ja puudusi liiklusjärelvalves. Veapunktisüsteemi rakendamisel on alati olnud oluline roll meedial ja selgitustööl. Kõrge „vahelejäämise oht” ning veapunktide arvestussüsteem üldiselt distsiplineerivad juhte korrektselt käituma. VPS koosneb paljudest osadest ja ei tähenda lihtsalt punktide registreerimist. Sõidukijuhtidele saadetavad hoiatuskirjad, koolitused ja juhilubade äravõtmine on integreeritud üheks tervikuks. Oluline on vaadata süsteemi tervikuna, kuna eri osade mõju üksikuna on raske hinnata. Uuringus on näidatud, et näiteks Saksamaa ja USA kogemuste põhjal on arvatud, et veapunktisüsteem on vähendanud liiklusõnnetusi umbes 12% ja vigastatuid õnnetustes 17%. Suuremaks mõjutavaks faktoriks on just hoiatuskirjad, koolitused ja juhtimisõiguse äravõtmine, mis mõjutavad juhti palju rohkem kui lihtsalt veapunktide saamine. Lisaks liiklusõnnetuste vähenemisele on oluliselt paranenud ka näiteks turvavööde kasutamine. Mõõdetud on keskmise sõidukiiruse vähenemist nii linnas kui ka maanteedel.

4.3. Veapunktide arvestussüsteem

Kõikides riikides (v.a Norras) jagatakse noortele ja kogenud juhtidele veapunkte erinevalt. Hollandis kehtibki veapunktisüsteem ainult noortele juhtidele. Maksimaalne veapunktide arv ühe liiklusrikkumise eest varieerub ühest üheteistkümneni. Tavaliselt summeeritakse mitme liiklusrikkumise eest saadud veapunktid. Hispaanias on võimalik ühe päeva jooksul saada maksimaalselt kaheksa punkti. Norras ja Hispaanias saadetakse juhile hoiatuskiri, kui ta on kogunud 6 veapunkti. Mõningatel juhtudel kaasneb soovitus käia vabatahtlikel kursustel.

Järgnevalt osundame Anna-Maria Penu ülevaadet Hispaania veapunktisüsteemist:

„Kui kahe aasta jooksul rohkem rikkumisi ei tule, siis taastuvad 12 punkti automaatselt (välja arvatud eriti raskete rikkumiste korral, mil tuleb algsaldo taastumiseks oodata kolm aastat). Samas võid taastada maksimaalselt 4 punkti läbides 12-tunnise liiklusohutuskursuse, mida võid teha korra kahe aasta jooksul (välja arvatud professionaalsed autojuhid, kellel on selleks õigus igal aastal).

Kui aga juht kaotab korraga kõik 12 punkti ja sellega oma juhiloa, tuleb tal oodata kuus kuud. Seejärel peab ta läbima liiklusohutuskursuse ning teostama teoreetilise eksami. Kuid seekord alustab juht vaid 8 punktiga. Kui seejärel jääd jälle juhiloast ilma, pead sõiduõiguse taastava eksami tegemiseks ootama terve aasta.

Parimaid juhte aga premeeritakse. Kui autojuht ei kaota esimese kolme aasta jooksul ühtegi punkti, võidab ta juurde kaks punkti. Kui ka järgmise kolme aasta jooksul ei rikuta liikluseeskirju, saadakse juurde veel üks punkt, jõudes nõnda kuue aasta jooksul 15 punktini.”

Punktitabeli näiteid:

- Korraga saab ära võtta kuus punkti, seda joobnult juhtimise (kui ületad 0,5 mg/l välja hingatud õhu kohta) või kiiruse ületamise eest rohkem kui 50% märgitud piirmäärast ja alati, kui see on vähemalt üle 30 km/h. Ka hingamistestidest loobumine, hulljulge liiklemine (vastassuunas sõitmine või ebaseaduslikes võidusõitudes osalemine) ning narkouimas roolimise toob kaasa 6 punkti kaotuse.
- Neli punkti kaob näiteks joobes juhtimise (0,25–0,5 mg/l väljahingatud õhu kohta), kiiruse ületamise eest rohkem kui 40 km/h (alati, kui see pole üle 50% lubatud piirmäärast), valgusfoori alt punase tulega või stoppmärgi alt peatumata läbi sõitmise eest.
- Kolm punkti kaotavad juhid roolis näiteks mobiiliga rääkimise eest (*hands-free* on muidugi lubatud), turvavöö kinnitamata jätmise või kui ületatakse kiirust 31–40 km/h (ületamata 50% võrra ametlikku kiirusepiiri) eest.
- Minimaalselt saab ära võtta kaks punkti. Näiteks valesti parkimise eest, kui ületatakse kiirust 21–30 km/h või näiteks tuledeta sõitmise ja/või nende valesti kasutamise eest.

Allikas: Anna-Maria Penu, Valencia.

Järgmises tabelis on märgitud, millise veapunkti määraga hinnatakse eri rikkumisi, näidatud on eelpool nimetud uuringus (S. Nolen) osalevate riikide liiklusrikkumised, mille eest antakse juhile veapunkte.

Tabel 7. Tüüpilised liiklusrikkumised, mille eest määratakse veapunkte.

Rikkumise tüüp	Taani	Norra	Holland	Suurbr.	Hisp.	Prants.
Kiiruse ületamine	X	X	X	X	X	X
Turvavöö mitte kasutamine	X			X	X	X
Hooletu sõitmine	X	X	X	X		
Keelava fooritule eiramine	X	X		X		
Liiga väikese pikivahe hoidmine	X		X		X	
Telefoniga rääkimine				X	X	X
Joobes juhtimine					X	X
Sõidueesõiguse rikkumine		X				
Liiklusõnnetuse põhjustamine			X			
Muud	X			X	X	X

[Allikas: S. Nolen, Hakan Östlin. (2008). The Potential of Penalty Points System in Sweden]

Üldiseks tavaks on, et veapunkte kustutatakse kokkuleppelise aja jooksul tingimusel, et juht ei ole vahepealsel perioodil ühtegi liiklusrikkumist korda saatnud. Norras, Taanis ja Suurbritannias kehtivad veapunktid kolm aastat, mis tähendab, et kui juhil ei esine liiklusrikkumisi kolme järjestikkuse aasta jooksul, siis ta punktid kustutatakse. Hollandis kaovad kõik kogutud punktid viis aastat pärast juhiloa saamist, kuna siis arvatakse, et tegemist on kogenud juhiga ja ta ei ole enam veapunktsüsteemiga seotud. Prantsusmaal võib pärast kolmeaastast „puhast lehte” 1–2 punkti tagasi saada (Prantsusmaal kehtib miinuspunktide süsteem). Nagu mainitud, Hispaanias on olemas n-ö boonussüsteem. Kui juht pole ühtegi veapunkti saanud, siis pärast kolme aastat saab ta kaks boonuspunkti. Veel kolme aasta pärast saab juht ühe boonuspunkti lisaks. Üle kolme boonuspunkti ei ole võimalik saada.

4.4. Veapunktisüsteemi rakendamise tulemused

Ainukesed VPS-i mõjudest kokkuvõtlikku informatsiooni omavad riigid on uuringu põhjal Taani, Norra ja Hispaania. Taanis viidi läbi mitmeid kiirusemõõtmisi enne ja pärast veapunktisüsteemi kasutuselevõttu. Mõõtmistulemused näitavad umbes kolmeprotsendilist keskmise kiiruse vähenemist. Mõju oli märgatav esimese kuue kuu jooksul pärast süsteemi kasutuselevõttu, hiljem mõju ulatus vähenes ja mõnes riigis jõuti veapunktisüsteemi eelsele tasemele. Uuringu läbiviijate hinnangul on need muutused tingitud muudest asjaoludest nagu näiteks rehabilitatsioonisüsteemi puudumine ja seadusandluse ning liiklusjärelvalve mittevastavused. Norras pole veel täpset hinnangut olemas, kuid esialgsete tulemuste põhjal võib järeldada, et VPS-i kasutuselevõtu järel ei ole olulist muutust toimunud. Hispaanias märgati positiivseid muutusi selliste rikkumiste osas nagu joobes juhtimine, turvavööde kasutamine ja kiivri kasutamine mootorratturite hulgas. Samuti on vähenenud liikluses hukkunute arv. Mootorratturite kiivrikasutusprotsent on tõusnud pärast veapunktisüsteemi rakendamist 2007. aastaks 99 protsendini, samas neljandik autoreisijatest ei tavatse endiselt kinnitada turvavööd. Alkoholi hingamistestides ja/või muude mõnuainete kontrollis positiivse näidu andnud juhtide arv on samuti vähenenud pea poole võrra. Ja kiirteede radaritega tabatud kihutajate (üle 140 km/h) arv on taandunud 0,76 protsendini. Aasta varem oli see arv 1,1% ja 2005. aastal 6,79%. Ka surmaga lõppenud õnnetuste üldarv vähenes 2629 avariilt 2006. aastal 2415-le.

Liiklusjärelvalve efektiivsuse tagamiseks on liiklejate karistamine vajalik. Samas pole praegu teaduslikke uuringuid, mis avaks optimaalsed karistuste määrad ja nende mõju kestvuse. Ükski uurimus ei ole suutnud seni selgelt näidata, et suurem trahvisumma tagab tingimata parema liiklusreeglite järgimise. VPS-i eesmärk on täiendada eksisteerivaid sõidukijuhtide karistus- ja mõjutussüsteeme ning mitmekesistada sanktsioone. Veel üks tähtis aspekt kõnealuse süsteemi juures on keskendumine juhtimisõiguse säilitamisele johtuvalt sõidukijuhi profiilist. Mõnede riikide uuringud on näidanud, et liiklusrikkumistele järgnev juhtimisõiguse äravõtmine on märksa tõhusam kui lihtsalt trahvide määramine. Sellest tulenevalt on raske leida toetust sellisele karistuspoliitikale, mis igal juhul võimaldab VPS-i rakendamisel säilitada juhtimisõiguse. Teise alternatiivina võiks karistuste- ja õnnetustevabalt liiklejaid premeerida. Premeerimissüsteemi loomine võib olla keeruline, kuid juhte võib selline süsteem väga positiivsele käitumisele

ergutada. Premeerimismudeli töötamisel võidakse preemiast ilmajätmist võtta kui karistust. Näiteks, kui preemiaks oleks kas või väike kindlustuskoefitsendi alandamine, tähendaks sellest ilmajäämine „karistamist”.

4.5. Iirimaa veapunktisüsteem

Iirimaa karistuspunktide süsteemi rakendamise eesmärgiks on säästa elusid ja vältida vigastusi liiklusõnnetuste ja kokkupõrgete tagajärjel. (Allikas: National Safety Council Penalty Points Website, www.penaltypoints.ie).

Kokku on sätestatud 36 liikluseeskirjade rikkumist, mille eest saab karistuspunkte. Kriitiline karistuspunktide määr on 12. Alates 3. aprillist 2006 muutus karistuspunktide rakendamise süsteem märkimisväärselt. Veapunktisüsteemi arvestus on arvutipõhine ja „Garda Pulse” süsteem ühendatakse kohtutega. See kahtlemata tugevdab süsteemi efektiivsust ja loodetavasti mõjub olulise ennetusvahendina autojuhtidele. 31 rikkumist 36st karistuspunkte andvast liikluseeskirjade rikkumisest toovad endaga kaasa kindlaksmääratud makse suurusjärgus 60–120 eurot. Ülejäänud 5 rikkumist toovad endaga kaasa kohtuliku menetluse.

Kindlaksmääratud maksete tasumiseks on isikul aega 28 päeva alates maksuteate väljastamisest. Kõik, kes maksavad järgmise 28-päevase perioodi jooksul, peavad tasuma lisaks 50%. Kui trahv ei ole tasutud 56 päeva jooksul, algatatakse kohtumenetlus. Valik maksta kindlaksmääratud maksu, on ajendiks nõustuda karistuspunktide madalama tasemega. See peegeldab üldist eesmärki parandada autojuhtide liikluskäitumist enne, kui nad jõuavad kriitilise 12 punktini, mille tagajärjel autojuht kaotab automaatselt juhiload 6 kuuks. Tabelis 7 tähistab täht M kohustuslikku kohtu ette ilmumist.

Tabel 8. Iirimaa liiklusrikkumised ja veapunktid.

Liiklusrikkumised	Fikseeritud veapunktid	Kohtu määratud veapunktid (Court Conviction)	Trahv, € (tasutud 28 päeva jooksul)	Trahv, € (tasutud hiljem kui 28 päeva)
kiiruse ületamine (alates 31. okt 2002)	2	4	80	120
Juhtimine ilma kindlustuseta (alates 1. juuni 2003)	M	5	Määratakse kohtu poolt	
Esiistmel sõitjatel ei ole kinnitatud turvavööd	2	4	60	90
Juht lubab tagaistmel sõita kinnitamata turvavööga või ilma lapseturvatoolita	2	4	60	90
Hooletu, ohtlik sõitmine	M	5	Määratakse kohtu poolt	
Mobiiltelefoni kasutamine juhtimise ajal	2	4	60	90
Ohtlik möödasõit	2	5	80	120
Juht ei järgi Garda/politsei märguandeid	1	3	80	120
Juht ei peatu stoppmärgi/stoppjoone ees	2	4	80	120
Juht ei anna teed vastava märgi/joone ees	2	4	80	120
Pideva valge joone ületamine	2	4	80	120
Juht sõidab sõidutee viirutatud alale	2	4	80	120
Juht ei allu fooritulede märguannetele	2	5	80	120
Juht ei järgi liiklusreegleid raudteeülesõidukohal	2	5	80	120
Sõitmine vastassuunavööndis kiirteel	2	4	80	120
Sõitmine teepeenral	1	3	80	120
Raskeveoki või bussi juhtimine maantee välimisel sõidurajal	1	3	80	120
Juht ei sõida tee vasakul poolel	1	3	60	120
Reeglite rikkumine ristmikel, nt valel sõidurajal sõitmine teisele teele pööramisel	1	3	60	120
Reeglite rikkumine sõiduki tagurdamisel, nt tagurdamine kõrvalteelt peateele	1	3	60	90
Sõitmine jalgteel	1	3	60	120
Sõitmine jalgrattarajal	1	3	60	90
Ringteele väljasõidul mitte vasakule pööramine	1	3	60	90

Eraldusribal sõitmine, nt kahte sõidusuunda eraldaval alal	1	3	60	90
Mittepeatumine koolilaste saatja märguande peale	1	4	80	120
Mittepeatumine politsei (Garda Siochana) märguande peale	2	5	80	120
Pikivahe mittehoidmine	2	4	80	120
Sõidueesõiguse mitteandmine				
Sõitmine liiklusolusid arvestamata	2	4	80	120
Kohustuslike liiklusmärkide eiramine ristmikel	1	3	60	90
Keelavate liiklusmärkide eiramine	1	3	60	90
Kohustusmärkide eiramine	1	3	60	90
Sõiduradade märgistuse eiramine	1	3	60	90
Mittelubatud sisenemine ühesuunalisele tänavale	1	3	60	90
Sõiduki juhtimine halvas tervislikus seisundis	M	3	Määratakse kohtu poolt	
Sõiduki parkimine ohtlikus kohas	M	5	Määratakse kohtu poolt	
Oma kohustuste mittetäitmine liiklusõnnetuse korral	M	5	Määratakse kohtu poolt	

4.6. Veapunktisüsteem Poolas

See ülevaade põhineb M. Dabrowska-Loranc'i ja J. Wacowska-Ślesak'i koostatud artiklil „Demerit Point System in Poland” (2008). Poolas rakendus veapunktisüsteem kui liiklusõnnetuste ennetussüsteem esmakordselt 1993. a. Algselt oli eesmärk kontrollida nende juhtide kvalifikatsiooni, kes rikkusid liiklusreegleid korduvalt ühe aasta jooksul. Loodi rikkumiste register koos vastavate punktidega (skaala 1–10). Rikkumise eest sai autojuht veapunkte. Kui aasta jooksul alates esimesest rikkumisest sai juht 21 punkti, pidi ta uuesti sooritama sõidueksami. Kui punktide koguarv aasta jooksul ei ületanud 21, tühistati kõik punktid. Kuna selles süsteemis oli palju puudujääke, muudeti seda järgmiste aastate jooksul.

Praegune veapunktsüsteem põhineb EL-i parlamendi ja nõukogu direktiivi 20.12.2006 ja Poola siseriiklikel seadustel.

Veapunkti regulatsioonides määratakse kindlaks:

- punktide arv, mida määratakse teatud liiklusrikkumiste eest;
- printsiibid, kuidas pidada arvestust juhtide kohta, kes rikuvad reegleid;
- rakendatud meetmed juhtide suhtes, kes on kogunud teatud arvu veapunkte;
- liiklusreegleid rikkuvate autojuhtide koolitus.

Politsei peab arvet juhtide kohta, kes liikluseeskirju rikuvad. Reeglite rikkumise eest saab autojuht karistuspunkte skaalal nullist kuni kümneni. Punktid kantakse juhi arvele, kes sai liiklustrahvi või mõisteti kohtulikult süüdi liiklusreeglite rikkumise eest. Veapunktid tühistatakse juhi arvelt ühe aasta pärast, välja arvatud juhul, kui juhi arvele koguneb varem maksimaalne arv veapunkte. On loodud spetsiaalne liikluseeskirjade rikkumise register koos nende eest saadavate karistuspunktide arvuga. Register avaldatakse kogu riigis koos siduva seadusaktiga.

Liiklusrikkumine	Vea/karistuspunktide arv
1. Liikluseeskirja rikkumine	10
2. Juhtimine alkoholihoobes	10
3. Kiiruse ületamine 50 km/h	10
4. Õnnetuse ohvrite mitteabistamine	10
5. Sõidukist möödasõit jalakäijate ülekäigurajal	9
6. Jalakäijale mitte teeandmine ülekäigurajal	8
7. Punase tule alt läbisõit	6
8. Ristmikul eesõiguse mitteandmine	6
9. Sõidukist möödasõit ristmikul	5
10. Kiiruse ületamine 20–30 km/h	4
11. Lapse ebaõige transportimine sõidukis	3
12. Sõitmine ilma päevatuledeta	2
13. Turvavöö puudumine juhil/kaasreisijal	2/1
14. Kiivri puudumine	2

Kui juht kogub teatud arvu karistuspunkte, järgnevad administratiivsanktsioonid. Juhtidele, kellel on juhtimisõigus alla aasta või kauem, kehtivad erinevad protseduurid. Kui juhil on juhiluba alla aasta, ei tohi tema veapunktide arv ületada 20. Kui see piir ületatakse, võetakse juhiluba ära. Juhiloa tagasisaamiseks tuleb juhil uuesti läbi teha juhiloa taotlejatele mõeldud koolitus ja sooritada sõidueksam. Üle ühe aastase staažiga juht ei tohi koguda rohkem kui 24 punkti aasta jooksul. Kui ta selle arvu ületab, peab ta sooritama riikliku eksami teoreetilise osa ja ka sõidueksami.

Autojuht, kellel on karistuspunkte, võib osaleda liiklusohutuse koolitusel, mille tulemusena vähendatakse juhi karistuspunkte 6 punkti võrra. Sellisel koolitusel võivad osaleda ainult need juhid, kellel on vähem kui 24 punkti. Koolitus ei ole kohustuslik. Kuid kui veapunktide arv ületab 24, võetakse juhiluba ära/peatatakse juhtimisõigus ja juht peab uuesti sooritama eksami. Veapunkte saanud juhi koolitus hõlmab järgmisi teemasid:

- liiklusõnnetuste põhjused Poola kontekstis;
- liiklusõnnetuste seaduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed;
- juhi liikluskäitumise psühholoogilised aspektid.

Nendel teemadel peavad loenguid politseinikud ja psühholoogid. Toimub kuus 45-minutilist kursust.

Poolas määratakse veapunkte kõige rohkem järgmiste rikkumiste eest:

- kiiruse ületamine (70%),
- liiklusmärkide eiramine,
- punase tule alt läbisõit,
- sõit kinnitamata turvavööga,
- alkoholihoobes juhtimine.

Koolitusel osalejate enamik on saanud karistuspunkte kiiruse ületamise eest. 70% koolitusel osalejatest on vanuses 25–55 a, vanusegruppi 19–24 a kuuluvad juhid moodustavad 18%, kusjuures liikluses osalejatest moodustab see grupp 12%. 80% võtab sellisest koolitusest osa esimest korda, 8% teist korda ja 2% kolmandat või neljandat korda.

Pooltel juhtidel on 10-aastane juhistaaz. Peaaegu kõik sõidavad 30 000 km aastas. 70% peavad ennast headeks juhtideks. Nad võtavad omaks rikkumised, mille eest on saanud karistuspunkte. Karistuspunktide süsteem peaks olema suunatud

- ennetustööle,
- koolitusele/õpetamisele,
- juhtide selekteerimisele.

Praegu Poolas kehtiv veapunktisüsteem ei täida eespool näidatud eesmärke ja seda kritiseeritakse. See puudutab eelkõige juhte, kellel on registreeritud veapunktid. Seoses sellega tutvustati parlamendis uut spetsiaalset süsteemi. Seal on järgmised uuendused/muudatused:

- kaasata veapunktisüsteemi juhid, kellel on juhiluba kauem kui 2 aastat;
- sisse viia kohustuslik koolitus juhtidele, kes said 24 veapunkti ühe aasta jooksul;
- sisse viia koolitused sõltuvalt rikkumisest neile juhtidele, kel on juhiluba kauem kui 2 aastat;
- sisse viia spetsiaalne kursus autojuhtidele, kes sõidavad alkoholijoobes (rehabilitatsioonikursus, meditsiiniline ja psühholoogiline uuring);
- erikursuse loomine algajatele juhtidele, kes rikuvad eeskirju esimese kahe aasta jooksul (rehabilitatsioonikursus, psühholoogiline uuring).
- kohustuslik juhiloa äravõtmine pärast kolmandat rikkumist juhiloa omamise kahe esimese aasta jooksul;
- juhiloa kohustuslik äravõtmine juhtidelt, kes 5-aastase perioodi jooksul iga-aastaselt ületasid aastase vealimiidi 24 punkti juba teist perioodi järjest.

Parandustega seaduseelnõud arutati eelmises Poola parlamendis. Uus parlament ei ole seda küsimust veel arutanud ja see ei ole lähitulevikus päevakorras. Kui parlament võtaks seaduse vastu 2008. a sügisel, hakkaks see kehtima 2009. a alguses ja hinnangu andmine oleks võimalik 6–12 kuu pärast, s.o umbes aastal 2010.

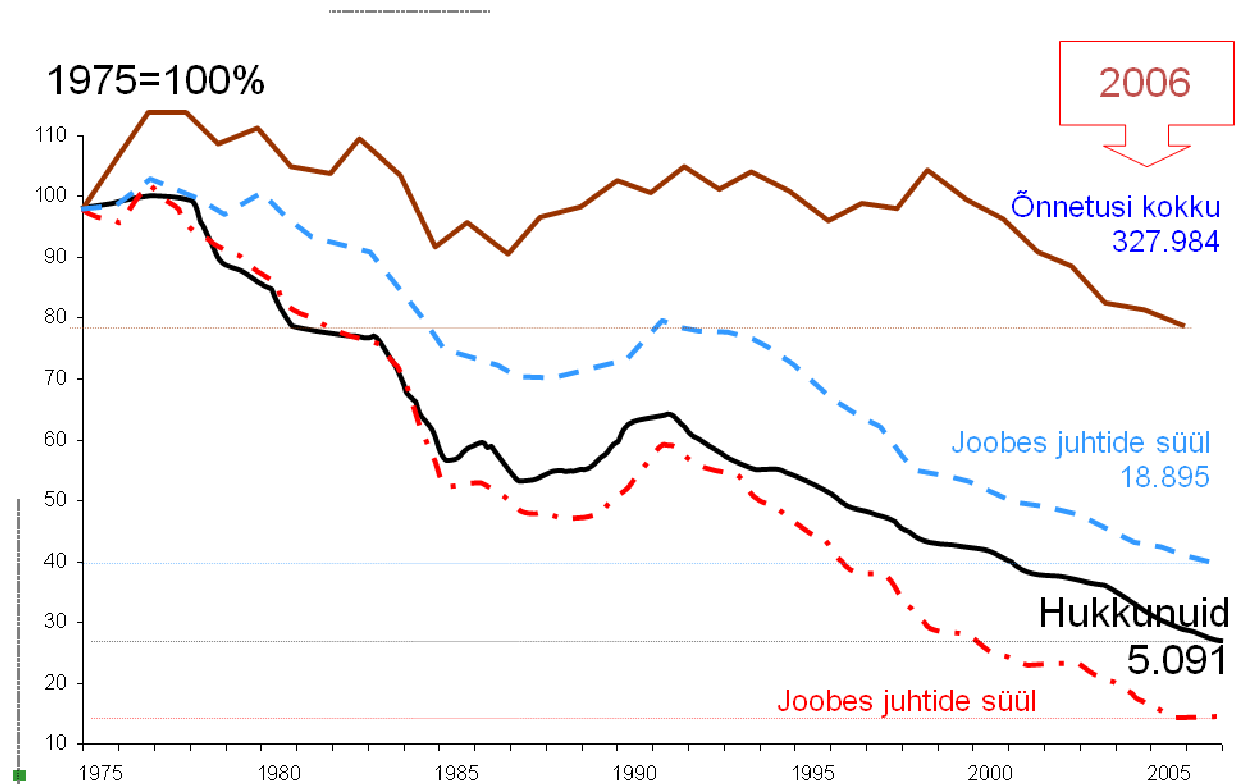
4.7. Saksamaa veapunktisüsteem

Saksamaa keskregister koos punktisüsteemiga kuulub EUCARIS-esse koos enamike Euroopa riikide juhtimisõigust väljastavate organisatsioonidega (<http://www.eucaris.net/index.php>). Saksamaal kulus kaasaegse veapunktisüsteemi väljatöötamiseks 28 aastat (*50 Jahre Kraftfahrt-Bundesamt 1951 bis 2001*):

- 1951.–1958. aasta – veapunktisüsteemi olemuse kujundamine, seadusliku aluse loomine;
- 1958.–1974. aasta – arendusperiood;
- alates 1974. aastast meile teadaolev mudel, mida on jooksvalt täiendatud nii juriidiliselt kui ka tehniliselt.

Praegu plaanitakse aga kõnealust süsteemi kaasajastada.

Joonis 7. Isikutega juhtunud liiklusõnnetuste muutumine perioodil 1975–2006.



Allikas: Statistische Bundesamt, 2006.

Aastal 1958 loodi Saksamaal „liikluse keskregister” (*Verkehrszentralregister*), mille eesmärgiks seati suurema hulga liikluses osalevate isikute mõjutamine korrektselt käituma. Usaldusväärne

punktisüsteemist lähtuv punktihulk annab igale kodanikule võimaluse oma hetkeseisu jälgida ning õigeaegselt korrigeerida (*50 Jahre Kraftfahrt-Bundesamt 1951 bis 2001*).

Kuna Saksamaal oli liiklusohutuse tase möödunud sajandi kuuekümnendatel aastatel üsna kehv, siis seitsmekümnendate algul otsustati riigi tasandil võtta kasutusele lisaks punktisüsteemile rida toetavaid meetmeid, mis tugineksid teaduslikele alustele. Nõnda hakati rakendama suhteliselt lühikese aja jooksul mitmesuguseid meetmeid nagu näiteks liikluspsühholoogilised järelkoolitused, meditsiinilis-psühholoogilised uuringud jm. Graafikud joonisel selgitavad kõnekalt rakendatud meetmete efektiivsust. Kindlasti langeb sellesse perioodi ka autotööstuse periood, mil tuli kasutusele terve rida tehnilisi uuendusi vähendamaks sõidukis viibijate vigastuste ning hukkumise riski.

Kui liiklejaid mõjutavatele meetmetele kuuluks tulemusest pool ja tehnilistele lahendustele teine pool, oleks mõlematel teguritel väga tähtis roll inimkahjude vähendamises. Järgnevalt ülevaade Saksamaal toimivast VPS-ist koos tugitegevustega.

Punktisüsteem Saksamaal tähendab üleriigilist, kõikidele liikluses fikseeritud seaduserikkumistega isikutele ühtset veapunktide arvestussüsteemi. Igal isikul on võimalus jooksvalt oma liikluskäitumises esineda võivaid vigu jälgida ning õigeaegselt tegutseda. Pakutakse mitmeid tugimehhanisme, millega liiklusrikkumiste eest karistada saanud sõidukijuhid saavad kogutud veapunkte varases faasis vähendada. Selline tegevus aitab vältida punktisumma suurenemist kriitilise piirini. Punktisüsteem on muutunud liiklusohutuse parandamisel väga tähtsaks instrumendiks, omades preventiivset mõju.

Kõik rikkumiste eest punkte saanud isikud kantakse **liikluse keskregistrisse**. Rikkumiste tunnusteks on:

- väärted alates 40 EUR-ist;
- väärted, mille eest on ette nähtud karistused.

Liikluses väärkäitumise eest on ette nähtud punktihulk skaalal ühest seitsmeni. Õigusrikkumiste eest määratakse ühest nelja punktini ning väärtegude puhul viiest seitsme punktini.

Punktisüsteem pakub rikkumistega vahelejäanutele eri võimalusi tugimehhanismide näol eesmärgiga vältida 18 punkti kogumist ning selle tõttu juhtimisõiguse kaotamist. Liikluspsühholoogilistes seminarides ning teraapia üksikvormides avatakse liikluse väärkäitumise põhjused ning töötatakse välja strateegiad nende vältimiseks tulevikus. Seejuures võimaldab vabatahtlik osalemine seminaridel vähendada punktihulka.

Liikluse keskregistris registreeritakse kõik, kellel on fikseeritud liiklusalased seaduserikkumised. Väljavõtteid sellest registrist saavad teha vaid selleks volitatud ametid ning rikkuja ise. Rikkuja juhtimisõigusega seotud toimingute üle ei otsusta mitte liikluse keskregister, vaid juhilube väljastav amet.

Liikluse keskregistris võetakse vastu seadusepõhiselt sõidukijuhte puudutavaid otsuseid:

- Juhtimisõigust väljastava institutsiooni saadetud juhiloa väljastamisega või äravõtmisega seotud toiminguid, mis lähtuvad punktisüsteemist.
- Trahvikeskusest laekuvaid otsuseid, mille suurus algab 40 EUR-ist või mis on seotud juhtimisõiguse äravõtmisega.
- Kohtu määratud liikluskäitumiskaristusi.

Liikluse keskregistrisse kantud otsuseid kaalutakse, mille põhjal määratakse ettenähtud kogus punkte lähtuvalt ettekirjutustest ning samuti vähendatakse punktihulka ettenähtud korras. Iga rikkumise põhjal ei tehta sissekannet liikluse keskregistrisse. Hoiatused ja rikkumised, mille karistused jäävad alla 40 EUR-i, ei leia sissekandmist.

Juhul, kui kellelgi on Flensburgis asuvas liikluse keskregistris punkte, võib ta vähendada oma punktikogust vabatahtliku

- liikluspsühholoogilise seminari läbimise kaudu;
- liikluspsühholoogilisel nõustamisel osalemise kaudu.

Osavõtjaid informeeritakse grupivestluste käigus ja juhtimisvõimekuse kontrolli kaudu neil esineda võivatest vigadest ning pakutakse välja mudelid tulevikus sarnase käitumise vältimiseks. Tugisüsteemi abil saab Saksamaal karistust vähendada kuni neli punkti.

4.8. Muude veapunktisüsteemide kokkuvõte

Eri riikide veapunktisüsteemide puhul on tegemist süsteemse lähenemisega, mille kaasabil „kaalutakse” liikluses väärkäitujate „ohtlikkust” ühiskonnale minevikus korda saadetud rikkumiste põhjal ning prognoositakse tema liiklusohtlikkust (ühiskonnaohtlikkust) tulevikus.

Hollandi SWOV-i andmetel on VPS-il kolm komponenti:

- *Vältiv.* Oht juhtimisõigusest ilma jääda sunnib vältima olukordi, milles LE rikkumisega võib kaasneda juhtimisõiguse peatamine/äravõtmine. Seetõttu täidavad juhid hoolikamalt liiklusnõudeid.
- *Valiv.* VPS-i abil saab kõrvaldada liiklusest sagedased liiklusõigusrikkumisega (liiklusdeliktiga) juhid. Selliselt ennetatakse järgmisi rikkumisi.
- *Korrigeeriv.* Enamik kasutuses olevatest VPS-idest kasutavad rehabiliteerivaid kursusi LE nõuete rikkujatele ning punktide kogujatele. Kursuste eesmärgiks on rikkujate hoiakute muutmine.

Euroopa Liidus on punktisüsteem kasutusel ca 20 riigis (osad allikad viitavad 19 riigile, osad 20 riigile). Väike ebakõla statistilistes ülevaadetes võib tekkida tänu Leedule. Leedus oli kõnealune VPS kasutusel mõnda aega, kuid 2008. aastal see lõpetati. Leedu puhul nimetatakse ühe põhjusena veapunktisüsteemi administreerimise kõrgeid kulusid. Lähtuvalt rahvusvahelisest statistikast pole Leedu liiklusohutuse seis praegu võrreldes teiste EL-i riikidega kõige parem. Eriti suur lõhe tekib Leedul nende riikidega, millel on pikk traditsioon ja kus süsteem väga hästi toimib. Soovitav on lähtuda arenenud riikidest, kus VPS efektiivselt toimib ning leida Eestile sobivad võimalused VPS-i ning selle süsteemiga seotud tugimeetmete rakendamiseks.

Veapunktisüsteeme on kahesuguse loogikaga:

- progresseeruv ehk kasvav ülesehitus;
- regresseeruv ehk kahanev ülesehitus.

Progresseeruvat punktisüsteemi võiks selgitada järgmise näite varal: kasvavas punktisüsteemis suhtub riik isikusse kui „valgesse lehte” alates juhtimisõiguse saamisest. Ehk, kes on lõpetanud

autokooli ja saanud juhtimisõiguse ning asunud liiklema, sel pole rikkumisi ega punkte. Punktide kogunemisel hakkab ta muutuma „ohtlikumaks” ning teatud punktihulga kogunemisel peatatakse tema õigus edaspidi sõidukit juhtida. Punktihulk, mida juhid võivad koguda juhtimisõiguse kaotamiseks, on erinev. Nt Taanis 3 punktist kuni Saksamaal 18 punktini. Eri riigid nõuavad eri punktihulga kogunemisel juhilt rehabilitatsiooniprogrammidest osavõttu. Kuid maksimumpunktide kogunemisel, juhtimisõiguse kaotamisel, ei saadagi juhtimisõigust enne tagasi, kui juht ei läbi rikkumise iseloomuga seotud rehabilitatsiooniprogramme. Seega, mida varem ta programmidest osa hakkab võtma, seda kiiremini saab ta liiklusesse tagasi.

Regresseeruvat punktisüsteemi võiks selgitada järgmise näite varal: autokooli lõpetanud isik saab juhtimisõigusega koos ettenähtud hulga punkte- st temal on alguses (miinus) punktide arv väiksem ideaalolukorrast. Selline süsteem on kasutusel Prantsusmaal ja Hispaanias. Teatud aja möödudes (3 a) ollakse mõlemas riigis 6 (miinus) punkti tasemel. See tähendab meie mõistes noore juhi perioodi. Kolme aasta möödumisel ja fikseeritud rikkumiste puudumisel saadakse igal järgneval aastal 2 (miinus) punkti juurde ning kuuendaks aastaks on korralikul juhil 12 miinuspunkti (ideaalolukord). See tähendab, et Prantsusmaal on heal juhil 12 (miinus) punkti ning neid on võimalik rikkumiste korral kaotada. Nulli jõudes peatatakse ka juhtimisõigus.

Hispaanias on punktisüsteemi ülesehitus suhteliselt sarnane prantslaste omale, kuid kolm aastat - 12 punktil püsimine annab õiguse kolme miinuspunkti saamiseks.

Järgnevalt on valikuliselt näidatud eri riikide veapunktisüsteeme iseloomustavad näitajad.

PRANTSUSE KOOND. Regresseeruv punktisüsteem Prantsusmaa näitel.

Ülesehitus:

1. Algaja juht omab 6 miinuspunkti.
2. Veatu ja seadusekuuleka juhtimise järel lisandub igal järgneval aastal 2 miinuspunkti.
3. Maksimaalne miinuspunktide arv ei saa ületada 12 miinuspunkti.
4. Pärast 3 aastat eksimusteta juhtimist loetakse algaja juht kogenud juhiks.
5. Kui juhikandidaat läbib koolituse käigus eriprogrammi, siis saab ta „kogenud” juhiks 1 aasta varem (omab 12 miinuspunkti).

6. Teatud liiklusalaste rikkumiste eest vähendatakse miinuspunkte (+1–12 = -11).
7. Juhti informeeritakse karistuspunktidest.
8. Kui punktide arv on 0, siis võetakse juhtimisõigus ära 6 kuuks. Elukutselistel juhtidel 3 kuuks.
9. Juhtimisõiguse taastamiseks tuleb läbida sõidueksam ja juht loetakse jälle algajaks juhiks. (Omab 6 miinuspunkti).

Erisused:

- Kui juht pärast karistuspunkti (+1) saamist liikleb ühe aasta liiklusrikkumisteta, taastub see kaotatud punkt.
- Kui juht liikleb kolm aastat liiklusrikkumisteta, taastub algne punktide seis.
- Miinuspunkte saab juht juurde, kui ta läbib vabatahtlikult vastavad kursused.
- Kursuste käigus on võimalik juurde saada kuni 4 miinuspunkti.
- Kursustel saab osaleda iga kaheaastase perioodi järel.
- Vastavate kursuste läbimine on kohustuslik, kui juht on kogunud kolm plusspunkti.

AUSTRIA KOOND. Progresseeruv veapunktsüsteem Austria näitel.

Ülesehitus:

1. Algaja juht alustab 0 punktist.
2. Eelduseks on, et kõik juhid püüavad olla seadusekuulekad ja ohutud liiklejad.
3. Teatud liiklusalaste rikkumiste eest teenib juht veapunkte.
4. Maksimaalne kogutud punktide arv ei tohi ületada kahte veapunkti.
5. Veapunktid annulleeritakse automaatselt kahe aasta möödumisel.
6. Juhtimisõiguse uuesti omandamisel alustab juht jälle 0 punktiga.
7. Pärast esimest rikkumist (1 veapunkt) saadetakse teade, kus hoiatatakse järgmiste rikkumiste mõju eest.
8. Pärast teist rikkumist (2 veapunkti) on algaja juht kohustatud läbima rehabiliteeriva kursuse.
9. Pärast kolmandat rikkumist võetakse juhtimisõigus ära tingimusel, et see on toimunud kahe aasta jooksul pärast teist rikkumist.

10. Iga teenitud punkt kehtib kaks aastat.

Austerlaste uuring VPS-i tausta kohta näitab, et perioodil 01.07.2005–30.06.2007 tegid juhid 47 125 trahvipunkti väärilist liiklusrikkumist. Neist 1863 juhti said hakkama sama rikkumisega, mis esimesel korral. 1414 juhul oli esimene ja teine rikkumine koguni sama. 861 juhul oli tegemist laste turvavarustuse puuduliku kinnitamisega. Kolme rikkumisega juhtide kohta on öeldud, et 174st 119 on teinud kolm korda sama asja valesti.

HOLLANDI KOOND. Progresseeruv „algajale” juhile orienteeritud veapunktisüsteem Hollandi näitel.

Ülesehitus:

1. Algaja juht alustab 0 punktist.
2. Eelduseks on, et kõik juhid püüavad olla seadusekuulekad ja ohutud liiklejad.
3. Teatud liiklusrikkumiste eest teenib juht veapunkte.
4. Maksimaalne kogutud punktide arv ei tohi ületada 2 veapunkti.
5. Algajaks juhiks loetakse alla 5-aastase staažiga juhti.
6. Kõik teenitud punktid kustutatakse, kui algaja juht omab juhilube 5 aastat.
7. Veapunkte saab vähendada, kui juht läbib vastava sõidutesti.
8. Kogutud punktide kohta juhile teadet ei saadeta.

Erisused:

- Kui juht on kogunud 3 punkti, peatatakse tal juhtimisõigus.
- Juhtimisõiguse saab taastada läbides erilise teooria- ja sõidutesti, kus põhirõhk pannakse juhi käitumisele ja suhtumisele.
- Kui testi ei läbita, siis peab juht uuesti läbima teooria- ja sõidueksami.
- Üle 5-aastase staažiga juhile veapunktisüsteemi ei rakendata.
- Joobes juhtimise eest peatatakse juhtimisõigus kõigil juhtidel.

LÄTI KOOND

Läti arvestuspunktide kord on fikseeritud lähtudes väärtegade arvestuspunktide süsteemi rakendamise eeskirjast, Läti Vabariigi ministrite kabinet, 21.06.2004, Riias, määrus nr 551.

Kõnealune dokument koosneb neljast osast:

1. Üldsätted.
2. Arvestuspunktid ja nende registreerimise ning kustutamise kord.
3. Mõjutusmeetmete kohaldamise kord. (Mõjutusmeetmete kohaldamise korra üldsätted; mõjutusmeede – hoiatus; mõjutusmeede – koolituskursused; mõjutusmeede – eksam ja sõiduki juhtimisoskuse kontroll; mõjutusmeede – sõiduki juhtimisõiguse kasutuskeeld).
4. Teabevahetuse kord.
5. Lisad, sisaldades ülevaadet rikkumiste eest määratavatest punktidest.

Kõnealusest dokumendist selgub, et arvestuspunkti hulga määrab liiklusohutuse direksiooni ametiisik, kuid punktid kustuvad registrist automaatselt aegumistähtaja möödumisel, milleks on Lätis viis aastat. Välja arvatud juhud, kui isikule määrati 8 punkti (rikkumised seostuvad alkoholi ja meelemürkidega või peatumismärguande eiramisega). Arvestuspunkte saab viie aasta jooksul vähendada vaid ühe korral, läbides koolituskursuse. Samuti kustuvad kõik punktid tingimusel, et isik on kogunud 12 punkti, mille tulemusel võtab politsei ära juhtimisõiguse üheks aastaks. Pärast nimetatud aja möödumist on isik kohustatud sooritama teooria- ja sõidueksami, mille järel saab juhtimisõiguse tagasi. Kõnealusest dokumendist ei selgu liiklusnorme rikkunud juhile määratav maksimaalne punktihulk.

Mõjutusmeetmed:

- 4 punkti kogunud juhile saadetakse vastavasisuline hoiatusteade koju.
- Koolituskursuse abil on võimalik vähendada 2 punkti. Kursuse mahuks on määruse lisa 2 järgi kuus tundi.
- 12 punkti kogunud juht peab sooritama teooria- ja sõidueksami. Kui isik eksami täitmise nõuet ei täida, lisatakse veel 2 punkti.
- Kui isikul on kogutud 12 punkti, peatatakse juhtimisõigus üheks aastaks või hetkeni, mil kustub maksimaalne punktide hulk. Isikul on aega juhiloa äraandmiseks 20 päeva. Kui sõiduki juht pole oma juhiluba sätestatud tähtaja jooksul ära andnud ega esitanud kirjalikku avaldust juhiloa kadumise kohta, siis pikendatakse sõiduki juhtimisõiguse kasutuskeeldu vastavalt viivitatud päevade arvu võrra.

- Teabevahetus karistusregistri, sõidukite ja nende juhtide riikliku registri vahel, samuti karistusregistri, liikurtehnik ja selle juhtide infosüsteemide vahel toimub elektrooniliselt, tuginedes siseministeeriumi teabekeskuse liiklusohutuse direktsiooniga ja riikliku tehnilise järelevalve agentuuriga sõlmitud lepingutele.

Lähtuvalt väärtegade arvestuspunktide süsteemi rakendamise eeskirjast selgusid järgmised punktid:

- Elektrooniline teabevahetus on igati kaasaegne ning mõistlik lahendus. Samas ei ole kirjeldatud, kuidas toimitakse eakate juhtidega, kellel ei pruugi arvutit ega meiliaadressi olla.
- Arvestuspunktide kord on represseeriva iseloomuga, kohati raskelt mõistetav.
- Arvestuspunktide kehtivusaeg on viis aastat ning punktide hulka on võimalik vähendada vaid ühel korral, 2 punkti ulatuses. Ajaline dimensioon ning rikkuja motiveerimine pole määrustest lähtuvalt tasakaalus.
- Liiklusrikkujatele mõeldud kursuste maht (neil pole kohustust, vaid võimalus 2 punkti vähendamise näol) on kuus tundi. Läti koolituskursuste eeskirjades pole fikseeritud alkoholi- (ja narko-) joobes juhtidega tegelemist.
- 12 punkti kogunud juht peab läbima teooria- ja sõidueksami. Vastasel korral rakendatakse sanktsioone.

Läti on töötanud välja põhjaliku arvestuspunktide tabeli ning punktide määramise korra, preventiivsete ja rehabiliteerivate tegevuste osa on tagasihoidlik. Erinevalt Euroopa arenenud riikides pakutavatest tegevustest on Läti tugimudel pigem *vormiline ja represseeriv* kui *sisuline ja toetav*.

4.9. Liiklusreeglite eiramised ja määratav punktide arv

Liiklusreeglite rikkumine on defineeritud liiklusseaduses ja liikluseeskirjas. Liiklusreeglite rikkumisvõimalusi on väga palju ning probleem seisneb otsustamises, milline on ühe või teise rikkumise punktide ekvivalent. Näitena võib tuua joobes sõitmise, kiiruse ületamise, turvavöö mittekasutamise, foori punase tule eiramise, liiga lähedal eessõitvast autost sõitmise kui raskemad rikkumised või märksa kergemad rikkumised, mis võivad kaasa tuua samuti raskeid tagajärgi. Tavaliselt on kõige suuremate punktidega määratletud rikkumised joobes juhtimine ning õnnetuspaigalt lahkumine. Nendele järgnevad turvavöö mittekasutamine ning kiiruseületamine. Liiklusrikkumiste raskusaste baseerub liiklusõnnetuste analüüsidel. Põhiliseks faktoriks on liiklusõnnetuses hukkunuga lõppenud juhtumid.

Vaatamata juhi soovile vältida liiklusrikkumisi, pole alati liiklussituatsioonide hindamine ja tõlgendamine lihtne. Liiklusjärelvalve tolerantsus puudutab näiteks õige pikivahe hoidmist, lubatud kiiruse ületamist ja muid rikkumisi. Näiteks õige pikivahe tajumine on juhtide lõikes erinev, kui puuduvad vastavad teemärgised. Paljudel juhtudel on kogenud juhid kursis liikluskäitumise tolerantsi piiridega, vähekokogenud juhtidel on aga õige pikivahe tajumine ja selle hoidmine keerulisem – seega nad ei taju liiklusrikkumiseks hinnatud suurus, kriteeriume. Seevastu on kiiruseületamine aga kõikide juhtide puhul mõõdetava suuruse teadlik või ka tahtlik rikkumine. Teine probleem seisneb selles, et sõidukijuhtide omavahelise suhtlemise tulemusena kujunevad välja kirjutamata reeglid, mis tihtipeale erinevad kehtivatest. Kerkib küsimus, kas juht peaks järgima tunnustatud liiklusreegleid või käituma teiste juhtide eeskujul-mõjutusel ja selliselt sulanduma üldisesse liikluskultuuri? Klassikaline näide on teeandmine, näiteks parema käe reeglist tulenevalt. Sellist olukorda reguleerivaid norme on lihtne eirata seni, kuni ei teki selget konfliktsituatsiooni. Lisaks sellele esineb sellelaadseid probleeme sõidukiiruse piirangutega. Paljud liiklejad arvavad, et kiiruse ületamine on vajalik sujuvaks liikumiseks.

Veapunktsüsteem peaks aitama juhtidel parandada oma käitumist **enne juhtimisõiguse peatamist ja vähendama negatiivsete hoiakute matkimist**. Nimetatud põhimõte peaks tegema uue süsteemi vastuvõtmise kergemaks kõigi jaoks. Erilist tähelepanu tuleks pöörata noortele juhtidele, kes eksivad liiklusreeglite nõuetest kinnipidamisel. Nende jaoks tuleks tutvustada konkreetseid veapunktsüsteemi kriteeriume ja rehabiliteerimissüsteemi.

Tabel 9 selgitab kokkuvõtlikult eri riikide veapunktidega seonduvaid lahendusi. Eri riikide VPS-i olulised komponendid.

Tabel 9. Veapunktisüsteemi komponendid.

	Taani	Norra	Holland	Hispaania	Prantsusmaa	Suurbritannia
Tegutsemise lävi	2-3 rikkumist 3 - aastasel perioodil võib põhjustada lubade kaotamist.	4 rikkumist 3. aasta jooksul võib põhjustada lubade kaotamist.	3 rikkumist 5 aasta jooksul võib põhjustada lubade kaotamist.	2 rikkumist 3 - aastasel perioodil võib põhjustada lubade kaotamist.	1-2 rikkumist võib põhjustada lubade kaotamist.	1-2 rikkumist võib põhjustada lubade kaotamist.
Hoiatav kiri	Ei	Jah	Ei	Jah	Ilmselt mitte	Ei
Paranemiskursused, punktide vähendamine või boonuspunktid	Ei	Ei	Ei	Jah - vabatahtlikud kursused = 4p ; 3 boonust punkti võimalikud; ühtegi rikkumist 3 aasta jooksul = 2p , veel 3 a. = 1p	Jah - Spetsiaalne juhi kooolitus, mis annab uutele juhtidele 12 punkti 2 a. pärast, mis on 1 a. varem kui muidu. Vabatahtlik teadmiste kursus = 4p	Jah - Vabatahtlik sõidukursus võib anda 3 punkti võrra vähendamist
Lubade ära võtmine, punktid jne.	442 lubade ära võtmist esimese 2 aasta jooksul ; 150 000 punkti määratud esimese aastaga	4 aasta jooksul: 3000 hoiatuskirja; 540 000 punkti määratud punkti määratud	3,5 aasta jooksul: 20 lubade ära võtmist; 4700 punkti määratud	U 1000 lubade ära võtmist aastast; 20 - 30 % = algajatel juhtidel 2 rikkumist.	Umbes 69 000 lubade ära võtmist aastal 2006	Umbes 250 000 lub. ära võtmist (ka veapunkti süsteemi väliselt); u 1,1 miljonil juhil 6 punkti, milles ainult 2 rikkumist lubade ära võtmiseni.
Süsteemi vastuvõtt	Kõrge protsendiline heakskiit - 86% elanikkonnast positiivselt meelestatud pärast 2-3 kuud. Kõiki kodusid informeeritud süsteemist.	Ilmselt kõrge rahulolu. Vähe avalikku kritikat.	Kõrge rahulolu. Arvamusuuring (-06) näitas, et 75-85% olid rahul.	Kõrge rahulolu. Arvamusuuring (-05) näitas, et 75% olid rahul. Tutvustati läbi meedia kampaania käigus.	Informatsioon puudub.	Üsna kehv rahulolu protsent inimeste seas. Tee turvalisuse organisatsioonide poolt kõrge rahulolu.
Süsteemi käivitamine	Punkte arvestab politsei. Hoiustatakse kriminaalregistris.	Politsei ning teede ameti koostöös.	Politsei ning jürlubasid väljastava organisatsiooni (CBR) koostöös.	Erinevad regionaalsed andmed saadetakse kesksesse registrisse.	Ministeeriumi juhtimisel.	Politsei ning liisenseeritud agentuuri (DVLA) koostöös
Hindamine	Hindamisprotsess käsil. Esialgsed tulemused näitavad pos. tulemusi keskmise kiiruse langemise puhul. Aasta pärast keskmine kiirus taas tõuseb.	Hindamisprotsess käsil. Eeldatavad tulemused ei näita pos. Effekti keskmise kiiruse langemise kohta.	Ei ole teada.	Uuringud ja jälgimised näitavad: vähem juobes juhtimist - turvavööde kasutamise suurenemist - kiivri kasutamise kasvut(mootorratas) - madalam keskmine kiirus - vähem surmaga lõppevaid õnnetusi 1. aastaga	Ei ole teada.	Ei ole teada.
Muudatused	Plaanitud muudatused: Kiiruseületamise eest punktid <20%, turva vööd ning mootorrattad.	Arutada karmimaid reegleid algajatele juhtidele, punktid turvavööde ja mootorrattaste teemal.	Pole planeeritud muudatusi.	Jooles peaga juhtimine võitakse eemalada veapunktisüsteemist. Selle asemel karmimad karistused.	Mõningased muudatused tehti seoses automaatsete kiiruse mõõjatega 2002 a. ning algajatele juhtidel aastal 2004	Ettepanek anda 6 punkti rohkemate kiiruse ületamiste eest.

4.10. Veapunktisüsteemi alane kvaliteediuuring

Selle uurimuse raames kasutasime veapunktisüsteemi rakendamise ja mõju analüüsimiseks kvaliteetuuuringut ehk intervjuud. Intervjuu küsimused olid institutsioonide esindajatele identsed, Euroopa Komisjoni esindajale veidi muudetud. Soovisime teha viis intervjuud: nelja riigi (Läti, Leedu, Austria, Saksamaa) institutsioonide ja Euroopa Komisjoni esindajaga. Paraku reageerisid jaatavalt ainult Saksamaa, Leedu ja Euroopa Komisjoni esindaja. Järgnevalt esitame intervjuu teemad ja respondentide vastused.

Austatud vastaja

Pöördume Teie poole Tallinna Tehnikakõrgkoolist liiklusohutuse alase lühiintervjuuga. Teatavasti on mitmetes EL-i riikides kasutusele võetud veapunktisüsteem ja selle lühiintervjuu eesmärgiks on saada teada Teie seisukoht selle rakendamise vajalikkuse kohta. Loodame, et leiate ca 30 min aega, et vastata lühidalt intervjuu küsimustele. Intervjuu eesmärgiks on saada infot veapunktisüsteemi vajalikkusest ja selle mõjust liiklusohutuse parandamisel. Uuring on üks osa Eestis teostatavast uurimistööst, mille tellijaks on Maanteeamet.

- 1. Kas teie arvates on veapunktisüsteem ennast EL-i riikides õigustanud? Kui jah, siis millised on põhilised argumendid?*
- 2. Kas EL on kavandanud ühtse veapunktisüsteemi kasutuselevõtmist või jääb selle väljatöötamine liikmesriikide pädevusse?*
- 3. Millised veapunktisüsteemid on Teie arvates EL-i riikides õnnestunud?*
- 4. Muud soovitused.*

4.10.1. Intervjuu Joël Valmain'iga Euroopa Komisjonist

Edastan oma vastused intervjuu küsimustele. Rõhutan seda, et need ei esinda mingeid komisjonipoolseid ametlikke seisukohti.

1. Üldiselt on veapunktisüsteem kasutusel nendes riikides, kus liiklusohutuse alane tegevus on tähtis otsustajatele. Praegu on veapunktisüsteem kasutusel 21 Euroopa riigis. Peamine eesmärk on kindlustada, et liikluseeskirjade rikkumised registreeritakse ja autojuhte tõepoolest ka karistatakse. Kasutatavate veapunktisüsteemide järgi võivad autojuhid kas „kaotada” mõned punktid (punktide arv sõltub rikkumise tõsidusest) või veapunkte juurde saada.

Teine tähtis aspekt on see, et juhiluba ei võeta ära pärast esimest rikkumist: veapunktide süsteem hoiatab autojuhti ja annab talle võimaluse oma käitumist rooli taga parandada. See põhimõte ei kehti äärmiselt tõsiste rikkumiste korral (nt autojuhtimine alkoholijoobes). Enamikes kehtivates veapunktisüsteemides, kui autojuht teatud perioodi jooksul rikkumisi ei soorita, saab veapunktid tagasi või nad tühistatakse sõltuvalt riigis kehtivast süsteemist (vt eespool). Mõned riigid (nt Prantsusmaa) korraldavad rehabilitatsioonikursusi rikkujatele jällegi eesmärgiga anda neile võimalus punkte tagasi saada. Seega põhilised eesmärgid on panna rikkujaid muutma oma käitumist ja sõitma turvaliselt, samuti tagada see, et liikluseeskirjade rikkumine ei jääks tähelepanuta.

Kõigis riikides, kes süsteemi rakendasid, vähenes surmajuhtumite arv liikluses märkimisväärselt vähemalt rakendamise esimeste aastate jooksul. Ainuüksi see õigustab veapunktisüsteemi kasutuselevõtmist. Siiski tuleb öelda, et süsteemi efektiivsus sõltub suuresti mõnedest tingimustest nagu efektiivne veapunktide arvestamine ning kiire ja tõhus koostöö võimuorganite vahel. Samuti selgitustööst kodanike hulgas, et nad võtaks veapunktisüsteemi omaks.

2. Veapunktisüsteemi kasutuselevõtmine liikmesriikide seadusandluses ei ole sätestatud Euroopa Komisjonis: see on liikmesriikide pädevuses. Kuigi veapunktisüsteemi põhieesmärgid on samad – tõsiseid õnnetusi põhjustavate liiklusrikkumiste ja nende tagajärgede vähendamine, samuti ohtlike juhtide ja korduvrikkujate juhtimisõiguse peatamine ja seega ka surmajuhtumite vähendamine. Ometi erineb süsteemi ellurakendamine riikide lõikes. Võttes arvesse regionaalset või rahvuslikku liikluskäitumist, õiguslikku konteksti ja tegelikku liiklusohutuse situatsiooni, hõlmab veapunktisüsteem eri rikkumiste arvu ja nende eest

saadavaid punkte, on olemas nn progresseeruvad ja regresseeruvad süsteemid ja erinevad punktide korrektsiooni (heastavad) protseduurid. Mõned riigid on kehtestanud eri lähenemise algajatele autojuhtidele ja/või kutselistele juhtidele. Punktide administratiivne süsteem (punktide arvestamine) on samuti korraldatud erinevalt. Mõnedes riikides otsustavad punktide andmise kohalikud võimud, teistes teeb seda kohus. Seetõttu praegusel etapil Euroopa Komisjon ei kavanda selles valdkonnas ühtlustamise (harmoniseerimise) initsiatiivi.

3. Näib, et selles küsimuses ei ole võimalik hinnangut anda, kuna (vt vastus küsimusele 2) situatsioonid on liikmesriikides erinevad.

4. Ei ole kommentaare.

Joël Valmain
European Commission
DG TREN – Road Safety Unit (E3)
rue de Mot 24 (DM 24-2/87) B – 1049
Brussels (Belgium)

4.10.2. Intervjuud riiklike institutsioonide esindajatega

Austatud vastaja

Pöördume Teie poole Tallinna Tehnikakõrgkoolist liiklusohutuse alase lühiintervjuuga. Teatavasti on mitmetes EL-i riikides kasutusele võetud veapunktisüsteem ja selle lühiintervjuu eesmärgiks on saada teada Teie seisukoht selle rakendamise vajalikkuse kohta. Loodame, et leiate ca 30 min aega, et vastata lühidalt intervjuu küsimustele. Intervjuu eesmärgiks on saada infot veapunktisüsteemi vajalikkusest ja selle mõjust liiklusohutuse parandamisel. Uuring on üks osa Eestis teostatavast uurimistööst, mille tellijaks on Maanteeamet.

1. Kas Teie riigis on kasutusel veapunktisüsteem? Kui jah, siis millal see kasutusele võeti?

2. Kui veapunktisüsteemi kasutusel pole, selgitage palun lühidalt selle põhjuseid. Kas veapunktisüsteem on kavas tulevikus kasutusele võtta?
3. Palun nimetage 3–5 veapunktisüsteemi rakendamise positiivset mõju sõidukijuhtide liikluskäitumisele.
4. Palun nimetage 3–5 veapunktisüsteemi rakendamisel ilmnunud nõrkust.
5. Kas veapunktisüsteemi üheks osaks on ka sõidukijuhtide liiklusrikkumiste rehabilitatsiooniprogramm (koolitused, konsultatsioonid jm) ja milline on Teie hinnang nendele programmidele?
6. Mida soovitaksite veapunktisüsteemi kasutuselevõtmisel teistes riikides, näiteks Eestis, kus liiklusohutuse tase on suhteliselt madal?
7. Muud ettepanekud.

4.10.3. Intervjuu Leedu Regitra direktori Saulius Šuminas'ega

Leedus evitati veapunktisüsteem 4. augustil 1994.

Inimvigastustega liiklusõnnetuste arv ja vigasaanute ja hukkunute arvud ajavahemikus 1992–1998 on esitatud järgmises tabelis.

Tabel nr 10. Inimvigastustega liiklusõnnetuste, vigasaanute ja hukkunute arvud Leedus 1992–1998.

Aasta	Inimvigastusega liiklusõnnetuste arv	Hukkunute arv	Vigasaanute arv
1992	4049	836	4149
1993	4319	958	4490
1994	3902	765	4146
1995	4144	672	4508
1996	4579	667	5223

1997	5319	725	6198
1998	6445	829	7667

Tabelist 9 selgub, et veapunktisüsteem mõjutas efektiivselt hukkunute arvu vähenemist (liiklusõnnetuste ja vigasaanute arvu ei mõjutanud) ainult mõnede aastate jooksul ja alates 1997. aastast hakkas hukkunute arv taas kasvama. Veapunktisüsteem lõpetati Leedus 1. jaanuaril 2008. Peamine põhjus: väheefektiivne ja kallis administreerimine. Veapunktisüsteemi asemel suurendati liikluseeskirja rikkumiste karistusi. Olulisemate liiklusrikkumiste puhul (lubatud sõidukiiruse ületamine, joobes juhtimine, kinnitamata turvavöö jm) nähti ette juhtimisõiguse peatamist. Seega tühistati juhtimisõigus pärast esimest või teist liikluseeskirja rikkumist ja polnud vaja oodata kuni juht kogub 10 veapunkti. Peale selle, teistkordsel alkoholijoobes sõidukijuhtimisel auto arestitakse ja ei arvestata seda, kes on auto omanik (kas juhtis ise või võimaldas juhtimist ebakaines olekus isikule).

Inimvigastustega liiklusõnnetuste dünaamika ning hukkunute ja vigasaanute arvud perioodil 2006. – 2008. a on näidatud järgmistes tabelites.

Tabel nr 11. Inimvigastustega liiklusõnnetuste dünaamika, hukkunute ja vigasaanute arvud aastatel 2006–2008.

Aasta	Inimvigastustega liiklusõnnetused	Hukkunute arv	Vigasaanute arv
2006	6658	760	8334
2007	6448	740	8043
2008	4897	498	5940

Tabel nr 12. Joobes juhtide põhjustatud õnnetuste statistika aastatel 2006–2008.

	Liiklusõnnetuste arv	Hukkunute arv	Vigasaanute arv
2006	761	66	1151
2007	811	74	1222
2008	494	44	742

Tabel nr 13. Liiklusõnnetuste dünaamika analüüs jaanuar–märts 2008. ja 2009. a.

Aasta	Liiklusõnnetuste arv	Hukkunute arv	Vigasaanute arv
2008	1089	105	1311
2009	761	82	885

Saulius Šuminas
Deputy director general State enterprise REGITRA
Liepkalnio g. 97 LT-02121
Vilnius LITHUANIA
Phone: +370 5 266 07 58
Fax: +370 5 266 04 23
Mobile: +3706 16 404 03
E-mail: saulius.suminas@regitra.lt

4.10.4. Intervjuu Saksamaa esindaja professor Wolfgang Schubertiga

1. Saksamaal kehtib punktisüsteem (*penalty point system*). Vastava otsuse tegi Riiginõukogu 1956. aastal. Registreerimine algas 1958. aastal. Punktisüsteem põhineb seega seadusandlusel. Ka maanteeliikluse seaduses on sätestatud, kui palju punkte mingi õigusrikkumise eest määratakse. On reguleeritud ka punktide koguarvu vähendamise määr, mis saab võimalikuks pärast rehabilitatsioonimeetmete (sõiduõpetajad või psühholoogid) edukat läbimist. Õigusrikkumiste registreerimise ja süsteemi haldamise eest on vastutav Flensburgis paiknev Kraftfahrt-Bundesamt (www.kba.de, Riiklik Mootorsõidukite Amet).
2. Saksamaal toimib veapunktisüsteem.
3. Asjaosalised saavad süsteemi juhtimise kaudu infot oma väärkäitumise kohta. Seeläbi on neil võimalik endale oma väärkäitumist teadvustada, seda enesekriitiliselt hinnata, edasise liikluskäitumise kohta järeldusi teha ning seega ka uute õigusrikkumiste toimepanekut ja punktisüsteemis punktide kogumist vältida. Punktisüsteemi rakendamine hoiab ära juhtimisõiguse peatamise ja tagab seeläbi iseseisva liikumisvõimaluse. Tänu punktisüsteemile

on võimalik ohtlikke riskigruppe maanteeliikluses õigeaegselt tuvastada. Punktisüsteem aitab kaasa ka liiklusohutuse parendamisele.

4. Süsteemi ei ole praegu selles sisalduvate üksikmeetmete ja nende vastastikmõju suhtes veel tervikuna hinnatud. Neid süsteemis sisalduvaid elemente – „trahvimine” (rahatrahv ja/või punktid, juhtimisõiguse peatamine) ja „premeerimine” (toetavad meetmed, nt seminarid) – ei ole veel „elukestva õppe kontseptsioonis” tasakaalu viidud. Trahvimise idee on praegu veel jõuliselt esiplaanil. Kord liiklusrikkumise toime pannud isiku individuaalse arengu ideed tuleb varasemast rohkem arvestada. Selliseid meetmeid, mida väikese punktide arvu puhul rakendada, on liiga vähe. See kitsendab ka vajalike käitumismuutuste suunamiseks vajalikku mõjujõudu.

Preventiivse iseloomuga meetmed tuleb Saksamaa punktisüsteemis selgemalt välja töötada. Punktide andmine ja punktide arvu vähendamine põhjustavad sageli juriidiliste vastuolude teket. See tuleneb süsteemi kompleksisusest.

5. Jah, selles on sees ka rehabilitatsiooniprogrammid. Nende kasutamine on õiguslikult sätestatud. Neid on võimalik rakendada kas gruppides või osaliselt ka individuaalsete meetmetena. Teatud sihtgruppidele korraldatakse edasijõudnute kursusi */otsetölge – tlk./*, mida korraldavad sõiduõpetajad.

„Spetsiaalseid edasijõudnute seminare” alkoholi- ja uimastiprobleemidega sõidukijuhtidele korraldavad diplomeeritud psühholoogid. Osalemine liikluspsühholoogilisel nõustamisel, mida samuti korraldavad vastava ettevalmistuse saanud diplomeeritud psühholoogid, võimaldab sõidukijuhtidel kogunenud punktide arvu oluliselt kahandada. Praegu ei ole rakendatud meetmete mõju hinnatud.

6. Meie ettepanek on luua üleeuroopaline „Kuritegude ja raskete liiklusrikkumiste keskregister” (saksa keeles Zentralregister über Straf- und Verkehrsvergehen, inglise keeles Central Register for Criminal and Serious Traffic Offenders) selliste liiklusrikkumiste – kiiruse ületamine, alkoholi ja uimastite tarvitamine, kõrgeenenud agressiivsusele kaldumine jne – jaoks. Meie andmetel tegeleb sellega juba DG TREN Brüsselis. Süsteemi eesmärk seisneb

liiklusrikkujate registreerimisel EL-is, selleks et tuvastada rikkujad ja neid karistada. Selline toimimisviis võimaldab kõikides riikides liiklusohutust parendada.

7. Pärast juhtimisõiguse peatamist (kehtestatud punktipiir on ületatud, uimasti- või alkoholiprobleemid, kõrgeenenud agressiivsuse potentsiaal jne) peavad rikkumise toime pannud juhid reeglina läbima meditsiinilis-psühholoogilise ekspertiisi. Tegemist on arstide ja psühholoogide osalusel teostatava interdistsiplinaarse ekspertiisiga.

Neid ekspertiise võivad läbi viia ainult seadusega tunnustatud ja nõuetekohaselt akrediteeritud (DIN EN ISO/IEC 17020, välja antud novembris 2004) asutused – erialaselt tunnustatud sõidukijuhtimiseks sobivuse testimise ekspertasutused). Kõne all on võimalus, et pärast iga läbitud rehabilitatsioonimeedet tuleb juhtimisõiguse taastamiseks alati läbida mootorsõiduki juhtimisõiguseks piisavat füüsilist ja psüühilist sobivust hindav ekspertiis. EU juhiloa direktiivi LISA III (Minimum Standards of Physical and Mental Fitness for Driving a Power-driven Vehicle) tuleb lisada „psühholoogia” täiendus. Samuti peavad meditsiinilised ja/või psühholoogilised rehabilitatsioonimeetmed saama tulevikus EU juhiloa direktiivi üheks koostisosaks.

Ma loodan, et suutsin Teile abi pakkuda ja olen ka edaspidi meelsasti Teie käsutuses.

Dr Wolfgang Schubert
Dekra Automobil GmbH
Ferdinand-Schultze-Straße 65
13055 Berlin
Tel: 030/98 60 98 3 801
Fax: 030/98 60 98 3 888
wolfgang.schubert@dekra.com
<http://www.dekra.com>

4.11. Veapunktisüsteemide kriitika

Osad valitsusraportid on olnud VPS-i vastu, kuna süsteem ei arvesta juhtimisõiguse äravõtmisel individuaalseid tingimusi. Arvatakse, et VPS on mõttetu, standardne instrument, mis ei arvesta iga juhtumi asjaolusid. On näidatud, et veapunktisüsteem ei ole andnud märgatavaid tulemusi liiklusohutuse parandamisel. Mingeid seaduslikke takistusi VPS-i rakendamiseks pole, seda tehakse riiklike õigusaktidega.

Eri riikide VPS-id varieeruvad ülesehituselt oluliselt. Igal süsteemil on oma eelised ja puudused, ühest hinnangut nende ülesehitusele ja rakendamisele on raske anda, sest see on seotud enamasti riigi teiste õigusaktidega ja veapunktisüsteemi tuleb vaadata koostoimes muude regulatsioonidega. Seetõttu on raske reastada veapunktisüsteeme paremuse järjekorras. Osadel riikidel on väga keerulised VPS-id ning veapunkte antakse ka väga tõsiste rikkumiste eest nagu näiteks joobes juhtimine. Sellised rikkumised võiksid kuuluda eraldi menetlusse. Samuti kiiruseületamise puhul antakse veapunkte lubatud sõidukiiruse olulisel ületamisel, veapunkte võiks hakata jagama alates pisirikkumistest. Liiga vähe kasutatakse hoiatuskirju/sõidukijuhtide mõjutamist ning sõidukijuhtide hoiakuid kujundavaid kursusi. Uue veapunktisüsteemi loomisel peaks arvestama, et loodav süsteem oleks lihtne ja arusaadav, oluline on luua rikkumiste register. Sõidukijuhtidele peaksid rikkumiste tagajärjed peaks olema selged. Veapunktide arv peaks olema suhteliselt väike selleks, et tagada süsteemi lihtsus. Motiveerimaks juhte kursustel käima, võiks neid premeerida mõne veapunkti mahavõtmisega pärast koolituse läbimist. Enamikes riikides ei ole rahva seas probleeme VPS-i vastuvõtmisega. VPS-i nõrkused on enamasti tingitud järgmistest asjaoludest:

- veapunktisüsteemi ülesehitus on liiga keeruline ja liiklejatele raskesti arusaadav;
- sõidukijuhtidel puudub ülevaade kogutud veapunktidest, st nad ei tea, kui palju on neile veapunkte määratud ja seetõttu puudub ka VPS-i preventiivne mõju;
- veapunktisüsteem hõlmab üksnes punktide arvestamist, rehabiliteerimissüsteem puudub või ei toimi;
- veapunktisüsteem on orienteeritud ainult rasketele rikkumistele, kergeid ja keskmisi ei registreerita;
- VPS peaks omama ka motivatsioonikomponenti, st eeskujulikud juhid saavad boonuspunkte.

5. Punktisüsteemi võimalik mudel Eestis

5.1 Kokkuvõte veapunktisüsteemi ümarlauast

Seonduvalt käesoleva uurimuse põhiliste uurimisprobleemidega, toimus 23. aprillil 2009 Tallinna Tehnikakõrgkoolis veapunktisüsteemi seminar, kuhu olid palutud politseiameti, sotsiaalministeeriumi, majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi, autoregistrikeskuse, liikluskindlustusfondi ja maksu- ja tolliameti esindajad. Allpool on näidatud kokkuvõte seminari arutelust, probleemidest ja ettepanekutest.

- a) Kuidas nimetada kõnealust süsteemi? (Inglise keeles *penalty points* või ka *demerit point system*). Seega kas veapunktisüsteem või karistuspunktide süsteem või liiklusrikkumiste arvestussüsteem? Praegu on paljudes riikides kasutusel nimetus veapunktisüsteem. Kindlasti tasub Eestis kaaluda, kas kõnealune nimetus on otstarbekas. Autorid toetavad pigem *liiklusrikkumiste punktisüsteemi* nimetust, mis on kõige täpsem. Nimi ei tohiks väljendada lihtsalt veapunktide kokkulugemise põhimõtet, vaid seniste rikkumiste põhjal kaalutakse juhi käitumist – sõidukijuhti tuleb suunata ümber hindama on senist liikluskäitumist.
- b) Milliseid preventiivseid ja rehabiliteerivaid meetmeid tuleks rakendada? Seni kasutatavate veapunktisüsteemide eeskujul tuleks rakendada eri koolitusi, kuid ka juhtidele rakendatavat meditsiinilis-psühholoogilist hindamist. Rehabiliteerivad tegevused rakenduksid vastavalt ühiskonnaohtlikkuse astmele (ehk siis kogutud punktide hulgale). Meditsiinilis-psühholoogiline uuring rakenduks üksnes nendele juhtidele, kes rikuvad liiklusreegleid süsteemselt (sagedased rikkumised; väga rasked väärkäitumised; alkoholi joobes sõidukijuhtimine, kui juhi veres ületas alkoholi kogus 1,5 promilli piiri). Preventsioonimeetmete väljatöötamiseks ja rakendamiseks on vajalik välismaiste spetsialistide kaasamine, vältimaks neid vigu ja mittevastavusi, mida on tehtud muudes riikides.

- c) Veapunktisüsteemi loomiseks tuleb luua komisjon, kuhu kuuluksid eri valdkondade esindajad ning kes lahendaksid kaasneda võivad isikuandmete, haldustehnilised, sisulised ning paljud teised probleemid. Samuti töötaks komisjon välja rikkumiste iseloomust ja hulgast tulenevad määratlused ning maksimummäära, mida üks juht saab oma rikkumistega koguda. Samuti vajab arutelu karistuste iseloom, eriti korduvrikkumiste puhul. Sellisesse komisjoni peaks kuuluma eri institutsioonide esindajad. Mõistlik oleks kaasata politsei, Maanteeamet/ARK, justiitsministeerium, andmekaitseinspeksioon, kõrgkoolide esindajad, samuti välisriikide eksperte.

Ümarlaual toonitati, et kuna Eestil praegu oma VPS-i pole, tuleb täiesti uut süsteemi luues lähtuda kahest olulisest rikkumise iseloomust, millega liiklejad silma paistavad:

- riskeeriv ja agressiivne liikluskäitumine;
- meelemürkide mõju all sõidukijuhtimine.

Meelemürkide mõju all sõidukit juhtivad isikud tuleb jaotada tarbitud aine järgi:

- alkoholi mõju;
- narkootiliste ainete, kuid ka ravimite mõju joobe saavutamiseks.

Läti rakendab oma karistuspunktide määramisel teoreetilisi seminare (Läti Vabariigi ministrite kabinet, väärtegade arvestuspunktide süsteemi rakendamise eeskiri, määrus nr 551). Eestil oleks mõttekas läheneda sisukamalt ning rakendada põhjalikumat koolitust. Selleks on kaks põhjust:

- Tavaliselt pole teada juhi rikkumise motiivid või hulgaliselt karistusi omava juhi, st liiklusrikkumiste, põhjused. Seepärast peab koolitus olema ühelt poolt universaalne ja mõnede juhtide osas ka individuaalne. Eriti oluline oleks selline koolitus juhtidele, kellel on pikemaajaline (alates 10 aastast) staaž ning kes pole juhi ettevalmistuse jooksul sellist kursust läbinud.
- Vääralt käituvate juhtide mõjutamisel on tähtis hoiakute kujundamine. Tegemist on otseselt nende psühholoogilise mõjutamisega koolituse kaudu. Lätis rakendatavatel kursustel on tegemist pedagoogilise seminariga, mis erineb oluliselt nt Austria, Saksamaa jt riikide liikluspsühholoogilisest koolituskursusest ning mille tulemus pole võrreldav liikluspsühholoogiliste kursustega.

Riskikäitumisega veapunkte kogunud juhid saaksid sellise koolituse läbimisel põhjalikumad teadmised. Kuna igaaastaselt tähendaks vääralt käitunud juhtide kursustele saatmine tuhandete inimeste osalemist kursustel, tuleb lõppastme koolitust korraldavatel ettevõtetel olla valmis suure hulga isikute vastuvõtuks.

Kuna tegemist on sisuliselt uue lähenemisega vääralt käituvate juhtide ümberõppes, tuleb täpsustada ressursivajadused. Samuti tuleb kindlaks teha, kas senine lõppastme koolitus praegusel kujul sobib vääralt käituvate juhtide harjumuste ümberkujundamiseks või vajavad kursuste sisud veidi täiustamist.

5.2. Veapunktisüsteem ja joobes juhid

Joobes juhtidest tulenev probleem on väga tõsine. §74¹⁹ alusel tuvastas Eesti politsei joobes juhte 13 120 ning aastal 2008 tuvastati joobes juhte 10 967 (allikas: politseiamet, 2009).

Kui palju realselt on joobes juhte teedel ringi liikumas, ei ole võimalik täpselt öelda. LIMO 2008.uuringu kohaselt on joobes või jääknähtudega juhtide osakaal 1,09 protsenti. Nende osalusel toimub aga ca 20% kõikidest liiklusõnnetustest, samuti hukkab ca 20% kõikidest liiklusõnnetustes hukkuvatest isikutest ning vigastada saab keskmiselt üle 25% liiklusõnnetustes vigastada saavatest isikutest joobes juhtide süül.

Seega on 1% juhtide näol tegemist väga olulise sihtgrupiga, kes vajab hoiakute muutmist või liiklusest elimineerimist. Alkoholiprobleem on väga lai temaatika ning ulatub kindlasti kaugemale liiklusteemast. Samas on võimalik liikluses alkoholiprobleemiga juhtidele sanktsioone ning mõjutusvahendeid rakendades aidata kaasa ühiskonna parandamisele. VPS-i rakendumisel peaks lisaks karistusele saama juht ka 0,5–0,75% punktide maksimummäärast. Mis tähendab, et teatud punktisumma eelneval omamisel või sellele rikkumisele lisandumisel kaotaks juht juhtimisõiguse. Vastuolu kehtiva seadusega tekib tingimusel, kui joobes juhtimise eest nähakse ette karistusena juhtimisõiguse peatamist. Sellisel juhul oleks vajalik leida karistuspoliitikas kompromiss kehtiva seaduse ning punktisüsteemi vahel. Kindlasti peab juhi

karistus suunama isikut tulevikus sarnast tegu vältima. Käitumise mõjutamiseks pakutakse rehabilitatsioonimudelitel all välja tegevusi, mida tuleks seadusega ette nähtud korras alkoholijoobes juhtidele rakendada. Alkoholijoobes juhtidele rakendatavate meetmete tõhusust on teaduslikult uuritud mitmetes maades ning sellised tegevused on end õigustanud. Samas narkootiliste ainete tarbijatele rakendatavate meetmetega on esinenud probleeme, kuna ainete hulk, mida tarbitakse, on väga suur, nende toime väga erinev ning võõrutusravi keeruline ja ajamahukas. Seni teadaolevalt kõige mahukama ja eri riikide praktikat hõlmava uuringu eri ainete mõjust inimesele on teinud Kuratorium für Verkehrssicherheit 2003. aastal. Uuring kandis pealkirja „Preventative Measures to Prevent Driving While Under the Influence of Alcohol/Drugs”.

Riskeeriva ja agressiivse liikluskäitumisega juhtidega puutuvad kokku paljud inimesed – nii juhid kui ka kergliiklejad. Riskeeriva liikluskäitumise all mõistetakse seejuures sellist käitumist liikluses, kus juht või liikleja võtab endale teadlikult riski käitumaks ühes või teises situatsioonis tavapärasest erinevalt ning ohtlikult. Agressiivne liikluskäitumine lähtub definitsiooni kohaselt kahest olulisest punktist: tahtlikkus ja kahju tekitamine (Knörzer, 2003). Valdav enamus riskeerivaid-agressiivseid käitumisi on kajastatud liikluseeskirjas ja liiklusseaduses. Kuna mõlemad liikluskäitumised on ühiskonnaohtlikud, seades ohtu kaasliiklejaid, karistab politsei norme rikkuvaid juhte. Järgmises tabelis avatakse 2008. a liiklusnormidega pahuksisse läinud juhid.

Tabel 14. LE rikkumiste eest karistatute hulk Eestis 2008. aastal.

Ühel korral karistatuid	188 224
<i>Korduvrikkumisi</i>	
2–4 korda	29 343
5–9 korda	4228
10 ja enam korda	275
Üle 14 korra	96
Kokku	222 166

Allikas: politseiamet, 2009.

Tabelist 14 on näha, et aastal 2008 oli Eestis LE korduvrikkujaid 33 942. Ehk tegemist on isikutega, kes on eksinud LE suhtes vähemalt 2 või enam korda. Korduvrikkujate seas on fikseeritud nii riskikäitujad, agressiivsed juhid kui ka meelemürkide mõju all tabatud juhid.

Sellel kohal on mõistlik tõmmata paralleel Saksamaa VPS-iga ning professor Schuberti ja professor Matterni ettekandega sellest 2008. aasta jaanuaris. Tallinnas, sotsiaalministeeriumis toimunud seminaril tutvustati Saksamaa meditsiinilis-psühholoogilist uuringut (MPU), mida rakendatakse sõidukijuhtidele. Samuti avati MPU seoseid juhtide liikluskäitumisega, LE eiramisega, liiklusõnnetuste tekkepõhjustega ning veapunktisüsteemiga. Mõlemad professorid mainisid, et liikluse parandamiseks on oluline koostöö institutsioonide vahel. See tähendab, et:

- politsei koostöös eri institutsioonidega (nt kiiruskaamerate haldajad jpm) avastavad LE rikkujad;
- meditsiinilis-psühholoogilise juhtimisvõimekuse uuringu kaudu selgitatakse välja juhid, kes ei ole juhtimisvõimelised;
- punktisüsteemi haldav institutsioon omab ülevaadet normist hälbijatest;
- liikluspsühholoogilist teenust pakkuvad ettevõtted tegelevad LE rikkujate hoiakute muutmisega jne.

Esitluses avati väga mitmeid olulisi nüansse seoses juhtide võimekusega. Prof Schubert avas Saksamaa VPS-i puhul olulise nüansi. Nimelt need juhid, kellel on kogutud kuni 13 veapunkti, võivad külastada järelkoolitusi. Tegemist on vaba tahtega. Need, kellel on kogutud 13 või enam veapunkti peavad praegu kehtivate normide järgi läbima järelkoolituse kohustuslikus korras. 13 ja enam veapunkti omavaid juhte on protsentuaalselt vähe, kuid nende juhtide puhul on täheldatud, et järelkoolituste läbimisel rikutakse LE-d üsna varsti uuesti.

Tõmmates paralleeli tabeliga 13 oleks alates viiest rikkumisest tegemist sarnaste isikutega nagu Saksamaal alates 13 punkti ja enam kogujad. Arvestades prof Schuberti ja Matterni kogemust liiklusohutuse tagamisel Saksamaal, võib järeldada, et 2–4 rikkumise kogumisel on Eestis otstarbekas kohustuslikult rakendada vastavalt rikkumise iseloomust preventiivseid meetmeid.

Riskeerivate ja agressiivsete juhtimisvõtete vältimiseks oleks otstarbekas täiendada senist autokoolide programmi ning võtta austerlaste kogemusel (*Evaluation of the 2nd phase of the driver training in Austria, Dr M. Gatscha*) lõppastme koolituses kasutusele riskeeriva liikluskäitumise kursus, mille peavad kohustuslikus korras läbima kõik lõppastme koolitust läbivad õpilased. Tegemist oleks liikluspsühholoogilise meetmega, mida viiksid läbi ainult psühholoogia või eripedagoogika diplomit omavad isikud, kes on saanud liikluspsühholoogilise ettevalmistuse ning on pädevad viima läbi riskikäitumiskoolitusi autokoolide õpilastele.

VPS-i rakendumisel tasub saata kõik vähemalt 50% punktide maksimummäärast kogunud juhid kohustuslikult lõppastme koolitust läbima. Sealhulgas rakendatakse isikutele ka tagasisidet andvat kontrollsõitu – nn *feedback drive* –, mille tulemusel informeeritakse juhti tema vigadest ning tehakse ettepanekud edaspidiseks liikluskäitumiseks, vältides LE rikkumisi. Samuti on *feedback drive*'i käigus kogutud materjal kasutamiseks koolitustel.

5.3. Eesti Veapunktisüsteemi kontseptsioon

Selle töö käigus on selgunud, et eri riikides kasutatakse mitmesuguse ülesehitusega juhtide käitumist hindavaid/kaaluvaid veapunkte jagavaid süsteeme. Olenemata süsteemide ülesehitusest on kõigil sarnane eesmärk – vigastatute ja hukkunute vähendamine. Loodetavasti ei erine Eesti teistest EL-i riikidest ja veapunktisüsteemi kasutuselevõtmine aitab vähendada liiklusrikkumiste ja liiklusõnnetuste arvu.

Veapunktisüsteemi ülesehitusest.

Eestil tasuks arvestada veapunktisüsteemi loomisel järgnevaga:

- Süsteem peaks olema liiklejatele lihtne ja arusaadav, seetõttu on soovitatav kasutada progresseeruvat veapunktisüsteemi. See tähendab, et vastavalt rikkumise iseloomule ja määratud karistusele saadakse juurde, lisatakse teatud arv punkte. Maksimumpunktide kogunemisel jäädakse juhtimisõigusest ilma. Maksimaalne punktihulk võiks Eestis olla 12.

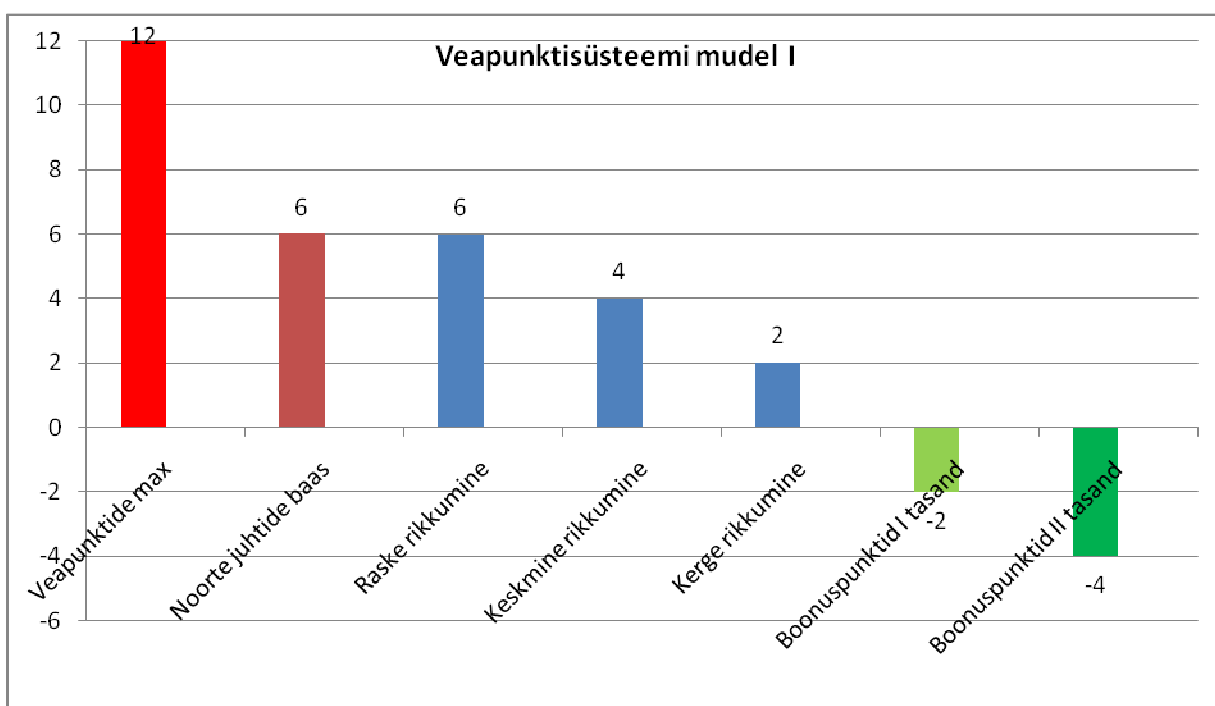
- LE rikkumisi kaaludes oleks mõistlik kasutada neljaastmelist skaalat. See tähendab, et rikkumiste raskusastmed jagunevad kolme kategooriasse:
 - Rasked rikkumised. Tegemist oleks nt joobes juhtimisega, kiiruse ületamisega üle 40 km/h, liiklusõnnetuse sündmuskohalt lahkumisega, politsei eest põgenemisega jm.
 - Keskmised rikkumised. Tegemist oleks kiiruse ületamisega 20 kuni 40 km/h; punase fooritule eiramisega; paremalt möödasõiduga; olulise tehnilise rikke eest; jalakäijate ohustamisega ülekäigurajal, kuid ka jalakäijapoolse väärkäitumisega, millega tekitati liiklusohutlik olukord jm.
 - Kerged rikkumised. Tegemist oleks nt peatumis- või parkimisnõuete rikkumisega, tulede väärkasutamisega jpm.
 - Neljanda kategooriaga oleks tegemist juhul, kui liiklejal/juhil esineb mitu rikkumist korraga ning punktid summeeritakse, nt põhjustab keegi liiklusõnnetuse, lahkub sündmuskohalt, põgeneb politsei eest jne.
- Teatud liiklejate sihtgrupi juures võiks kaaluda nn kahest veapunktiüsteemi kasutamist, st progresseeruva ja ka regresseeruva punktiarvestuse üheaegset kasutamist. Selliseks sihtgrupiks võiks olla näiteks noored juhid.

See tähendab, et:

- Noorele juhile, kellele väljastatakse juhtimisõigus, antakse ka 50% punktide maksimummäärast. Seda põhjusel, et nii Eestis kui Euroopas on ohtlikuks vanusegrupiks liikluses 18–25-aastased juhid. Seepärast on tegemist nn riskigrupiga. „Noorteaeg” võiks tulevikus kesta kolm aastat. Sellisel juhul kaotaks noor igal aastal 33% oma punktidest. Ehk näiteks etteantud 6 punkti puhul kaoks igal aastal 2 punkti, ning kui kolme aasta jooksul on juht liigelnud rikkumisteta, oleks tal kolmanda aasta täitumisel 0 punkti. Kui aga vähekogenud liikleja rikub LE nõudeid, koguneb tal 12 punkti ning siis rakendatakse liikluskäitumist korrigeerivaid meetmeid. Selline lähenemine oleks sarnane Hollandi VPS-ile, kus noored juhid on suurendatud tähelepanu all ja nende rikkumistesse suhtutakse tähelepanelikumalt.
- „Kogenud juhtidele” oleks võimalik pika ning eeskujuliku (LE rikkumiste ja liiklusõnnetuste puudumine) liiklemise eest anda kuni 4 miinuspunkti. Sisuliselt tähendab see, et kui juhil pole

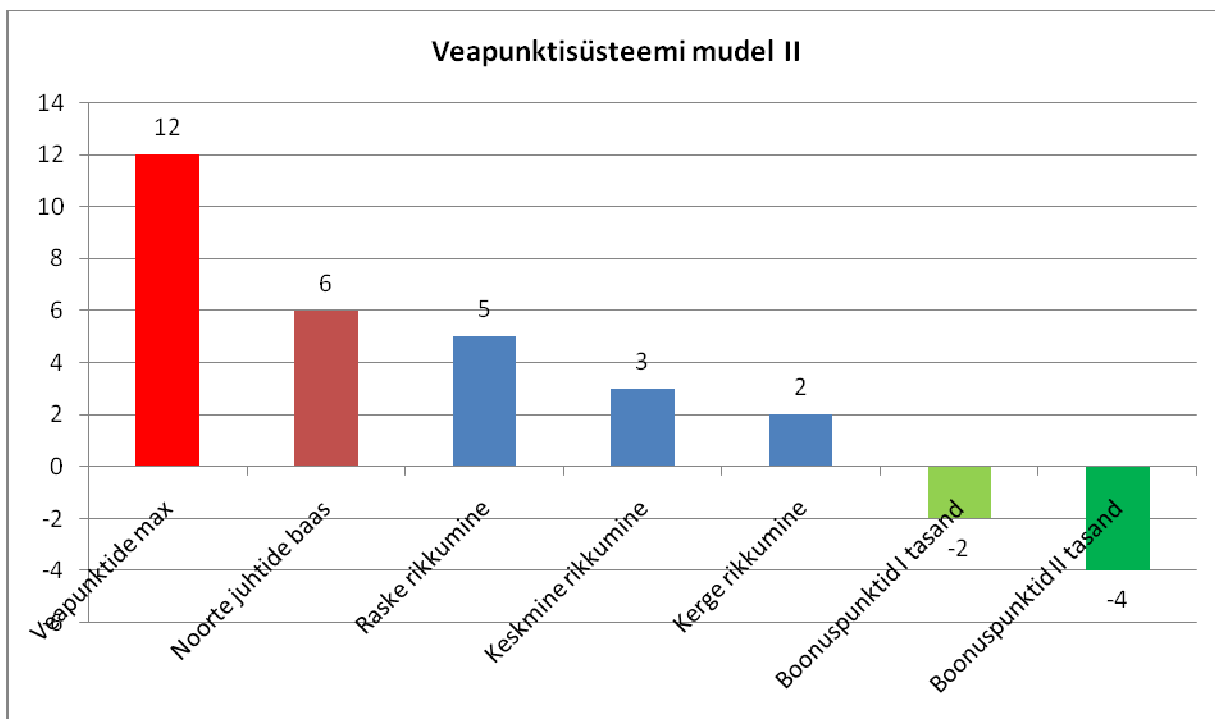
pika aja jooksul, näiteks vähemalt kaheksa aasta jooksul, esinenud liiklusrikkumisi, siis antakse talle boonuspunkte. Kui sellisel juhil peaks edaspidi esinema rikkumisi, läheks arvesse tema senine eeskujulik liikluskäitumine varasemal perioodil ning ühe keskmise astme liiklusrikkumisega satuks selline juht nullpunkti tasemele. Iga järgnev rikkumine tooks aga punkte juurde ja 12 punkti kogumisel jääks ka tema juhtimisõigusest ilma. Kuid pikaajaline rikkumistevaba liiklemine tähendab positiivsete hoiakute kujunemist ning selline juht kergesti liiklusreegleid ei riku.

Joonis 8. Eesti veapunktisüsteemi mudel I.



Selle VPS-i mudeli kohaselt on maksimaalne punktide arv 12, rasked rikkumised annavad 6 punkti, keskmised ja kerged rikkumised vastavalt 4 ja 2 punkti. Noorte juhtide, st kes on saanud juhtimisõiguse, punktide baas on 6 punkti, mis sunnib neid vähem riskeerivale käitumisele.

Joonis 9. Eesti veapunktisüsteemi mudel II.



Võrreldes mudeliga I on mudelil II raskete rikkumiste punktide määr 5, keskmiste ja kergete rikkumiste punktide määrad on vastavalt 3 ja 2.

Probleem, mida pole senistes VPS-i uuringutes kajastatud, seostub punktide määramisega isikutele, kellel puudub juhtimisõigus. Probleemil on vähemalt kaks olulist momenti, mille selgituseks kaks näidet:

- Kui tegemist on eaka liiklejaga, kes kõnnib nt pimedal ajal tiheda liiklusega teelõigul ning ei kanna valgustpeegeldavaid elemente (helkur, helkurpaal vms). Helkuri mittekandmine on Eestile ja teistele sotsialismimaadele omane probleem. Siit kerkib järgmine küsimus: Kuidas käituda eakate, teadlikult ohutusnõudeid eiravate liiklejatega?
- Milline seisukoht kujundada noorte suhtes, kellel pole veel juhtimisõigust, kuid on seda peagi taotlemas, kuid juba juhtimisõiguse taotlemise ajal (autokoolis õppides) on neile määratud veapunkte. Sellises olukorras kerkib üles terve rida lahendamist vajavaid küsimusi: Kui pikalt säilivad veapunktid?; Kas veapunkte omaval noorel lubatakse astuda autokooli, kuid ta ei saa seda enne lõpetada, kui veapunktid on annulleeritud?; Kui ta õpib

näiteks kolm aastat autokoolis ja alles seejärel saab juhtimisõiguse, kas veapunktid sel ajal aeguvad või aktiveeruvad alles juhtimisõiguse saamisega?

Kokkuvõte

Uuringus on analüüsitud Euroopa riikides rakendatavaid veapunktsüsteeme, mille kasutamine on leidnud nii poolehoidu kui vahel ka kriitikat ja mille põhiline eesmärk on parandada juhtide liikluskäitumist ning elimineerida liiklusest eriti ohtlikud sõidukijuhid.

Eestis on siiani rakendatud edukalt mitmeid liiklusohutust parandavaid meetmeid, mis põhiliselt puudutavad liikluskeskkonna parandamist, liiklusjärelvalvet ja karistuspoliitikat. Mootorsõidukijuhtide liikluskultuuri parendamine nn proaktiivsete meetmete väljatöötamine ja kasutamine on olnud tagasihoidlikum. Põhiliselt on liiklusrikkumisi püütud ohjata karistuspoliitika kaudu. Eestis on mõneti agressiivse liikluskäitumise üheks mõõdetavaks tunnuseks liiklusreeglite eiramise kasv, kõrge liiklusõnnetuste ja nendes vigasaanute ning hukkunute arv.

Selle uurimuse analüüsisvas osas tõdeti, et kui liiklusõnnetuse arv Eestis pidevalt kasvas, siis 2008. aastal see langes ja saavutas ligikaudu 2001. aasta taseme. Samal ajal on alates 2003. aastast fikseeritud liiklusrikkumiste arv kasvanud kiiremini kui sõidukite arv: sõidukite arv on suurenenud 24% ja rikkumiste arv on kasvanud 72%.

Meie liiklusohutuse põhiprobleemid on alkoholijoobes sõidukijuhtimine, turvavöö mittekasutamine ja sõidukijuhtide soovimatus mitte täita elementaarseid liiklusreegleid. Probleem pole enamasti liiklusreeglite tundmises, vaid pigem on see tahtmise ja mentaliteedi küsimus. Alkoholijoobes mootorsõidukijuhid olid 2008. aastal otseselt või kaudselt seotud ca viiendikuga toimunud õnnetustest, kõige enam oli joobes juhte vanuses 20–24 aastat. Turvavöö vähene kasutamine on seotud inimeste vale suhtumisega. Mittekinnitamise põhjustena tuuakse välja ebamugavust, laiskust ja harjumuse puudumist. 2008. aastal ei kasutanud turvavööd 40% liiklusõnnetustes kannatanutest.

Uurimuse põhiosa moodustab teistes Euroopa riikides kasutusel olevate veapunktsüsteemide ülevaade ja analüüs. See osa põhineb suures osas ühel esinduslikumal uurimistööl, mis korraldati

Rootsis (*Dr Sixten Nolén. (2008). The Potential of a Penalty Points System in Sweden. Road Traffic Inspectorate, Sweden*). Samuti kasutati selles uurimustöös Saksamaa, Poola, Hispaania ja Iirimaa veapunktialaseid artikleid ja analüüse.

Uurimistöö osateemade analüüsil korraldati eri ametite ja ministeeriumi esindajate osavõtul veapunktialane seminar, kus tutvustati struktureaalselt eri veapunktisüsteeme (progresseeruv ja regresseeruv punktiarvestus) ja arutleti Eesti jaoks veapunktisüsteemi olulisust ja võimalikku mõju.

Kvaliteediuuringu käigus korraldati intervjuud Euroopa Komisjoni ning Saksamaa ja Leedu ametiasutuste esindajatega, mille eesmärgiks oli hinnata veapunktisüsteemi kasutamise kogemust ja mõju. Uuringust selgus, et Euroopa Liidus puudub ühtne lähenemine veapunktisüsteemile kui tervikule, see on liikmesriikide enda otsustada. Veapunktisüsteemi rakendamise edukus sõltub selle arusaadavusest, administreerimise tõhususest ja sõidukijuhtide (liiklusreeglite rikkujate) rehabiliteerimissüsteemist.

Selle uurimuse lõpus on välja pakutud kaks võimalikku veapunktisüsteemi mudelit Eesti jaoks, mõlemad on progresseeruva punktide arvestamisega ja mõlemas mudelis on arvestatud noorte juhtide riskikäitumist ja eeskujulike sõidukijuhtide boonussüsteemi.

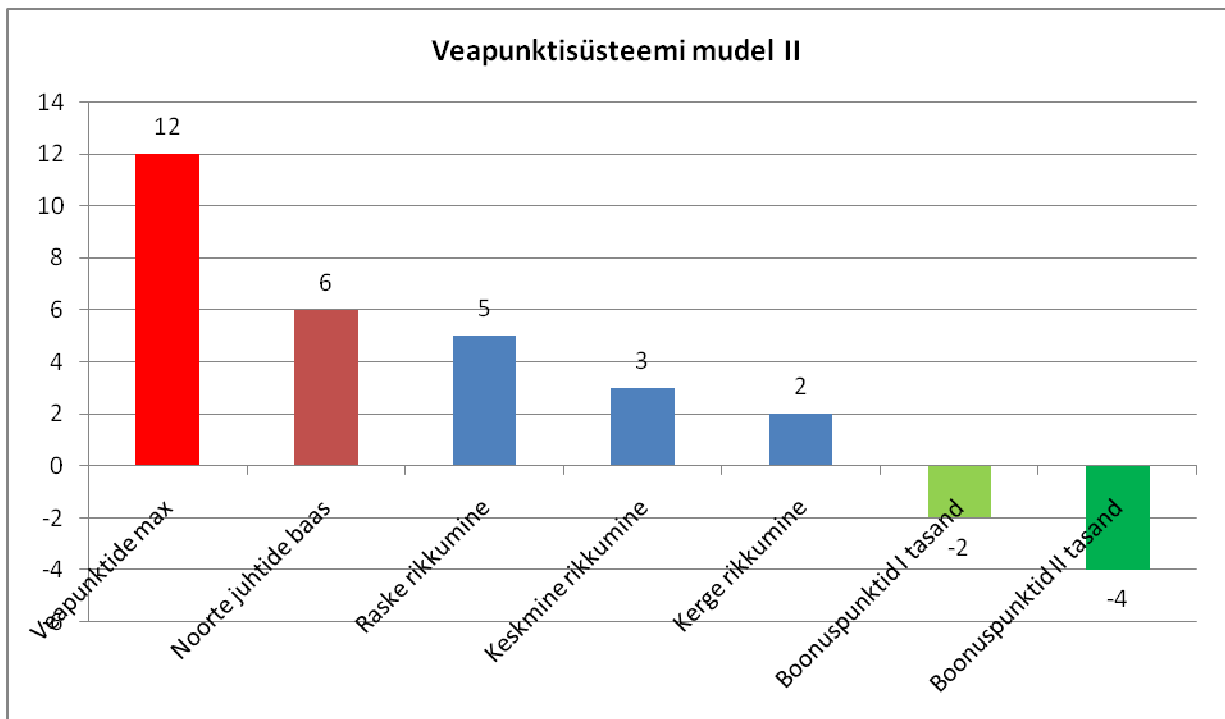
Ettepanekud:

1. Paljude riikide esindajad on väljendanud Euroopa liiklusohutuse suurüritustel oma positiivseid seisukohti veapunktisüsteemi kui liikluskäitumist parandava mõjutusviisi tõhususe üle. Veapunktisüsteemi rakendamist peetakse mitmetes riikides liikluskäitumist parandavaks meetmeks.
2. Veapunktisüsteemi ei saa vastandada ega asendada olemasoleva karistussüsteemiga, veapunktisüsteemi rakendamise mõju on suunatud sõidukijuhtide liiklusrikkumiste vähendamisele tulevikus ja selle kaudu liiklusohutuse parandamisele.
3. Teiste riikide kogemused näitavad, et veapunktisüsteemi kehtestamine on tulemuslik siis, kui see on tervik, st ei piisa liiklusrikkumiste punktide kokkulugemisest, vaid see peab olema

lõimitud juhtide rehabilitatsioonisüsteemiga. Autorite arvates pole mõistlik kehtestada veapunktisüsteemi ainult teatud sõidukijuhtide sihtgrupile, näiteks noortele juhtidele.

4. Veapunktisüsteemi kui terviku väljatöötamine ja selle administreerimine e-keskkonnas oleks meile kui väikeriigile vajalik liiklusohutuse taseme tõstmiseks, teiselt poolt võimaldaks see pakkuda innovaatilisi lahendeid veapunktisüsteemi rakendamisel ja punktide arvestamisel. IKT lahenduste väljatöötamisel võiksime olla eeskujuks teistele riikidele. Mitmetes riikides on punktisüsteem olemas, kuid selle kasutamine ei vasta nüüdisaja tehnoloogilisele tasemele.
5. Veapunktisüsteemi (või ka liiklusrikkumiste arvestussüsteemi) soovitatava mudeli põhiparameetrid oleksid järgmised:
 - Punktisüsteemi haldamisega tegeleb asutus, millel on olemas vajalikud eeltingimused. Praegu võiks selleks olla ARK, pärast ühinemist Maanteeametiga aga Maanteeamet.
 - Maksimaalne punktide arv on kuni 12 (progresseeruvad punktid, st punkte hakatakse arvestama nullist).
 - Noorte juhtide baas on 6 punkti (50% maksimumpunktidest).
 - Rikkumised jaotatakse kolme rühma: rasked, keskmised ja kerged ning punktide määrad on vastavalt 6, 4 ja 2 või 5, 3 ja 2.
 - Kogenud, eeskujulike juhtide jaoks on olemas boonussüsteem. Nt kui kogenud juht on liigelnud vähemalt 6 aastat liiklusõnnetusteta (peetakse silmas süülisust) ja ei ole kogunud politseilt karistusi, rakendatakse boonuspunkte. Näiteks võiks 6-aastase korraliku juhtimise preemiaks olla 2 miinuspunkti ja veel 3-aastase korraliku käitumise eest 2 miinuspunkti. See tähendab, et 8-aastase korraliku liikluskäitumise eest on juhil -4 punkti. Üldise punktisumma vähendamisel on sellisel juhil „edumaa”. Samas on pika perioodi jooksul korralikult liigelnud juhil raske hakata oma senistele harjumustele vastupidiselt käituma. See tähendaks hoiakute järsku muutumist.

Joonis 6. Eesti veapunktisüsteemi mudel II.



6. Võttes aluseks liiklusrikkujate dünaamika ja rikkumiste sagedused, siis loodava veapunktisüsteemi subjektid oleks kindlasti need juhid, kellel on aastas 5-9 rikkumist (2008.aasta andmeil 4226 juhti) ja 10-13 rikkumist (275 juhti), seega minimaalne veapunktisüsteemi kliendibaas oleks ca 4500 isikut. Tegelik kliendibaas kujuneks pigem suuremaks, sest rehabiliteerimise tegevusi peaks pakkuma mootorsõidukijuhtidele, kellel esineb üle 3 rikkumise aastas.

7. Kui veapunktisüsteemi rehabilitatsiooniprogrammi sihtrühma suuruseks on eeldatavasti ca 4500 mootorsõidukijuhti, siis koolituseksperptide hulk peaks olema orienteeruvalt 15-20 isikut, ehk 15-20 eksperti suudaksid aasta jooksul tegeleda umbes 4000-4500 riskikäitumiskoolitust vajava isikuga.

Veapunktisüsteemi rakendamisel tuleb lähtuda:

- Süsteem peab olema selge ja läbipaistev, konkreetne ja lihtsalt mõistetav kõigile.
- Isikud peavad olema motiveeritud punktide vähendamise kaudu võimalikult kiiresti liiklusesse naasma.
- Rehabilitatsioonisüsteemid peavad katma võimalikult paljusid liikluses esinevaid väärkäitumisi.

Veapunktisüsteemi rakendamise eelduseks peaks olema motivatsioon heaks liikluskäitumiseks. Süsteemi käivitamisel tuleb arvestada muudatustega liikluskäitumise loogikas nii isiku kui ka riigi tasandil. See tähendab, et muutmiseks peavad olema valmis nii juhid kui ka seadusandja. Ainult koostööd tehes institutsioonide, riigi ja kodanike vahel on võimalik parandada liiklust ning järgida rahvuslikus liiklusohutusprogrammis seatud eesmärke. Veelgi enam, Eestil on korraliku süsteemi rakendamisega, riigi suurusest tulenevalt, võimalik paljudele välisriikidele tõestada tahet ja suutlikkust hea liikluskultuuri saavutamise võimalikkusest. Selleks on soovitatav luua ekspertkomisjon, kuhu kuuluksid Eesti tippspetsialistid ja ka välismaised eksperdid, kes aitaksid vältida vigu süsteemi väljatöötamisel. Samuti aitaksid väliseksperdid välja töötada rehabilitatsiooniprogrammid ning aitaksid valmistada ette spetsialiste, kes hakkavad hiljem tegelema liikluse väärkäitujate hoiakute muutmise.

Kasutatud kirjandus

Dabrowska-Loranc. M.; Wacowska-Šlesak, J. (2008). Demerit Point System in Poland.

Dr Sixten Nolén. (2008). The Potential of a Penalty Points System in Sweden. Road Traffic Inspectorate, Sweden.

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003–2015

Eucaris'e koduleht <http://www.eucaris.net/index.php>

European Commission DG TREN – Road Safety Unit, E3

Gatscha, M. (2007). Evaluation of the 2nd Phase of the Driver Training in Austria.

Institute Road Safety Research

KBA. (2001). 50 Jahre Kraftfahrt-Bundesamt 1951 bis 2001.

KFV. (2003). Preventative Measures to Prevent Driving While Under the Influence of Alcohol/Drugs.

Läti Vabariigi ministrite kabinet, väärtegade arvestuspunktide süsteemi rakendamise eeskiri, määrus nr 551.

Majandus-ja kommunikatsiooniministeerium. Transpordi arengukava 2006–2013.

Politseiamet. (2009). Andmebaas.

Politseiamet, 2009., 2008. aasta liiklushuligaanid. Ülevaade 2008. aastal enim liiklusseadust rikkunud inimestest, nende rikkumistest, karistustest, liiklusõnnetustest ja sõidukitest.

T. Sari (2009). 2008 aasta liiklushuligaanid, Politseiamet.

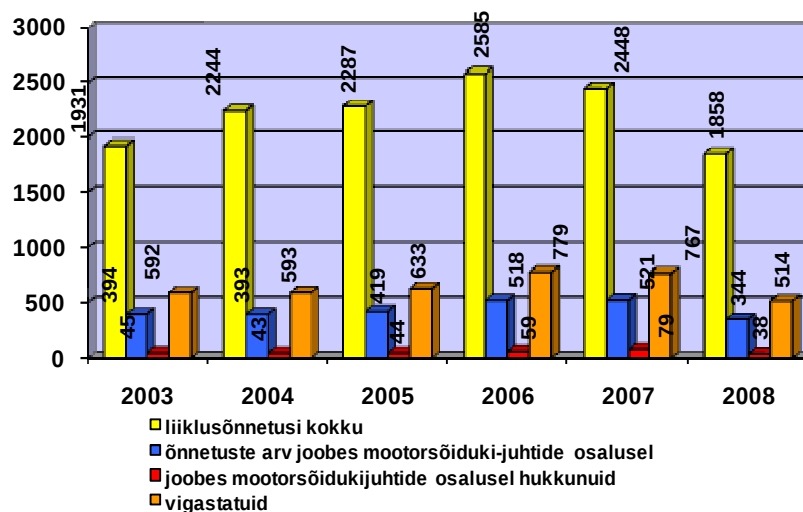
Pommerenke, E.; Heilig, B.; Klammer, P.; Knörzer, W. (2003). Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. Ein Handbuch über die Grundlagen der Fahrschulpädagogik. Verlag Heinrich Vogel GmbH, München ein Unternehmen der Fachverlagsgruppe Springer Science, Business Media. 3. Auflage Dezember.

Statistische Bundesamt. (2006)

Statistikaamet. (2009). Transport.

Lisa 1.

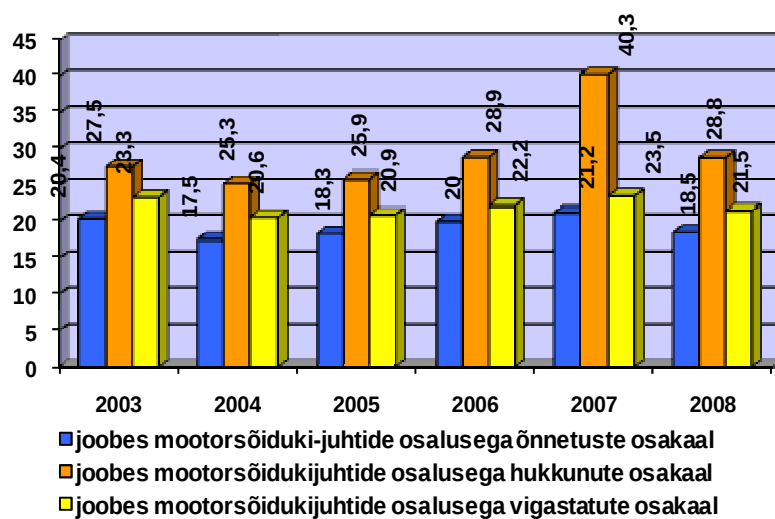
Liiklusõnnetused joobes juhtide osalusel 2003.–2008. aastal.



Allikas: Maanteeamet, 2009. a.

Lisa 2.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusega liiklusõnnetuste dünaamika.



Allikas: Maanteeamet, 2009. a.