



TALLINNA TEHNIKAKÕRGKOO

Veapunktisüsteemi mudeli
rakendamine ja
rehabilitatsioonisüsteemi
väljatöötamine
(jätku-uuring)

Tallinn 2010

Sisukord

Sissejuhatus.....	3
1. Mõisted	6
2. Veapunktisüsteemi olemus ja ülesehitus	7
2.1. Veapunktide määramine ja kehtivusaeg	9
2.2. Veapunktisüsteemi juriidilised aspektid ja sobitumine õiguskeskkonda.....	11
2.3. Veapunktisüsteemi administreerimine.....	14
3. Liiklusreegleid rikkunud juhtide rehabilitatsioonisüsteemi olemus ja ülesehitus	18
3.1. Rehabiliteeriva nõustamise eesmärgid.....	20
3.2. Psühholoogilise rehabiliteerimise sihtgrupid.....	22
3.3. Liikluspsühholoogilise nõustamise võimalik protseduur.....	23
3.4. Nõuded liikluspsühholoogia alal nõustajale	24
3.5. Liikluspsühholoogia alal nõustajate vajaduse planeerimine.....	25
3.6. Nõustamisprotseduuride hinnakujunduse põhimõtted	26
3.7. Liikluspsühholoogilise nõustamise kvaliteedi tagamine	27
4. Juhtimisvõimekuse kontrolli vajadus.....	29
Kokkuvõte.....	34
Kasutatud kirjandus	38
Lisa 1.....	39
Lisa 2.....	42
Lisa 3	43
Lisa 4	48
Lisa 5.....	53
Lisa 6.....	54
Lisa 7.....	55
Lisa 8.....	56

Sissejuhatus

Käesolev uuring on jätkuks Tallinna Tehnikakõrgkooli poolt 2009. aastal teostatud uurimustööle „Veapunktisüsteemi rakendamise vajalikkus ja oodatav mõju Eesti Liiklusohutusele”.

2015. aastaks soovitakse välja töötada üle-euroopaline juhtide "haldussüsteem", mis oleks seotud erinevate riikide liikluse karistusregistriga ja võimaldaks vajadusel hinnata sooritusvõimet mootorsõidukite juhtimisel. Puuduste ilmnemisel peaks suutma tagada üle-euroopaliste tugisüsteemide rakendamine, mille abil oleks võimalik eri riikide kodanikel olenemata asukohast kontrollida oma võimekust ja vajadusel puudusi korrigeerida.

Käesoleva töö eesmärgiks on lähtuvalt Eesti Rahvuslikust Liiklusohutusprogrammist välja pakkuda võimalik veapunktide jagamise meetod ning kirjeldada deliktiga juhtide rehabilitatsioonisüsteemi raamtingimusi ja ülesehitust selliselt, et oleks kaasatud maksimaalselt kõrge kvaliteet käivitamaks Eestis standardiseeritud tegevus, mis aitaks kaasa liiklusohutuse vähendamisele. Raamtingimuste kirjeldamisel lähtutakse teaduslikest alustest, rahvusvahelisest kogemusest ning Euroopas käimasolevatest protsessidest, millega pakutakse tugimeetmeid nii deliktiga juhtidele kui puuduliku juhtimisvõimekusega isikutele. Samuti leiavad töös kajastust Eesti ja välisriikide ekspertide seisukohad. Lisaks antakse ülevaade teostatud töödest, selgitamaks potentsiaalselt sobilikke kandidaate, kes oleksid valmis läbima vajaliku erialase täiendkoolituse ning tulevikus töötama liiklusreegleid rikkunud juhtide psühholoogilise nõustajatena.

Eestis on mootorsõidukijuhte ca 560 000. Liiklusalaste väärtegude hulka loetakse liiklusseaduse, teeseaduse, liikluskindlustusseaduse, ühistranspordiseaduse ja autoveoseaduse rikkumised. Nendest põhiosa, ca 95% väärtegu on korda saadetud liiklusseaduse alusel.

Ühel korral karistatuid	188 224
Korduvrikkumisi	33 942
2–4 korda	29 343
5–9 korda	4228
10 ja enam korda	275
Üle 14 korra	96
Kokku	222 166

Tabel 1. Liiklusseaduste alusel toimepandud väärtegude hulk 2008. aastal (Politseiamet, 2009)

Üks parimaid mooduseid selgitamaks välja liikleja liiklusnormipõhiseid käitumisvigu on liiklusregistrisse kannete tegemine punktide kogumise näol, eesmärgiga „kaaluda” punktihulga ja kogumiskiiruse kaudu isiku liiklusohhtlikkust.

Liiklusreeglite rikkumiste punktisüsteemi on teaduslikult uuritud 1970-ndatest aastatest alates. Teostatud empiirilistest uuringutest võib siinkohal välja tuua järgmised:

- 1973. aastal selgitati uurimistulemuste käigus, et korduvrikkujatel esineb suurem hulk rikkumisi ning rikkumiste vaheline aeg on lühem (Otto, Julich, Lönneker, 1973).
- 1985. aastal leiti uuringu tulemusena, et neil juhtidel, kes olid kogunud enam kui 75% punktide maksimummäärast, esines kolm korda suurem tõenäosus sattuda liiklusõnnetustesse, kui neil juhtidel, kelle punktihulk oli alla 50% punktide maksimummäärast (Utzermann, Haas, 1985).

Eelpoolnimetatud uuringud, koos mitmete teiste teaduslike uuringutega (vt. lisa 1) on tõestanud, et Liiklusreeglite rikkumiste punktisüsteem (veapunktisüsteem) on sobivaks vahendiks liikluse riskikäitujate filtreerimisel ja tulevikus toimuda võivate liiklusõnnetuste ennetamisel.

1. septembril 2010.a. käivitus Viinis projekt „BEST POINT“ millest võtavad osa Euroopa 12-ne riigi esindused (vt. lisa 2). Projekti eesmärgiks on välja töötada 2015. aastaks üle-

euroopalised alused veapunktisüsteemile, mis sobituksid kõigi/enamuse Euroopa Liidu liikmesriikidega. Esimene töökoosolek toimus 15. septembril. 2010.a. Antud töös on aluseks võetud veapunktisüsteemi väljatöötamise hetkel teadaolevaid paremaid praktikaid, mida võidakse laiendada hiljem üle-euroopaliseks.

Käesolevas töös pakutav veapunktisüsteemi ja liiklusreegleid rikkunud juhtide rehabilitatsioonisüsteemi ülesehitus baseerub Tallinna Tehnikakõrgkooli, Politseiameti, ja Tartu Ülikooli spetsialistide arvamusel.

Töörühmas osalejad ja kaasatud konsultandid:

Enno Lend - Tallinna Tehnikakõrgkooli professor, PhD

Gunnar Meinhard - Tallinna Tehnikakõrgkooli lektor

Ants Kukk - Tallinna Tehnikakõrgkooli lektor

Juri Ess - Tallinna Tehnikakõrgkooli õpetaja

Aavo Luuk - Tartu Ülikooli eksperimentaalpsühholoogia dotsent, PhD

Jaan Sootak - Tartu Ülikooli kriminaalõiguse professor, PhD

Riho Tänak - Politseiameti arendusbüroo koordineerimistalitluse
juhtivkorrakaitseametnik, komissar

Antero Habicht - Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talitluse juhataja

Einar Hillep – Justiitsministeeriumi karistusõiguse ja menetluse talitluse nõunik

Wolf-Rüdiger Nickel – ICADTS (International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety), President

Wolfgang Schubert – DGVP (Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie), President,
Prof. Dr. Rer. Nat.

1. Mõisted

Antud töös on kasutatud järgmiseid mõisteid:

Mootorsõiduki juhtimisõiguse peatamine või peatumine on isikul mootorsõiduki juhtimise ajutine keelamine (Liiklusseadus, 2011). Mootorsõiduki juhtimisõiguse peatab politseiasutus või Maanteeamet. Mootorsõiduki juhtimisõigus peatub, kui:

- 1) juhiloa kehtivusaeg on lõppenud;
- 2) saabub mootorsõidukijuhi järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäev.

Nimetatud juhtudel peatub mootorsõiduki juhtimisõigus juhiloa või tervisetõendi kehtivuse lõpupäevale või järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäevale järgneval päeval.

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

Rehabiliteerimine tähendab käesolevas kontekstis deliktiga juhtide psühholoogilist nõustamist, eesmärgiga mõjutada teda oma liikluskäitumist ohutumaks muutma.

Liiklusreeglite rikkumiste punktisüsteem – edaspidi veapunktisüsteem (VPS) on sõidukijuhtide integreeritud liiklusreeglite rikkumiste arvestus- ja hoiatussüsteem.

2. Veapunktisüsteemi olemus ja ülesehitus

Veapunktisüsteemi peamine eesmärk on distsiplineerida sõidukijuhte liiklusrikkumiste arvestussüsteemi kaudu koos proaktiivsete meetmete ehk rehabiliteerimistegevusega. Eestis tuleks kasutusele võtta progresseeruv veapunktisüsteem. See tähendab, et iga fikseeritud rikkumise eest saab juht veapunkte, mis summeeritakse. Veapunkte saab vähendada osaledes rikkumise iseloomust tulenevas psühholoogilises rehabilitatsioonitegevuses (vt. lähemalt peatükk 3).

Veapunkte määratakse ka juhtimisõigusteta isikule. Isik, kellele on määratud veapunkte enne piiratud või esmase juhtimisõiguse taotlemist, peab läbima enne Maanteeameti eksamite sooritamist vastava rehabiliteeriva nõustamise.

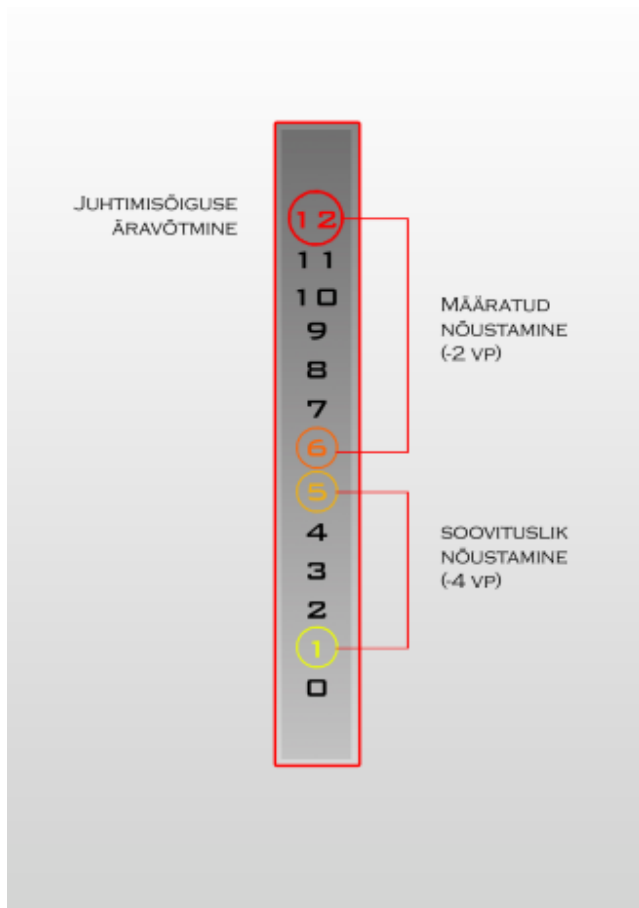
Veapunktisüsteemi soovitatava mudeli põhiparameetrid on järgmised:

- punktisüsteemi haldamisega tegeleb asutus, millel on olemas vajalikud eeltingimused (hetkel võiks ühildada olemasoleva Maanteeameti andmebaasiga);
- maksimaalne punktide arv on kuni 12;
- rikkumised jaotatakse kolme rühma: rasked, keskmised ja kerged ning punktide määrad on vastavalt 6, 4 ja 2.

Veapunktisüsteemi juures tuleb silmas pidada järgnevaid asjaolusid:

- veapunktisüsteemiga peab olema tagatud asjaosaliste juurdepääs andmetele (veapunktide arv, nende aegumine ja dünaamika ajas);
- veapunktisüsteemiga peab olema tagatud liiklusreegleid rikkunud isikule hoiatamise ja nõustamise teatiste saatmine;
- peab olema tagatud liideste ühildumine karistus- ning liiklusregistriga.

Veapunktisüsteemi kaudu saadetakse liiklusreegleid rikkunud isikule teatis (e-kiri, SMS, vms). Kui veapunkte on kogunenud 1-5, siis on võimalik vähendada veapunktide arvu, osaledes soovituslikus rehabiliteerivas nõustamises ning sellega vähendada punkte 2-võrra peale nõustamise läbimist (aasta jooksul võimalik läbida kuni 2 erineva sisuga nõustamist – liikluse üldriskide nõustamine, alkoholi/psühhotroopsete ainete mõju all juhtivate isikute nõustamine). Veapunktide 6 ja enam korral suunatakse juht määratud rehabiliteerivale nõustamisele. Veapunktide 12 ja enama korral juhtimisõigus peatatakse. Sellisel juhul oleks juhil vajalik liiklusohutuse seisukohast lähtuvalt läbida juhtimisvõimekuse kontroll sõltumata sellest, kas veapunktid on vähenenud alla 12-ne või mitte (vt. lähemalt peatükk 4).



Joonis 1. Veapunktiskaala ülesehitus

Liikluslaste õigusaktide nõuete mitme samaaegse rikkumiste eest arvestatakse asjaosalisele veapunkte selle rikkumise eest, mille eest on ette nähtud suurim arv veapunkte.

Näiteks sooritas juht kolme järjestikulise episoodiga rikkumise (raske rikkumine – 6 veapunkti, keskmine rikkumine - 4 veapunkti, kerge rikkumine – 2 veapunkti). Summeerimise tulemusena oleks veapunkti summa 12 punkti, mis tooks kaasa juhtimisõiguse peatamise. Veapunktiarvestusest tulenevalt arvestatakse 6 punkti raskema rikkumise järgi.

2.1. Veapunktide määramine ja kehtivusaeg

Veapunkte määratakse mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammijuhile (edaspidi juht), kelle alaline elukoht on Eestis ja kellele on juhtimisõigus antud Eestis.

2011.aastal kehtima hakkava Liiklusseaduse 15. peatükis VASTUTUS on loetelu karistustest, mis määratakse juhtidele vastavalt liiklusalase väärteo iseloomust. Kõiki neid loetletud väärteosid ei ole võimalik ega mõttekas kaasata veapunktiarvestusele. Veapunktiarvestuses tuleb arvestada nende liiklusalaste rikkumistega, mis väljenduvad juhi riskikäitumist ja juhtimist alkoholi ja/või psühhotroopsete ainete mõju all. Samuti on oluline liigitada rikkumised vastavalt nende iseloomu järgi.

Liiklusreeglite rikkumised on jaotatud kolme liiki – kerged, keskmised ja rasked. Iga liiki rikkumise eest määratakse teatud arv punkte (vt. tabel 2).

Rikkumise iseloom	Määratavate veapunktide arv
Kerge rikkumine	2
Keskmine rikkumine	4
Raske rikkumine	6

Tabel 2. Veapunktide määramine lähtuvalt rikkumiste iseloomust

Rikkumiste iseloomust lähtuvate veapunktide arv on fikseeritud suurusena toodud Liiklusreeglite rikkumiste tabelis (vt. lisa 3). Näiteks loetakse kiiruse ületamist kuni 20 km/h asulavälisel teel kergeks rikkumiseks, millega kaasneb 2 veapunkti. Kui juht ületas kiirust kuni 20 km/h asulasisesel teel, on tegemist keskmise rikkumisega, mille eest on ette nähtud 4 veapunkti. Kiiruse ületamine asulas üle 21 km/h on juba raske rikkumine, millega kaasneb 6 veapunkti.

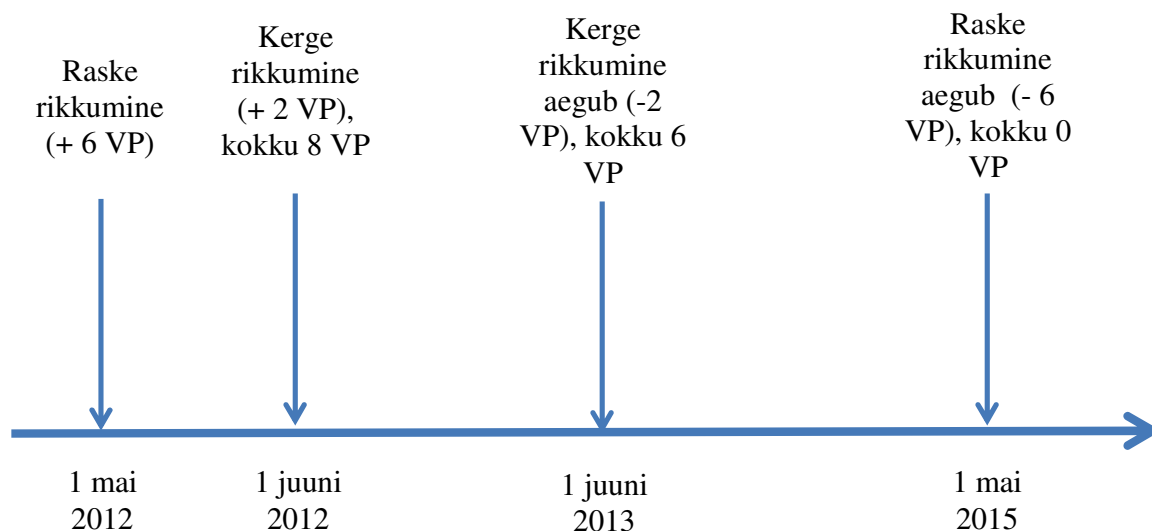
Euroopa Liidus on levinud praktika, et veapunktide kehtivusaeg on sõltuvuses rikkumise raskustasemega. Mida raskem on rikkumine, seda kauem säilivad veapunktid. Kui juht on sooritanud mitu rikkumist, siis on igal veapunktil oma kehtivusaeg.

Veapunktide võimalikud kehtivusajad on toodud tabelis 3.

Rikkumise iseloom	Veapunktide kehtivusaeg
Kerge rikkumine	1 aasta
Keskmine rikkumine	2 aastat
Raske rikkumine	3 aastat

Tabel 3. Veapunktide kehtivusaeg

Näiteks on juht sooritanud kaks järjestikust rikkumist – 1. mail 2012. aastal ületas kiirust 25 km/h võrra asulasisesel teel (raske rikkumine), 1. juunil 2012. aastal ületas kiirust 15 km/h võrra asulavälisel teel (kerge rikkumine). Summaarne veapunktide arv on 1. juuni 2012. aasta seisuga 8 veapunkti (6 punkti raske rikkumise eest + 2 punkti kerge rikkumise eest). 1. juunil 2013. aastal lõpeb kerge rikkumise eest määratud veapunktide kehtivusaeg ja juhi „arvele” jääb 6 veapunkti. Need kustuvad 1. mail 2015. aastal (vt. joonis 2).



Joonis 2. Ajatelg

2.2. Veapunktisüsteemi juriidilised aspektid ja sobitumine õiguskeskkonda

Konsulteerides politseiametnike, Justiitsministeeriumi töötajate ja Tartu Ülikooli prof. Jaan Sootakiga (vt. lisa 4) ilmnes, et väljapakutav süsteem toimib ainult juhul, kui on tehtud vastavad olulised muudatused seadusandluses. Kuna Justiitsministeerium näeb siiski selles variandis topeltkarisuse võimalust (juhtimisõiguse äravõtmine ja sellega kaasnev veapunkti määramine oleks praeguse seadusandluse mõistes topeltkaristus), siis sellest tulenevalt ei tohiks siduda veapunktide määramisega neid juhte, kellele on väärteo iseloomust tulenevalt määratud põhi- või lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine.

Soovituslikult tuleks juhid, keda on karistatud põhi- või lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmisega liiklusseaduse nõuete rikkumise eest, suunata arvestades rikkumise(te)

iseloomu vastavasse rehabiliteerivasse nõustamisse ja teha see üheks juhtimisõiguse taastumise osaks (lisaks Maanteeameti eksamile, kui on seadusega ette nähtud). Sellisel juhul peaks olema tagatud topeltkaristuse võimaluse vältimine. Veapunktid rakenduvad ainult juhul, kui juhti ei karistata liiklusreeglite rikkumise eest põhi- või lisakaristusena määratud juhtimisõiguse äravõtmisega.

Välistades topeltkaristuse tekkimise võimalust, pakuvad töö autorid välja lihtsustatud veapunktisüsteemi arvestuste mudeli, mis on kergesti ühitatav kehtiva seadusandlusega.

Mudeli erisused:

- veapunktide arv sõltub karistuseks määratud rahatrahvi suurusest (vt. tabel 4);
- veapunkti kehtivusaeg lõpeb koos karistusregistri kande aegumisega;
- 12 või enama punkti summa korral peab juht läbima määratud rehabiliteeriva nõustamise;
- põhi- või lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmise korral rakendub määratud rehabiliteeriva nõustamise nõue;
- määratud nõustamine tuleb läbida 6 kuu jooksul;
- vastava aja möödudes määratud nõustamist mitteläbinud isikul juhtimisõigus peatub ajani, kui on täidetud kõik seadusega esitatud nõuded;
- veapunkte ei rakendata § 202- § 208; § 210- § 220; § 225; § 228; § 229; § 243- § 225; § 259- § 262 osas.

Rahatrahvi suurus	Määratavate veapunktide arv
Suuline hoiatus ja rahatrahv kuni 50 trahviühikut	2
Rahatrahv 51-100 trahviühikut	4
Rahatrahv üle 101 trahviühiku	6

Tabel 4. Veapunktide määramine lähtuvalt rahatrahvi suurusest

Isikul, kelle juhtimisõigus on põhi- või lisakaristusena ära võetud, taastub juhtimisõigus pärast karistusaja möödumist eeldusel, et ta on läbinud vastava rehabiliteeriva nõustamise ja sooritanud Liiklusseadusega ettenähtud korras Maanteeameti eksamid.

Juht, kes on kogunud veapunkte 12 või rohkem, peab läbima talle määratud rehabiliteeriva nõustamise kuue kuu jooksul ja saama vastava tõendi, mille esitab Maanteeametile. Kui vastava arvu veapunkte kogunud juht ei ole talle määratud aja jooksul vastavat nõustamist läbinud, siis peatub tema mootorsõiduki juhtimisõigus ajani, kui on täidetud talle esitatud nõuded (rehabiliteeriva nõustamise nõue, Liiklusseadusega ettenähtud korras eksamid või veapunktide aegumine) (vt. lisa 5).

Isikul, kelle juhtimisõigus on põhi- või lisakaristusena ära võetud kuni kuueks kuuks, taastub juhtimisõigus pärast karistusaja möödumist eeldusel, et ta on läbinud ettenähtud rehabiliteeriva nõustamise kuue kuu jooksul karistuse jõustumise hetkest. Vastavat nõustamist määrarud ajal mitteläbinud juhile, kellel on juhtimisõigus taastunud seadusega ettenähtud korras, peatub juhtimisõigus uuesti kuni nõustamise läbimiseni ja Liiklusseadusega ettenähtud korras Maanteeameti eksamite sooritamiseni. (vt. lisa 6).

Isikul, kelle juhtimisõigus on põhi- või lisakaristusena ära võetud üle kuue kuu, taastub juhtimisõigus pärast karistusaja möödumist eeldusel, et ta on läbinud ettenähtud rehabiliteeriva nõustamise. Vastavat nõustamist määrarud ajal mitteläbinud juhil

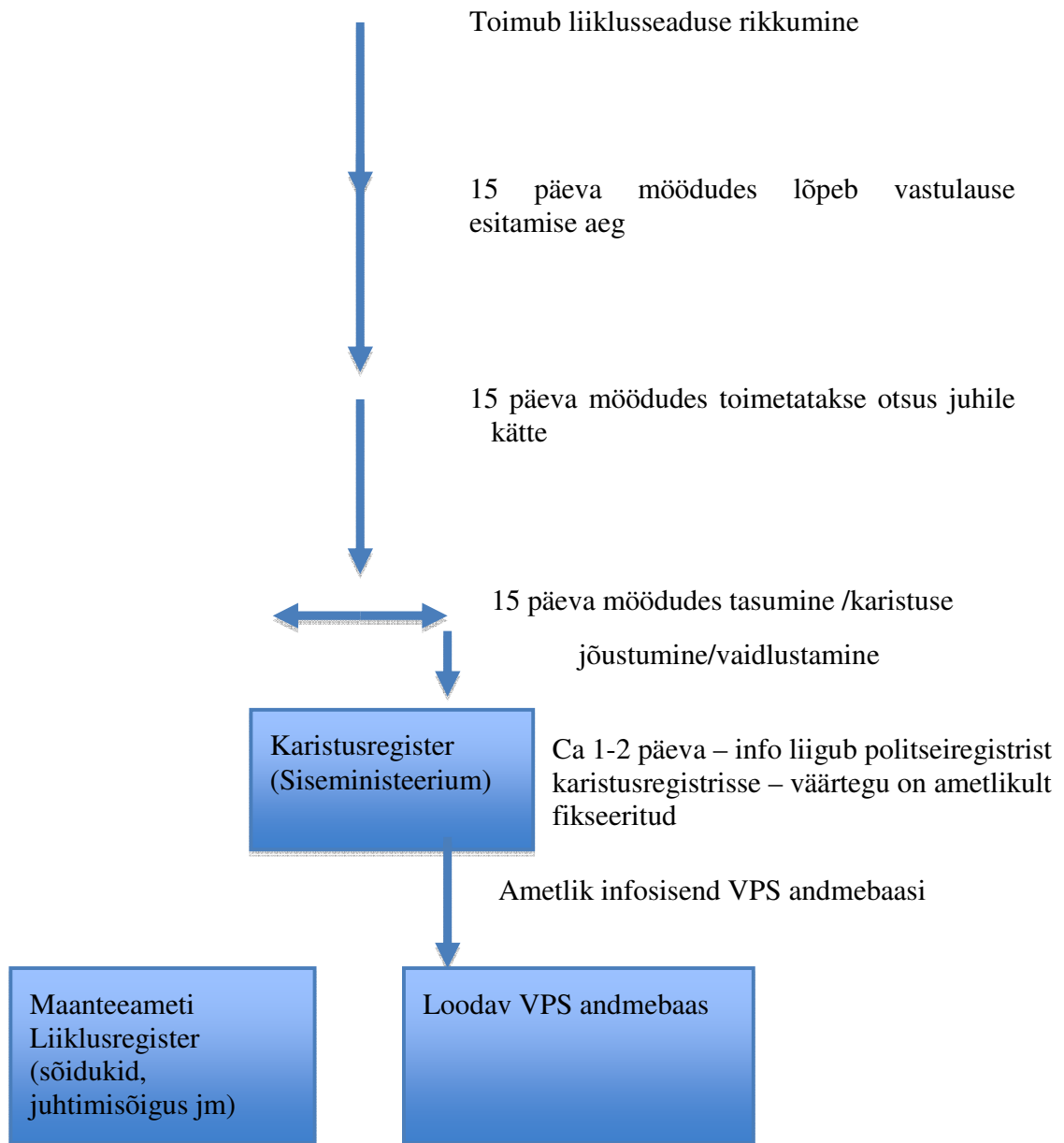
juhtimisõigus ei taastu. Juhtimisõigus taastub pärast nõustamise läbimist ja Liiklusseadusega ettenähtud korras Maanteeameti eksamite sooritamist (vt. lisa 7).

Veapunktisüsteemi üks põhimõtetest on, et juhtimisõigus säiliks kodanikul võimalikult kaua. Seaduskuuleka ja kohusetundliku väheste eksimustega juhti veapunktisüsteem ei tohiks hirmutada. Veapunktisüsteem võimaldab vähendada veapunkte ka iseseisvat initsiatiivi näidates. Juht, kellele on määratud veapunktid ja soovib neid vähendada, võib läbida vabatahtliku rehabiliteeriva nõustamise 2 - 4 veapunkti ulatuses kindlaks määratud korra järgi.

2.3. Veapunktisüsteemi administreerimine

Joonisel 3 on toodud liiklusreeglite rikkumise ja karistuse määramise jada ning sisend veapunktisüsteemi.

Kogutud veapunktid aeguvad automaatselt 365 päeva möödudes alates selle kandest andmebaasi. Loodav veapunktisüsteem peab omama liidest karistusregistriga, kuna see on fikseeritud väärtegade ametlik register. Liiklusreeglite rikkumised tuleks karistusregistrist eraldada (kuna selles on kajastatud kõik väärted) ja vastavalt rikkumisastmele (kerged 2 punkti, keskmised 4 punkti ja rasked 6 punkti) transponeerima rikkumise paragrahvid punktideks ning tagama punktide arvestamise ja vähendamise läbi rehabiliteeriva nõustamise või loomuliku aegumise.



Joonis 3. Liiklusreeglite rikkumise karistuse jada ja sisend veapunktsüsteemi

Veapunktide arvestuse ja administreerimise käsitus hõlmab loodava andmebaasi arhitektuuri ning sidustamist olemasolevate andmebaasidega. Käesolev lahendus on välja pakutud vastava ala spetsialistide poolt. Antud ülevaade loob alused võimaliku riigihanke korraldamiseks.

1. Veapunktisüsteemi tehniline ülesehitus.

Veapunktisüsteemi andmehalduse tehnilise ülesehituse olulisemad punktid on järgmised:

- veapunktisüsteemi infosüsteem realiseeritakse eraldiseisva infosüsteemina;
- veapunktide väärtuseid ning seoseid paragrahvidega administreeritakse veapunktisüsteemis;
- veapunktisüsteem liidestakse teiste infosüsteemidega kasutades X-tee;
- veapunktisüsteemi saadetakse teiste süsteemide poolt kindlaks määratud formaadis algandmed, mille alusel veapunktisüsteem leiab veapunktide summa, mis saldole lisada;
- veapunktisüsteem hoiab iga süsteemis oleva persooni kohta tema saldo ajalugu;
- veapunktisüsteem omab ainult administreerimisliidest.

2. Veapunktisüsteemi avalik teenus süsteemi klientidele.

Kodanikele luuakse võimalus vaadata oma veapunktide saldot kasutades selleks www.eesti.ee keskkonda. Samast keskkonnast on võimalik tellida automaatsed teavitused saldomuudatustest enda e-posti aadressile. Õigustatud asutustele, koolitajatele jt. luuakse vajalikud päringud ja vaated läbi X-tee.

3. Veapunktisüsteemiga seotud süsteemid.

Veapunktisüsteemiga seotud süsteemideks loetakse infosüsteeme, mis on kas andmeandjad või andmete saajad. Tänapäevase seisuga on nendeks:

- liiklusregister;
- karistusregister.

4. Prognoositavad halduskulud

Veapunktisüsteemi infosüsteemi halduskulud jagunevad järgmiselt:

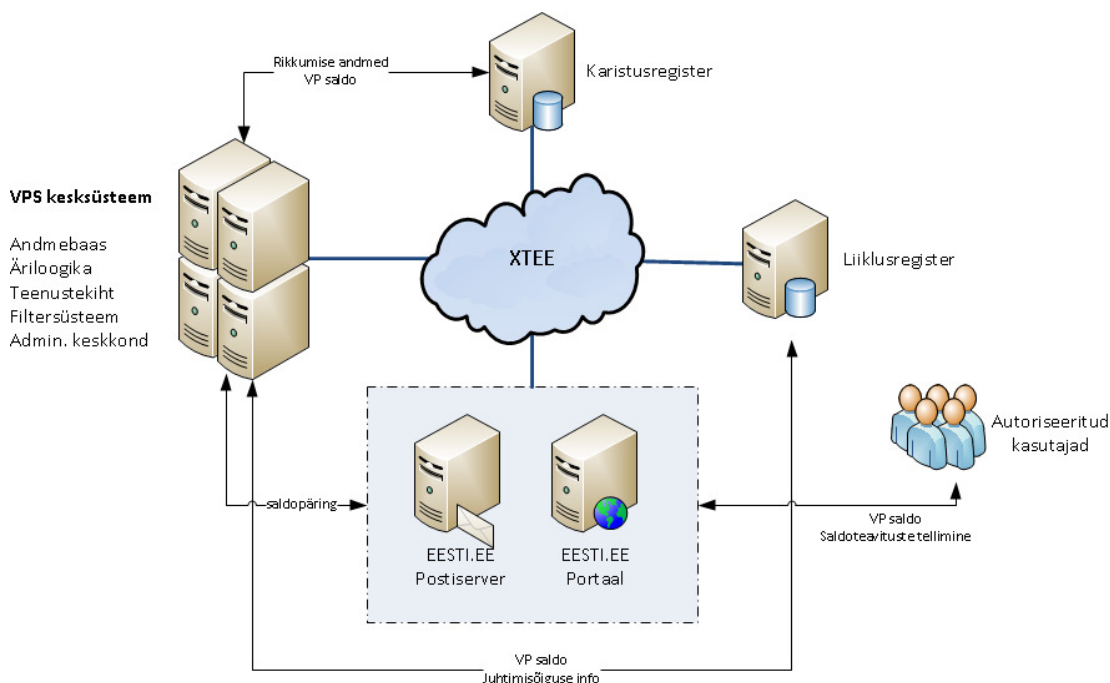
- infosüsteemi detailne analüüs ja realiseerimine;
- infosüsteemi riist- ja tarkvara majutuskulud;

- infosüsteemi administreerimise personalikulud.

Veapunktisüsteemi punktide detailse analüüsi ja realiseerimise kulude prognoositav suurus on 1 500 000 – 2 000 000 EEK, mis oleneb ka süsteemi äriloogika detailsusest ja funktsionaalsusest. Majutuskulude summaks võib prognoosida sõltuvalt valitud majutusteenuse pakkujast aastase kulu kuni 200 000 EEK. Administreerimise personalikulude arvestuse aluseks tuleks võtta ühe inimese palgafondi summa, mis jääb suurusjärku 40 000 EEK. Arvestuslik aastane kogukulu infosüsteemi halduseks on seega kuni 680 000 EEK. Samas tuleb toonitada, et nimetatud summad on ligikaudsed ning jäävad pigem maksimumi lähedale.

5. Veapunktisüsteemi toimeskeem.

Veapunktisüsteemi toimeskeem ja liidestamine olemasolevate registritega on toodud järgmisel joonisel:



Joonis 3. Veapunktisüsteemi toimeskeem

Veapunktisüsteemi kesksüsteemi algandmed saadakse ainult karistusregistrist ja veapunktisüsteemi andmebaasi sisestatakse ainult liiklusreeglite rikkumised, mis puudutavad veapunktisüsteemi. Mootorsõidukijuhi muud õigusrikkumised ja nende aegumine registreeritakse karistusregistris. Samuti toimub kogu veapunktisüsteemi ärilooika nagu punktide vähendamine läbi nõustamise, nende aegumine jm. veapunktisüsteemi kesksüsteemis, nii nagu veapunktisüsteemi punktide lisamise või vähendamise loogika ette näeb.

Veapunktisüsteemi punktide summa kohta saab mootorsõidukijuhti teavitada kas läbi postiserveri või e-kirja kaudu. Vajadusel saab punktide kogumise dünaamika ajateljel sünkroniseerida ka liiklusregistri andmebaasiga ja autoriseeritud kasutajatega. See võib olla vajalik muuhulgas liiklushälvikute välja sõelumiseks ja vajalike rehabiliteerimismeetmete rakendamiseks.

3. Liiklusreegleid rikkunud juhtide rehabilitatsioonisüsteem

Rehabiliteerimine käesolevas kontekstis tähendab liiklusreeglite rikkuja psühholoogilist nõustamist, eesmärgiga mõjutada teda oma liikluskäitumist ohutumaks muutma. Rehabiliteeriva nõustamise sisuks on:

- eneserefleksiooni oskuste tutvustamine ja arendamine;
- enesetaju realistlike perspektiivide kujundamine;
- liiklusreeglite rikkuja liiklusega seotud hoiakute muutmise toetamine ja suunamine;
- liikluses käitumise vastutuse tõstmine ja sellega seotud probleemide tajumise parandamine;
- muutusteks valmisoleku motivatsiooni soodustamine;
- ohutu liiklemise aluseks olevate teadmiste laiendamine ja süvendamine.

Seni Euroopas (valdavalt Austrias ja Saksamaal) kasutatavad liiklusreeglite rikkujate liiklusse tagasipöördumiseks rehabiliteerivad kursused pole oma ülesehituselt pedagoogilise suunitlusega, vaid lähtuvad eelkõige juhi käitumise kujundamiseks vajalike psühholoogilise nõustamise ja sekkumistehnikate alustest. Miks just psühholoogiline lähenemine? Tänapäeva psühholoogia näeb inimese käitumise püsiva muutumise alusena enesest lähtuvate tunnetusülesannete lahendamise jada – mina teadvustamine – hoiakute teadvustamine – mõtete teadvustamine – käitumiste teadvustamine – muutuste vajaduse teadvustamine – muutusteks motiveerimine – muutuste realiseerimine. Reeglina inimesed ise ei suuda ilma asjatundliku juhendamisetä seda enese muutmise teed sammuda.

Seni on liiklusreeglite rikkujatele mõeldud nõustamist sageli rakendatud „järelkoolituse“ nime all, kuna need terminid on asjaosalistele enamasti mõistetavamad kui näiteks „psühholoogiline nõustamine“ või „teraapia“. Samas on nende protseduuride olemuse täpsemaks iseloomustamiseks õigem kasutada termineid „nõustamine“ ja „psühholoogiline sekkumine“ ning liikluslaste teadmiste edastamise aspekt on selles lähenemises jäetud teadlikult foonile, mitte esiplaanile. Seda põhjusel, et liikluses esinevate väärkäitumiste (nagu näiteks üldriskide mittetajumine, ohtlike juhtimisvõtete kasutamine, meelemürkide – alkoholi ja teiste psühhotroopsete ainete – mõju all liiklemine jms) taunivad meenutamised ja taastutvustused jäävad ilma personaalse lähenemiseta, ilma eneserefleksioonita liiga pinnapealseteks ning ei pruugi tagada hoiakute, mõtete ja käitumise püsivaid muutusi. Samas on liikluspsühholoogiline nõustamine oma sisult tulevikus väärkäitumiste vältimiseks nõu andva iseloomuga ning ei teeni vahetut terapeutilist eesmärki.

Vajadusel tuleb nõustamisel osalejatele soovitada ka muid sekkumistehnikaid, mis tagaksid nende liiklusohutuse paranemise. Suurimat tõhusust võib loota grupiviisilistelt nõustamisvormidelt, mis põhinevad grupi liikmete kogemustest õppimisel. Senise käitumise analüüs, kujunenud olukordade ja nende tagajärgede vahelise seose avamine peavad andma käitumise muutmiseks vajalikud eeldused. Oluline on keskenduda liiklusreeglite rikkujate käitumist määravate motiivide ja nendega seotud emotsioonide

leidmisele ja sellest tulenevalt enesekontrollitehnikate väljaarendamisele, aitamaks suunata oma käitumist nii liikluses kui ka väljaspool liikluskeskkonda. Nõustamises osalejaid tuleb õpetada selliseid käitumistehnikaid pidevalt analüüsima ja edasi arendama. Praktilise tulemina peab tekkima psühholoogilistes kategooriates sõnastatav nõustamismudel, mis on ühtlasi konkreetsete teemadega töötamise aluseks. Grupitöö eelis individuaalse nõustamise ees seisneb selles, et üldisi probleemikäsitlusi on võimalik kõrvutada iga osaleja individuaalse seisukohaga, keskendudes seejuures vastavalt vajadusele kas nõustamisele või sekkumisele. Liiklusreeglite rikkujate individuaalnõustamist tuleb lugeda erandiks, mitte reegliks ja see tuleks kõne alla ainult erandkorras, näiteks eakate või avalikkuses tuntud isikute puhul. Erandite tegemine peaks olema kooskõlastatud liiklusreeglite rikkujaid nõustamisele suunava institutsiooniga.

3.1. Rehabiliteeriva nõustamise eesmärgid

Rehabiliteeriva nõustamise juures võib välja tuua 6 olulisemat eesmärki:

- eneserefleksiooni oskuste tutvustamine ja arendamine;
- enesetaju realistlike perspektiivide kujundamine;
- liiklusreeglite rikkuja liiklusega seotud hoiakute muutmise toetamine ja suunamine;
- liikluses käitumise vastutuse tõstmine ja probleemide tajumise parandamine;
- muutusteks valmisoleku motivatsiooni soodustamine;
- ohutu liiklemise aluseks olevate teadmiste laiendamine ja süvendamine.

1. Eneserefleksiooni oskuste tutvustamine ja arendamine.

Liikluspsühholoogilise nõustamise edu aluseks on nõustamisel osaleja valmidus ja võimekus eneserefleksiooniks. Paljudel juhtudel, eriti noorte ja vähemharitud liiklusreeglite rikkujate puhul võib see valmidus ja võimekus olla väga madal. Oluline on õpetada nõustamisel osalejale oma juhtimiskäitumisele tähelepanu pööramisest läbi selliste tajumist, mõtlemist ja käitumist koordineerivate elementide nagu tähelepanuvõime, väärtushinnangud ja tunded tänavaliikluse sotsiaalses keskkonnas.

Eneserefleksiooni olemuse tutvustamise kaudu äratakse huvi oma mina paremini tundma õppimise ja arendamise vastu.

2. Enesetaju realistlike perspektiivide kujundamine.

Liikluspsühholoogiline nõustamine peab suutma kujundada nõustamisel osaleja võimekuse ja valmisoleku vastastikusel viisakusel põhinevaks liikluskäitumiseks. Samuti peab nõustamine kujundama arusaamise preventiivselt ohte minimeerivast mõtteviisist, mis on liikluslaste normdokumentide aluseks. See tähendab, et liikluses tuleb keskenduda äärmuslike olukordade mõistmisele ja vältimisele. Eriti oluliseks tuleb pidada liikluskonfliktide vältimiseks üldiste juhtimisvõimekuse piiride mõistmist ja juhina oma tegevuse planeerimise oskuse piiride tunnetamist.

3. Liiklusreeglite rikkuja liiklusega seotud hoiakute muutmise toetamine ja suunamine.

Käitumise muutmise oluliseks eeltingimuseks peetakse hoiakute muutmist. Tulevaste rikkumiste vähendamist ja ärahoidmist toetab seniste rikkumiste tingimuste ja põhjuste avamine ja väärikale liikluskäitumisele iseloomulike hoiakute tutvustamine nõustamise käigus.

4. Liikluses käitumise vastutuse tõstmine ja probleemide tajumise parandamine.

Ülalpool loetletud eesmärkide saavutamine teenib eelkõige käesoleva alajaotuse pealkirjas nimetatud eesmärkide saavutamist. Ilma eneserefleksiooni oskusteta, ilma enesetaju realistlike perspektiivide tunnetamiseta ja valmisolekuta olemasolevate hoiakute muutmiseks on raske loota nõustamisel osalejate liikluses käitumise vastutustunde kasvu ning liikluses osalemisega tekkivate probleemide tajumise paranemist.

5. Muutusteks valmisoleku motivatsiooni soodustamine.

Mitte iga liiklusreeglite rikkuja pole teadvustanud, et tema liikluskäitumine vajab muutust. Samas paljud, kes liikluskäitumise muutuse vajadusest aru on saanud, ei pruugi mõista, millest oma käitumise muutmisel peab alustama. Siin on

liikluspsühholoogilise nõustamise osa eriti oluline. Ülalpool loetletud eesmärkide saavutamise kaudu peab nõustatav jõudma nõustaja abiga oma käitumise muutmise eesmärkide püstitamiseni ja nende saavutamise teede analüüsini. Nõustaja oluline roll on siin tagasiside tähtsuse rõhutamine muutuste märkamiseks ja nende püsivuse tagamiseks.

6. Ohutu liiklemise aluseks olevate teadmiste laiendamine ja süvendamine.

Kui probleemide individuaalse analüüsi jooksul selgub konkreetne vajadus nõustatava liiklusalaste teadmiste laiendamiseks või süvendamiseks, siis tuleb seda parema nõustamistulemuse saavutamiseks loomulikult teha. Näiteks võib vastavalt vajadusele anda selgitusi ohutu ja väärika liikluskäitumise olemusest, normdokumentide sisust, sõiduki liikumisdünaamika füüsikalistest alustest, liiklusohutude olemusest ja nende vältimisest, taju- ja motivatsioonipsühholoogiast, tervisenõuetest ja kõigest muust asjakohasest.

3.2. Psühholoogilise rehabiliteerimise sihtgrupid

Rehabiliteerimismeetmeid rakendatakse diferentseeritult kahes erinevas liiklusriskiga nõustatavate isikute grupis. „Raskema“ kontingendiga grupi moodustavad korduvalt alkoholi- või muu psühhotroopse aine joobes juhtimiselt tabatud isikud ja „tavagrupi“ üldriskidega (kiiruse ületamine, punase fooritulega ristmiku ületamine, ohtliku möödasõidu sooritamine, möödasõidu keelu eiramine jms) liiklusreeglite korduvad rikkujad.

Rehabilitatsioonimeetmed peaksid olema suunatud liiklusreeglite korduvalt rikkujatele. Nõustamisele saadetavad isikuid võiks veapunktiüsteemi kasutamise korral valida kas selle süsteemi või politsei andmebaasi kaudu. Sõiduki joobes juhtimiselt korduvalt tabatud juhid peaksid läbima meditsiinilis- psühholoogilised uuringud võimaliku alkoholismi või muudest ainetest sõltuvuse tuvastamiseks. Meditsiinilis- psühholoogilised uuringud on vajalikud ka liikluse üldriskide ja erivajadustega (eakad, füüsiliste puuete või vaimsete hälvetega) juhtidele, kelle liikluspsühholoogiline nõustamine võib vajada erimeetmeid (vt. lähemalt peatükk 4).

3.3. Liikluspsühholoogilise nõustamise võimalik protseduur

Nõustamise erinevad suunad / Suundade eripärad	Liikluse üldriskide nõustamine	Alkoholi/psühhootroopsete ainete mõju all juhtinud isikute nõustamine
Eesmärk	Kujundada riskiteadlik, ohte minimeeriv liikluskäitumine	Kujundada käitumismustrid, mis väldivad tulevikus meelmärkide tarbimise ja liiklusnormide rikkumise
Grupi suurus	6 – 12 osalejat, erandkorras üksiknõustamine	6 – 12 osalejat, erandkorras üksiknõustamine
Nõustamis-protseduuride struktuur ja jaotus	Nõustamistsükkel koosneb 3 – 4 kohtumisest kestusega 2 x 90 min. Grupitööd on jagatud 3 – 5 nädalale. * Vajadusel võidakse osaleja saata täiendavatele protseduuridele	Nõustamistsükkel koosneb 4 – 5 kohtumisest kestusega 2 x 90 min. Grupitööd on jagatud 4 – 6 nädalale
Nõustamis-protseduuride ülesehitus ja temaatiline sisu	Käsitletakse liikluse üldisi probleeme, analüüsides põhjusi ja avades seoseid juhi liiklusohtliku väärkäitumise ja tema isiklike probleemide vahel. Senise käitumise analüüsi, olukordade ja tagajärgede vahelise seose avamise kaudu täiendatakse teadmisi ja arusaamu ning töötatakse välja strateegiaid, mis peaksid tulevikus aitama väärkäitumisi vältida. Infovahetuseks kasutatakse individuaalset ning grupitöö vormi.	Informeeritakse alkoholi tarbimise mõjust organismile ja liikluskäitumisele. Selgitatakse põhjused, mis viisid isiku nõustamisele kaasamisele, seostades joobes liikluskäitumise ohtusid isiksuse tavakäitumise ja -hoiakutega. Tutvustatakse alkoholi tarbimise strateegiaid, mida sobitatakse igale osalejale individuaalselt eesmärgiga muuta alkoholi tarbimise harjumusi ja vältida sõiduki joobes juhtimist.

Tabel 5. Liikluspsühholoogilise nõustamise protseduur

* Nõustamisprotsessi käigus võib tekkida vajadus kontseptsiooniväliste tegevuste (näiteks juhtimisoskuste kontroll autokoolis, meditsiinilised või psühhoterapeutilised

sekkumised vms) järele. Sellisel juhul tuleb kursusel osalejat, kelle suhtes lisaprotseduuride vajadus on tekkinud, arusaadavalt ja üheselt informeerida ning tekkinud olukord dokumenteerida. Seda tuleb käsitleda erakorralise juhtumina, mille asjaajamise käik tuleb koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga või tema poolt määratud institutsiooniga reguleerida ning seadustada. Erandkorras tegelemist vajavad isikud võivad olla eakad, võimalike füüsiliste puuete ja/ või vaimsete hälvetega või need, kelle juhtimisvõimekus on kahtluse all. Sellised näited väljuvad juhtide psühholoogilise rehabiliteerimise problemaatika üldraamistusest ning vajavad individuaalset lähenemist.

3.4. Nõuded liikluspsühholoogilise ala nõustajale

Liikluspsühholoogilise ala nõustaja:

- omab psühholoogi diplomit;
- omab vähemalt B-kategooria sõiduki juhtimisõigust;
- ei oma kehtivat karistust liiklusalase kuriteo või liiklusalase väärteo eest, millega seoses on karistatud juhtimisõiguse äravõtmisega;
- ei ole sõltuvuses psühhotroopsetest ainetest (alkohol, narkootilised ained, ravimid jms) ja ei ole olnud määratud alkoholi ja/ või narkootiliste ainete võõrutusravile;
- on läbinud liikluspsühholoogi kutsealase üldväljaõppe 160 tunnises mahus aktsepteeritud koolitusorganisatsiooni / koolitajate juhendamisel;
- omab aktsepteeritud koolitusorganisatsiooni / koolitajate välja antud pädevustunnistust (kutsetunnistust), mis kinnitab liikluspsühholoogilisele nõustajale esitatavate kvalifikatsiooninõuete täitmist,
- kutsekvalifikatsiooni säilitamiseks ja tõstmiseks läbib regulaarse atesteerimise (eelmisest kvalifikatsiooni omistamisest 5 aasta möödudes), mille käigus tõendab piisaval määral ja piisava kvaliteediga erialase töö tegemist ja kvalifikatsiooni säilitamise / tõstmise otstarbeliste erialaste täiendkoolituste läbimist.

Siin esitatud nõuded kajastuvad loodavas liikluspsühholoogide kutsestandardis ja/või mõnes muus reguleerivas normdokumendis.

3.5. Liikluspsühholoogia alal nõustajate vajaduse planeerimine

Seoses liikluspsühholoogilise nõustamise rakendamisega, tuleb normdokumentides fikseeritud mõistliku aja jooksul arvestada järgnevate asjaoludega:

- Esimestena liikluspsühholoogilise nõustaja kvalifikatsiooni saavate isikute kutseõpe kujuneb ligikaudseks mudeliks järgnevatele gruppidele, kuid ei pruugi sisaldada kõiki neid teemasid ja tingimusi, mis on vajalikud liikluspsühholoogide optimaalse mudeli alusel ette valmistamiseks. See eeldab esimestelt kutseõppesse asujailt keskmisest suuremat nõudlikkust enese suhtes ja erilist aktiivsust täiendõppe võimaluste otsimiseks. Parima võimaliku tulemuse saamiseks tuleb kõigil asjast huvitatud osapooltel tagada esimesele õppegrupile kutseõpe parimate võimalike rahvusvaheliselt tunnustatud ekspertide poolt. See lähenemine tagab jätkusuutlikud võimalused edaspidise kutseõppe arendamiseks ja läbiviimiseks Eesti oma jõududega.
- Liikluspsühholoogia arenedes täiendatakse ja täpsustatakse koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga (või tema poolt määratud *ekspertkomisjonis**) liikluspsühholoogidele kehtivaid nõudeid ja kutseõppe raamtingimusi, lähtudes riiklikust vajadusest ning turusituatsioonist.
 - * Ekspertkomisjon moodustatakse soovituslikult koostöös Eesti Liikluspsühholoogide Liiduga.

Liikluspsühholoogilise nõustamise alane piirkondlik tegevus sõltub järgnevatest teguritest:

- nõustamist vajavate isikute hulgast, mis veapunktisüsteemi käivitumisel tuleneb individuaalsete veapunktide kogunemise spetsiifikast korduvate liiklusreeglite rikkumiste eest antud piirkonnas;
- nõustamist vajavate isikute keelelisest orientatsioonist (praegu eesti ja vene keel);
- nõustajate arvust ja nende töökoormusest piirkonnas;
- nõustamise kvaliteeti tagavate materiaalsete tingimuste – eelkõige ruumide ja infrastruktuuri – vastavusest nõuetele.

Eri piirkondades nõustamisteenuste pakkumise seisukohalt on esmatähtis kõnealuses piirkonnas nõustamist vajavate isikute hulk ja nende keeleline jaotus. Teenuse pakkumise algperioodil tasub kaaluda nõustamiskeskuste loomist nelja regiooni – Tallinna, Lääne-Eestisse, Lõuna- Eestisse ja Ida- Eestisse. Ida-Eestis on mõistlik pakkuda eestikeelset teenust Rakveres ning venekeelset teenust näiteks Narvas. Samuti on oluline pakkuda venekeelset teenust ka teistes Eesti piirkondades, kuna reaalsus on see, et suur hulk sõidukijuhte on venekeelsed ja ei valda eesti keelt. Tulevikus võib ilmned vajadus pakkuda eelkõige Tallinnas liikluspsühholoogilise nõustamise teenust ka teistes keeltes.

Perioodil mai- juuli 2010.a. viidi koostöös CV-Online Estonia OÜ-ga läbi uuring, milles selgitati välja potentsiaalselt sobilikud kandidaadid, kes oleksid valmis läbima vajaliku erialase täiendkoolituse ning töötama hiljem liikluspsühholoogina. Uuringu tulemusena selekteeriti 238 psühholoogia hariduse ja erialase kogemusega isikust välja 60 kandidaati, kellele saadeti vastavasisuline infokiri koos küsitlusega. Lähtuvalt Tartu Ülikooli ja CV-Online spetsialistide poolt välja töötatud kriteeriumitest toimus edasine põhjalikum CV-de ja tagasiside analüüs, mille tulemusena kvalifitseerus 21 psühholoogi, kellega toimuvad edasised läbirääkimised erialaseks tööks. Tegemist oli eeluuringuga, mille juures peeti silmas esmast erialaste spetsialistide vajadust liiklusreegleid rikkunud juhtide psühholoogilise rehabilitatsioonisüsteemi jõustumisel.

3.6. Nõustamisprotseduuride hinnakujunduse põhimõtted

Esmaseks prioriteediks tuleb tõsta võimalikult kõrge teenuse kvaliteedi tagamine. Soovituslikult tasub kaaluda ISO 9001 nõuete täitmise nõudmist liikluspsühholoogilise nõustamise korraldajatelt. Samas kaasneb ISO nõuete täitmisega üsna mahukas personali ja dokumentatsioonikulu, mis võivad teenuse hinda märkimisväärselt tõsta. Oluline on liikluspsühholoogilise nõustamisprotseduuride väljatöötamise ja läbiviimise juures lähtumine teaduspõhisusest, et tagada nõustamise võimalikult kõrge kvaliteet. Samuti tuleb liikluspsühholoogilise nõustamisprotseduuri puhul lähtuda järjepidevalt tehtavast arendustööst, mis peab tagama võimalikult optimaalsed kaasaegsed meetoodilised ja

tehnilised lahendused. Seega tuleb hoolikalt kaaluda kvaliteedi tingimuste kehtestamisega kaasnevaid nüansse ning sellega kaasnevat teenuse hinna võimalikku muutumist.

Nõustamisprotseduuride hinna kujundamisel tuleb arvestada kindlasti jooksvate kuludega nagu töötasud, ruumide rent, abivahendite soetamine ja/või rent, osalejate kasutatavad õppematerjalid, koolitus-, haldus-, side- ja transpordikulud, kui ka teaduslikule arendustööle arvestatavate kuludega. Hindade võrdluseks võib välja tuua Euroopas kehtiva liikluspsühholoogilise nõustamisprotseduuri hinna, mis on keskmiselt ühele osalejale 600-850 EUR. Eesti liikluspsühholoogilise nõustamisprotseduuri hind võiks eelnevast lähtudes olla süsteemi käivitamise alperioodil ca 1/3 Euroopa kursuse hinnast, ehk alates 200 EUR. Kuna kursusele saadetud liiklusreeglite rikkuja korvab tekkivad kulud ise, siis ei too see kaasa riigile täiendavaid kulusid. Arvestades liiklusreegleid rikkunud juhtide rehabilitatsioonisüsteemi panust liiklusohutuse tagamisel ning nõustamisprotsessiga kaasnevate kulude katmise vajadust on autorite hinnangul tegemist mõistliku hinnatasemega.

3.7. Liikluspsühholoogilise nõustamise kvaliteedi tagamine

Nõustamise kvaliteedi tagavad neli põhilist tingimust:

- nõustamiskontseptsiooni kvaliteet;
- nõustamissüsteemi normaalne toimimine;
- nõustajate professionaalsus;
- kvaliteedi hindamise (tagasiside) toimimine.

1. Nõustamiskontseptsiooni kvaliteedi ja nõustamissüsteemi tagamine

Riiklikult rakendatava liikluspsühholoogilise nõustamise seadusliku regulatsiooni puhul tuleb lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- Liikluspsühholoogilise nõustamise kontseptsioon peab olema välja töötatud teaduslikel alustel ja vastama rahvusvahelisele liikluspsühholoogilisele rehabiliteerimise kontseptsioonile ja tavadele; selle vastavust rahvusvahelistele etalonidele kiidetakse heaks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis või

tema poolt määratud *ekspertkomisjonis* ja kinnitatakse kasutuslitsentsi väljaandmisega.

- Eelnimetatud alustel on (kasutuslitsentsiga seotult) välja töötatud nõustaja käsiraamat*, mis aitab tagada nõustamiskontseptsiooni raamtingimustest kinnipidamise praktilises töös.
- Eelnimetatud alustel on (kasutuslitsentsiga seotult) välja töötatud nõustamises osaleja töövihik, mida iga nõustamises osaleja saab kasutada kogu nõustamisprotsessi jooksul.
- Nõustajad on saanud ettevalmistuse litsentseeritud nõustamiskontseptsiooni kasutamiseks ning omavad sellekohast luba või lepingut.
- Eelöeldu tagab nõustamiskontseptsiooni rakendamise ühtsed alused kõigis nõustamiskeskustes kõigi nõustajate poolt.
- Nõustamisprotseduuride toimivuse ja tulemuslikkuse hindamine tagab kvaliteedi püsivuse ja arengu.
- Nõustajate välja- ja täiendõppe rahvusvaheline toimimine ning kontroll tagab nõustajate personali kvaliteedi püsivuse ja arengu.

* Iga nõustaja kasutab litsentsipõhise kontseptsiooni alusel teaduslikel alustel välja töötatud nõustaja käsiraamatut. See tähendab, et nõustamismudeli väljatöötaja tagab litsentsi omavatele nõustajatele käsiraamatu kasutamise ja tutvustamise. Käsiraamat aitab nõustajal leida konkreetset abi nõustatavate isikute tunnetuse, emotsioonide, motivatsiooni ja käitumise lahtimõtestamiseks.

Nõustamis- ja sekkumistehnikate rakendamine toimub paindlikult, võimaldades igal nõustajal valida enda teoreetilistest ja praktilistest kogemustest ja grupi eripärast lähtudes sobiva nõustamiskontseptsiooni.

2. Nõustajate professionaalsuse tagamine ja kvaliteedi hindamise toimimine

Kvalifikatsiooni tuvastamise ja tagamise süsteem liikluspsühholoogidele hõlmab:

- liikluspsühholoogia alase kutsekomisjoni loomist Eesti Liikluspsühholoogide Liidu või Maanteeameti juurde;
- liikluspsühholoogide kutsestandardi loomist ja kinnitamist kutsekojas;

Liikluspsühholoogide kutsequalifikatsiooni tõendamise ja omistamise (ning nende kaudu kvalifikatsiooni tuvastamise ja tagamise) kord kujuneb sarnaselt Eesti Vabariigis teistele

psühholoogia valdkondadele kehtestatud kutsekvalifikatsiooni tõendamise ja omistamise korrale.

Seni, kuni ülalnimetatud nõuded on täitmata (liikluspsühholoogide kutsekomisjon ja kutsestandard loomata), korraldab liikluspsühholoogide pädevuse ajutist ja esialgset tuvastamist ja tagamist vähemalt kolmeliikmeline ajutine kutsekvalifikatsiooni komisjon, kelle koosseis on heaks kiidetud Eesti Liikluspsühholoogide Liidu poolt ja kuhu kuulub vähemalt üks Euroopa Liidus tunnustatud (näiteks Saksa Liikluspsühholoogide Liitu esindav) liikluspsühholoog. Liikluspsühholoogia alase pädevuse tagamiseks peavad liikluspsühholoogiale spetsialiseeruvad psühholoogid läbima koolituse Euroopa standarditele vastava programmi alusel. (vt. lisa 8).

4. Juhtimisvõimekuse kontrolli vajadus

Individuaalne liikumisvabadus suureneb pidevalt ning sellega seoses kasvab isikliku sõiduki kasutamise väärtus endale seatud eesmärkide saavutamiseks. Liikumissoovist tulenevalt areneb põhiseaduslikust õigusest tulenev isikute kaitsenõue. Igal liiklejal on õigus tema liikluskeskkonnast lähtuvalt põhioõiguste kaitsel. Riigil tuleb tagada kõikide liiklejate kaitse, kõrvaldades vajadusel mootorsõiduki juhtimiselt need isikud, kelle võimekus ei ole selleks piisav. Kaasliiklejate ja iseenda mobiilsuse ja ohutuse tagamise seisukohalt on oluline piirata mitte vaid nende isikute liikumisvabadust, kelle füüsiline ja vaimne võimekus ei vasta ohutuks liiklemiseks vajalikele nõuetele. Tähtsamgi veel on leida kaalutud võimalused puudega isikute mootorsõidukit juhtima lubamiseks.

Juhtimisvõimekuse ja tervisekontrolli rakendamiseks Eestis tuleks lähtuda järgmistest asjaoludest:

1. Maksimaalse hulga veapunkte kogunud juhid.

Veapunktisüsteemi mudeli kohaselt peatatakse juhtimisõigus, kui juhil on kogunenud

12 ja enam veapunkti. Sellisel juhul oleks vajalik lähtuvalt liiklusohutuse seisukohast läbida juhtimisvõimekuse kontroll. Seni prognoosimatu hulk tulevikus maksimaalse hulga veapunkte kogunud juhte vajaksid erinevaid rehabiliteerivaid tegevusi. Vajalikud tegevused saaks kindlaks määrata nende juhtimisvõimekuse ja tervisliku seisundi kooshindamise alusel.

Juhtimisvõimekuse hindamisel on eelkõige Saksamaal ja Austrias laialdast kasutamist leidnud mitmed testimissüsteemid, millest võib esile tuua Corporal A Testsüsteemi (Berg, 1995). Tegemist on arvutil põhineva testimismeetodiga, mis mõõdab eeskätt tähelepanu funktsioone (fokusseeritud, selektiivne ja jagatud tähelepanu), samuti reaktsiooni-, orientatsiooni- ja kontsentreerumisvõimet. Testsüsteem koosneb seitsmest erinevast valikreageerimise testist, mida kasutatakse peamiselt liikluspsühholoogias, töö sobivuse hindamisel, spordipsühholoogias, kliinilises psühholoogias, neuropsühholoogias ja empiirilistes uurimustes.

2. Psühholoogilise nõustamise ja juhtimisvõimekuse kontrolli sidumise vajadus.

Alates 2011. aasta jaanuarist kehtima hakkava korra kohaselt rakendub peatatud juhtimisõigusega esmase juhiloa omanike rehabiliteeriv psühholoogiline nõustamine. Tagamaks maksimaalset efektiivsust, tuleb enne psühholoogilist nõustamist filtreerida isikud, kellel esineb alkoholism või muud sõltuvushäired ning rakendada neile esmalt võõrutusravi (lähtuvalt hálbe iseloomust) ning alles seejärel võib lubada isikud kõnealusele nõustamisele. Vastasel korral võib nõustamine osutada kasutuks ning sellest võivad tuleneda kohatud kahtlused nõustamise madala kvaliteedi ning efektiivsuse suhtes. Sellisel kahetsusväärsel juhul poleks nõustamise ebaõnnestumise põhjuseks mitte nõustajate halb töö, vaid ravi vajavate sõltuvushäiretega isikute sattumine nõustamisse.

3. Tervisekontrolli kvaliteedi tõstmise vajadus.

Aastail 2007- 2010 viidi Tallinna Tehnikakõrgkoolis, Reisijateveo Koolitus OÜ-s ja Roolikool OÜ-s bussi- ja veoautojuhtide täiendkoolituse raames läbi küsitlus

tervisekontrolli kestuse ja sisu selgitamiseks. Kokku vastas küsimustele enam kui 880 isikut. Küsimuste vastustest selgus, et:

- Vastajatest 72% kulutas (kolmest eriarstist koosnevas) arstlikus komisjonis sõidukijuhi tervise kontrollimisele vähem kui 30 min, 20% kulutas protseduurideks 30-60 min ning 8% kulutas protseduuridele enam kui ühe tunni.
- 12% vastajatest olid professionaalsed juhid, kes läbisid tervisekontrolli perearsti juures, kuigi oleksid pidanud läbima selle meditsiinilises komisjonis.
- 2% vastajatest kontrolliti nägemisvälja ulatust, kehtestatud Vabariigi Valitsuse 29. septembri 2005. a määrusega nr 257 (RT I 2005, 53, 426), jõustunud 16.10.2005.
- Mitte ühelgi 35-st küsitatud diabeetikust ei kontrollitud arstliku komisjoni poolt diabeetiku päeviku täitmist.
- Mitte ühelgi vastajatest ei kontrollitud psüühilist võimekust, nägemistaju, tähelepanu erinevaid aspekte, pingetaluvust, keskendumisvõimet ega reageerimisaega.

Küsitlusega püüti selgitada üldist olukorda elukutseliste juhtide tervisekontrolli toimumisel. Seejuures ei uuritud juhtide unisusega seonduvat, millele pööratakse Euroopa liiklusohutuse tagamisel järjest enam tähelepanu.

4. Tuvastatud, kuid seni lahenduseta probleemid.

Kuna Eestis vajatakse sõidukijuhtide juhtimisvõimekuse ja tervise kontrolli kaasaegsete kvaliteedinõuete juurutamist, tutvustame tüüpilisi probleeme, mida sageli kirjeldatakse, kuid millele seni regulatsioonid puuduvad:

- Autokoolidesse tulevad juhtimisõigust taotlema ilmselgete terviseprobleemidega (sh *Downi* sündroomiga) soovijad, kellel on perearsti poolt väljastatud kehtiv juhtimisõiguse omamist kinnitav tervisetõend.
- Politseil tuleb peatada eakaid juhte, kelle sõidustiil on ohtlikult ebakindel, kuid kontrollimisel selgub, et isik ei ole tarbinud alkoholi ega teisi psühhotroopseid aineid ning tal on kehtiv tervisetõend.

- Politseile teatatakse lähisugulastest, kelle juhtimisvõimekus on kõrgeast tingituna alanenud ja kelle liikluskäitumine on ohtlik ning keda seetõttu oleks vaja liiklusest kõrvaldada.
- Liikluses osalevad piiranguteta isikud, kellel on erinevatel põhjustel peatatud relvaloa kehtivus.
- Liikluses osalevad piiranguteta noormehed, kelle tervislik seisund ei luba neil minna Kaitsevähke.
- Aastatel 2005-2009 on igal aastal keskmiselt 106 inimest põhjustanud enam kui 3 liiklusõnnetust (Eesti Liikluskindlustuse Fond, 2010) .

Kehtiva korra kohaselt pole sellistel puhkudel probleemi lahendamiseks võimalik Eestis kellegi poole pöörduda. Samuti puudub tegevuskava kirjeldatud probleemidega isikute juhtimisvõimekuse ja tervisekontrolli kompleksseks ja kvaliteetseks läbiviimiseks.

Juhtide meditsiinilis-psühholoogilise juhtimisvõimekuse ja tervise hindamise kaudu oleks võimalik tõsta veapunktsüsteemi kvaliteeti kahe tingimuse koosarvestamisel:

- erinevate tervise ja vaimsete probleemidega ning alanenud juhtimisvõimekusega juhtide sõiduki rooli lubamine käiks läbi standardiseeritud tegevuste;
- probleemsed isikud selekteeritakse välja nende juhtimisvõimekuse ja tervise hindamise alusel ning neile rakendatakse kergematel juhtudel erinevaid tugimehhanisme või tõsisemate puuete korral välistatakse nende juhtimisõiguse andmine.

Näitena võib tuua Saksamaal tehtud uuringu (Brückner, 1994), milles selgus, et esmast juhtimisõigust taotlevatest isikutest tervelt 4,56% ei vasta oma vaimsete võimete poolest sõidukijuhile esitatavatele kriteeriumitele. Samast uuringust tulenes, et sageli liiklusõnnetustesse sattuvate puudulike võimetega juhtide elimineerimisel igapäevasest liikluskeskonnast väheneb kogu liiklusõnnetuste hulk 16,96%. Elimineerimise all peetakse antud juhul silmas mitte nende isikute liiklusest kõrvaldamist, vaid probleemi

elimineerimist nende rehabilitatsiooni kaudu. Probleem on vaja esmalt tuvastada ja seejärel lahendada.

Eelpool kirjutatust lähtuvalt juhime Eesti liiklusohutuse parandamisel tähelepanu Eestis seni puudulikult rakendatavale tegevusele - juhtide tervises seisundi kontrollile. Brückenri uuringule tuginedes on võimalik vähendada liiklusõnnetuste hulka märkimisväärselt. 2010 aastaks on saavutatud rekordiliselt madal hukkunute hulk Eestis. Standardiseeritud meetmete rakendamisega oleks võimalik hukkunute arvu veelgi vähendada.

Kokkuvõte

Lähtuvalt antud töö eesmärgist pakuvad projekti autorid välja võimaliku veapunktisüsteemi toimetehhanismi, milles on kajastatud veapunktide määramise alused ja nende kehtivusaeg. Uuringus on toodud välja juriidilised kitsaskohad, mis võivad esile kerkida veapunktisüsteemi õiguskeskkonda sobitumisel.

Samuti antakse ülevaade deliktiga juhtide rehabilitatsioonisüsteemi ülesehitusest, mille juures on lähemalt käsitletud liikluspsühholoogilise nõustamise protseduuri ning raamtingimusi.

Veapunktisüsteemi peamine eesmärk on distsiplineerida sõidukijuhte liiklusrikkumiste arvestussüsteemi kaudu koos proaktiivsete meetmete ehk rehabiliteerimistevõimega. Töös jõutakse järeldusele, et Eestis tuleks kasutusele võtta progresseeruv veapunktisüsteem. See tähendab, et iga fikseeritud rikkumise eest saab juht veapunkte, mis summeeritakse. Veapunkte saab vähendada osaledes rikkumise iseloomust tulenevas psühholoogilises rehabilitatsioonitegevuses.

Veapunkte määratakse mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammijuhile, kelle alaline elukoht on Eestis ja kellele on juhtimisõigus antud Eestis. Veapunktisüsteemis tuleb arvestada eelkõige nende liiklusalaste rikkumistega, mis väljenduvad juhi riskikäitumist ja juhtimist alkoholi ja/või psühhotroopsete ainete mõju all. Samuti peetakse oluliseks liigitada rikkumised vastavalt nende iseloomu järgi.

Kõik liiklusreeglite rikkumised on jaotatud kolme liiki – kerged, keskmised ja rasked. Iga liiki rikkumise eest määratakse teatud arv punkte.

Töös jõutakse järeldusele, et väljapakutav süsteem toimib ainult juhul, kui on tehtud vastavad olulised muudatused seadusandluses. Vältimaks topeltkarisuse võimalust (juhtimisõiguse äravõtmine ja sellega kaasnev veapunkti määramine oleks praeguse seadusandluse mõistes topeltkaristus), siis sellest tulenevalt ei tohiks siduda veapunktide

määramisega neid juhte, kellele on väärteo iseloomust tulenevalt määratud põhi- või lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine.

Välistades topeltkaristuse tekkimise võimalust, pakuvad töö autorid välja lihtsustatud veapunktisüsteemi arvestuste mudeli, mis on kergesti ühitatav kehtiva seadusandlusega. Isikul, kelle juhtimisõigus on ära võetud põhi- või lisakaristusena, taastub juhtimisõigus pärast karistusaja möödumist eeldusel, et ta on läbinud vastava rehabiliteeriva nõustamise ja sooritanud Liiklusseadusega ettenähtud korras Maanteeameti eksamid.

Veapunktisüsteemi üks põhimõtetest on, et juhtimisõigus säiliks kodanikul võimalikult kaua. Seaduskuuleka ja kohusetundliku väheste eksimustega juhti veapunktisüsteem ei tohiks hirmutada. Veapunktisüsteem võimaldab vähendada veapunkte ka iseseisvat initsiatiivi näidates. Juht, kellele on määratud veapunktid ja soovib neid vähendada, võib läbida vabatahtliku rehabiliteeriva nõustamise 2 - 4 veapunkti ulatuses kindlaks määratud korra järgi.

Kogutud veapunktid aeguvad automaatselt 365 päeva möödudes alates selle kandest andmebaasi. Loodav veapunktisüsteem peab omama liidest karistusregistriga, kuna see on fikseeritud väärtegude ametlik register. Liiklusreeglite rikkumised tuleks karistusregistrist eraldada (kuna selles on kajastatud kõik väärteod) ja vastavalt rikkumisastmele (kerged 2 punkti, keskmised 4 punkti ja rasked 6 punkti) transponeerima rikkumise paragrahvid punktideks ning tagama punktide arvestamise ja vähendamise läbi rehabiliteeriva nõustamise või loomuliku aegumise.

Kodanikele luuakse võimalus vaadata oma veapunktide saldot kasutades selleks www.eesti.ee keskkonda. Samast keskkonnast on võimalik tellida automaatsed teavitused saldomuudatustest enda e-posti aadressile. Õigustatud asutustele, koolitajatele jt. luuakse vajalikud päringud ja vaated läbi X-tee.

Kavandatav liikluspsühholoogilise rehabiliteerimise süsteem keskendub liiklusreegleid korduvalt rikkunud juhtide mõjutamisele. Registreeritult ja korduvalt liiklusreegleid

rikkunud juhtidele psühholoogilise rehabiliteerimisvõimaluse pakkumise eesmärgiks on soodustada ohutu ja kaasliiklejad arvestava liikluskäitumise kujunemist ja püüd välistada võimalikud tagasilangused nende riskikäitumises.

Rehabiliteerimismeetmeid rakendatakse diferentseeritult kahes erinevas liiklusriskiga nõustatavate isikute grupis. „Raskema“ kontingendiga grupi moodustavad korduvalt alkoholi- või muu psühhotroopse aine joobes juhtimiselt tabatud isikud ja „tavagrupi“ üldriskidega (kiiruse ületamine, punase fooritulega ristmiku ületamine, ohtliku möödasõidu sooritamine, möödasõidu keelu eiramine jms) liiklusreeglite korduvad rikkujad.

Veapunktsüsteemi rakendumisel Eestis oleks otstarbekas rakendada mitmete Euroopa riikide eeskujul liiklusmeditsiini ja liikluspsühholoogia alast kompleksset ning standardiseeritud juhtimisvõimekuse ja tervise kontrolli sõidukijuhtidele. Sellisel juhul tekiks võimalus luua liiklusarsti ning liikluspsühholoogi kvalifikatsiooniga professionaalidest juhtimisvõimekuse ja tervise kontrolliga tegelevad komisjonid, kes suudavad sõidukijuhiks pürgivate isikute juhtimisvõimekust ning tervislikku seisundit pädevalt ja kvaliteetselt hinnata.

Antud töö autorid on seisukohal, et veapunktsüsteemi mudeli praktiliseks juurutamiseks tuleks kokku kutsuda Maanteeameti juures tegutsev töörühm, et kaaluda võimalikke kitsaskohti ja teha vajadusel ettepanekuid seadusandluse muudatusteks. Samuti on oluline tähelepanu pöörata sõidukijuhtide juhtimisvõimekuse ja tervisekontrolli kaasaegsete kvaliteedinõuete väljatöötamise ja juurutamise vajadusele.

Töörühma poolt pakutavad ettepanekud:

- Vältimaks topeltkaristuse võimalust tuleb moodustada vastavatest spetsialistidest koosnev töörühm, kes töötab välja Veapunktsüsteemi juriidilised alused ja teeb vastavad ettepanekud vajalike muudatuste osas seadusandluses.

- Luua veapunktide arvestuse ja administreerimise andmebaas, mille käsitus hõlmab loodava andmebaasi arhitektuuri ning sidustamist olemasolevate andmebaasidega.
- Lisauuringute läbiviimist, selgitamaks liikluspühholoogide pädevust, ei pea Veapunktisüsteemi uuringu töögrupp otstarbekaks, kuna eelpool loetletud uuringud (vt. uuringus kasutatud allikaid) peaksid andma antud töös kajastatud seisukohtadele piisava kinnituse.

Kasutatud kirjandus

Berg, M. (1995). Effects of task constituents: A new way to measure human abilities. *European Journal of psychological assessment*. Volume 11, Supplement No.1. Bern: Hogrefe & Huber.

Liiklusseadus (2011).

Otto, H., Julich, H. & Lönneker, H. (1973). Die Entwicklung der Verkehrsdelinquenz nach den Unterlagen des Verkehrszentralregisters. Reihe Faktor Mensch im Verkehr, Heft 18. Frankfurt, Tetzlaff-Verlag.

Utzelmann, H. D. & Haas, R. (1985). Evaluation für mehrfach auffällige Kraftfahrer. Heft 53 der Reihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“ der BAST. Bergisch Gladbach.

Brückner, M. Et al. (1994). Evaluation von Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsbegutachtungen. Projekt Teil C: Prospektive Studie/Fahrgastbehörden. Interner Bericht zum VdTÜV/Forschungsprojekt Nr. 178 „EVAGUT“, München.

Eesti Liikluskindluse Fond (2010). Ettepanek liikluskindlustuse juhtumite info kasutamiseks isikule veapunktide määramisel.

Politseiamet (2009). Andmebaas.

Elektrooniline Riigi Teataja, (2005), 53, 426,
kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=945393>

Enne käesoleva tööga alustamist töötati läbi allpool kajastatud kirjanduse allikad:

- Brückner, M. et al. (1994). Evaluation von Medizinisch-Psychologischen Fahreignungsbegutachtungen. Projekt Teil C: Prospektive Studie/Fahrgastbehörden. Interner Bericht zum VdTÜV/Forschungsprojekt Nr. 178 „EVAGUT“, München
Accident Reduction and Selection Rate according to BAST.
- Galanter, M. (1999). Missbrauch und Abhängigkeit. In: Berkow, R., Beers, M. H. & Fletcher, A. J. (Hrsg). MSD Manual. Handbuch Gesundheit. Kap 92. München: Mosaik.
- Goldfried, M. R. & Kent, R. N. (1990). Herkömmliche gegenüber verhaltenstheoretischer Persönlichkeitsdiagnostik: ein Vergleich methodischer und theoretischer Voraussetzung. In: Schulte, D., Diagnostik in der Verhaltenstherapie. München: Urban & Schwarzenberg.
- Groeger, J. A. (1997). Can psychological tests predict driving ability. In: Risser, R. (Ed). Assessing the driver, 59-72. Braunschweig: Rot-Gelb-Grün.
- Hampel, B. (1990). Dreißig Jahre Fachausschuss Medizinisch-Psychologische Arbeitsgebiete bei der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV)- Ein Beitrag zur Geschichte der angewandten Psychologie. In: Nickel, W.-R., Fahrverhalten und Verkehrsumwelt. Köln: Verlag TÜV Rheinland, Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.
- Hentschel, P. (2003). Straßenverkehrsrecht: Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung, Fahrerlaubnis-Verordnung, Bußgelg- und Verwarnungsgeldkatalog, Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und einschlägige Bestimmungen des StGB und der StPO, kommentiert von Peter Hentschel. 37., neubearb. Aufl. Des von Johannes Floegel begr., in 8.-16. Aufl. Von Fritz Hartung und in 17.-26. Aufl. Von Heinrich Jagusch bearb. Werkes. München: Beck.
- Kaise, H. J. & Oswald, W. D. (Hrsg). (1999). Altern und Autofahren, Bern.
- Klebensberg, D. (1982). Verkehrspsychologie. Berlin: Springer.
- Klemenjak, W. (2006). Impaired Motorists, Methods of Roadside Testing and Assessment for Licensing. Akute und chronische Beeinträchtigung von Kraftfahrern. Ergebnisse des EU-Projektes IMMORTAL. Zeitschrift für Verkehrssicherheit. Heft 2, 52. Jahrgang.
- Krüger, H.-P. (Hrsg). (1995). Das Unfallrisiko unter Alkohol – Analyse, Konsequenzen, Maßnahmen. Stuttgart: Fischer.

Maanteeamet. 2004 aastal Eestis toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika.
http://www.mnt.ee/atp/failid/Kogumik_2007_est.pdf

Murray C.-J, Lopez A.-D. Alternative projections of mortality and disability by cause 1990-2020.
<http://www.tums.ac.ir/briefcase/arashidian/EconomicEvaluationMPH/Murray1997a.pdf>

National Council on Alcoholism. (1972). Criteria for the diagnosis of alcoholism by the Criteria Committee. In: American Journal of Psychiatry, 129 (2), 127-135.

Phare Eesti Liiklusohutusprogramm 1997, VIATEK Group Ltd.

Risser, R., Zuzan, W. D., Tamme, W., Steinbauer, J., Kaba, A. (1991). Handbuch zur Erhebung von Verkehrskonflikten mit Anleitung zur Beobachtungsschulung. Kleine Fachbuchreihe des KfV, 28. Wien: Literas.

Stützenhöer, A., & Schmidt, L., (1977), Driver Improvement- Verbesserung des Verkehrsverhaltens auffälliger Kraftfahrer- Grundlagen und Erfahrungen. Zeitschrift für Verkehrsicherheit Jg. 23, H 2,2 Quartal, 73-74. VPI, 70, Wien.

Stephan, E. (1988). Trunkheitsdelikte im Verkehr und Alkoholmissbrauch- Ein Abschied von individuellen und gesellschaftlichen Illusionen ist nötig. In: Blutalkohol 25, 201-227.

Stephan, E. (1986). Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholerstärtern in den ersten zwei Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 23, 2-9.

Spoerer, E. (1979). Einführung in die Verkehrspsychologie. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Schubert, W., Schneider, W., Eisenmenger, W., Stephan E. (2005). Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung.. Kommentar. Überarbeitete und erweiterte 2. Auflage. Kirschbaum Verlag Bonn.

Schubert, W., Mattern, R. (2005). Urteilsbildung in der medizinisch-psychologischen Fahreignungsdiagnostik. Beurteilungskriterien. Kirschbaum Verlag GmbH, Fachverlag für Verkehr und Technik. Bonn.

Schlag, W. (1999). Beobachtungen beim Mitfahren. In: Kaiser, H. & Oswald, W. D., 59-72.

3RD Road Safety Action Plan 2002-2010 Brussels, 31 May 2001 TREN/E/3 D (2001) Detailed Version S:\3RD RS Action Plan\Outline 05.

Lisaks lähtuti järgnevatest Euroopa Liidu projektide tulemustest: ANDREA, SUPREME, DRUID (olulised lk-d: *State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey*, Project No. TREN-05-FP6TR-S07.61320-518404-DRUID, Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, *Integrated Project 1.6. Sustainable Development, Global Change and Ecosystem 1.6.2: Sustainable Surface Transport*, Deliverable 5.1.1, 2008).

Projekti „BEST POINT“ töögrupi liikmed

KfV (AT): Kuratorium für Verkehrssicherheit / Austrian Safety Board

MT (MT): Malta Transport

BAST(DE): Bundesanstalt für Straßenwesen

CDV (CZ): Transport Research Institute

CERTH (GR): Hellenic Institute of Transport

DTU (DK): Technical University Denmark

ETSC (BE): European Transport Safety Council

INRETS (FR): French Institute for Transport and Safety Research

ITS (PL): Motor Transport Insitute

RSA (IE): Road Safety Authority

SWOV (NL): Institute for Road Safety Research

VTT (FI): Technical Research Centre of Finland

Liiklusreeglite rikkumised ja veapunktide raskusaste

	LS § (liiklusreeglid)	LS § (karistus)	Kerge	Keskmine	Raske
Kiiruse ületamine					
Kiiruse ületamine kuni 20 km/h asulavälisel teel	50 (1), (5) 3)	227 (1)	x		
Kiiruse ületamine kuni 20 km/h asulas	50 (1), (5) 3)	227 (1)		X	
Kiiruse ületamine üle 21 km/h asulas	50 (1), (5) 3)	227 (2), (3), (4)			X
Kiiruse ületamine 21 – 40 km/h asulavälisel teel	50 (1), (5) 3)	227 (2)		X	
Kiiruse ületamine üle 40 km/h asulavälisel teel	50 (1), (5) 3)	§227 (3), (4)			X
Põhjendamatult aeglase sõiduga teiste sõidukite takistamine	50 (7)	242	x		
LÕ või selle oht					
LÕ põhjustamine		223 (1)		X	
Avariiohtliku olukorra loomine	14 (7), 57 (1), (2), (4), 58 (2), (3), (5) jne	242	x		
Põgenemine LÕ sündmuskohalt	169 (1) 1)	237			X
Liiklusõnnetusest mitteteatamine	169 (2) 2)	236			X
LÕ's kannatada saanud abitus seisundis oleva inimese abita jätmine	169 (2) 3)	237			X
Joove, haigus, väsimus					
Juhi ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,20–0,49või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,10–0,24 milligrammi	69 5)	224 1)		X	

Juhi ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,50–1,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,25–0,74 milligrammi	69 5)	224 2)			X
Juhtimine narkootilise või psühhotroopse aine mõju all	69 1) 33 (11) 2)	???			X
Alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamine LÕ osalenud juhi poolt vahetult pärast LÕ'st	169 (7)	226 1)			X
Juhtimine ilma juhtimisõigusega					
Juhtimine juhtimisõigusega isiku poolt	94 (1), 95 (2)	201 1) ja 2)			X
Liikluse reguleerimine ja korraldus					
Liikluskorraldusvahendi või reguleerija nõuete rikkumine, v.a. reguleerija peatumismärguande nõude rikkumine ja keelava fooritule ajal ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmine.	6 (6), 7, 10, 14 (2)-(6)	242	x		
Keelava fooritule ajal ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmine	7 (1)	221 (1)		X	
Keelava fooritule ajal ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmine, kui on tekitatud liiklusohu	7 (1)	221 (2)			X
Sõiduki peatamise märguande eiramine	200 (2)	234 (1)			X
Sõidueesõiguse mitteandmine eritalituse sõidukile	17 (2)	233			X
Möödasõit ja möödumine					
Möödasõidu või möödumise reeglite rikkumine	51 (3), 52, 53, 54 (5)	230 (1), 222 (1), 242		X	

Möödasõidu või möödumise reeglite rikkumine, kui on tekitatud liiklusoht	51 (3), 52, 53, 54 (5)	230 (2), 222 (2), 242			X
Vähekaitstud liiklejad					
Jalakäija, tasakaaluliikuri juhi või jalgratturi ohustamine	35			X	
Jalakäijale tee mitteandmine	35 (2), (4)	242	x		
Sõitjad ja veos					
Turvavarustuse nõuetekohaselt kinnitamata jätmine	30 (1), (3), (4)	239		X	
Lapse ohutuse nõuete rikkumine	36 (6) - (9)	240			x
Sõiduki asukoht sõites					
Sõit vastassuunavööndis, välja arvatud juhul, kui see on liiklusnõuetes lubatud, liiklusohtu tekitamata	2 (60), 14 (1), 45 (3), (8), (10), 48 (2)	231		X	
Sõit vastassuunavööndis, välja arvatud juhul, kui see on liiklusnõuetes lubatud, kui sellega on tekitatud liiklusoht	2 (60), 14 (1), 45 (3), (8), (10), 48 (2)	231			X
Sõit eri rajal (ühissõidukirajal, jalgratturirajal) või väljaspool sõiduteed (kõnniteel, kergliiklusega teel jms), v.a. LS ettenähtud juhtudel	2 (25), (60), (78)	242		X	
Manööverdamine					
Juhi märguannete mittekasutamine või vale kasutamine	39	242	x		
Manööverdamise reeglite eiramine liiklusohtu tekitamata	47 (1), 48 (2), (6), 49 (3)	242	x		
Manööverdamise reeglite eiramine, kui sellega on tekitatud liiklusoht	47 (2)	242		X	
Tehnoseisund, tuled					
Tulede vale kasutamine või mittekasutamine	40 (5)	242	x		

Tehnonõuetele vastavuse kontrolli mitteläbinud mootorsõiduki juhtimine	73 (1), (2)	207		X	
Tehnilise rikkega mootorsõiduki juhtimine (eriti ohtlikud vead, v.a. 1-2, 4 ja 13*)	73 (5), (11)	209			X
Mitteloetava registrimärgiga mootorsõiduki juhtimine	73 (11)	206	x		
Peatumine ja parkimine					
Parkimine keelatud kohas või parkimiskorda või -viisi rikkudes liiklusohtu tekitamata	20, 21	241 (1)	x		
Parkimine keelatud kohas või parkimiskorda või -viisi rikkudes, kui sellega on tekitatud liiklusoht või häirib oluliselt liiklust (nt ristmiku või ülekäiguraja ees)	20, 21	241 (2)		X	
Muud liiklusreeglite rikkumised					
Tegelemine juhtimise ajal toimingutega, mis võivad segada juhtimist	33 (11) 1)	242	x		
Mootorsõiduki juhtimine, milles asub kiirusemõõteseadet avastav või selle tööd häiriv seade	73 (8)	228			X
Raudteeülesõidukoha ületamise nõuete rikkumine	19	232		X	
Liiklusnõuete muu rikkumine, kui sellega ei ole tekitatud liiklusohtu		242	x		
Liiklusnõuete muu rikkumine, kui sellega on tekitatud liiklusoht		242		X	

*Eriti ohtlikud vead. (Teel liikleva mootorsõiduki ja selle haagise tehno seisundi kontrollimise eeskiri, Majandus- ja kommunikatsiooniministri 17. novembri 2006. a määrus nr 95 § 4 (2)):

1) sõiduki identifitseerimisnumber (VIN-kood, TIN-kood, tehasetähis) andmesildil, kerel või šassiil ei vasta registreerimistunnistuses märgitule;

- 2) pimedal ajal ei põle vasak lähituli või tagumised ääretuled ja tagumiste ääretulede asemel ei ole võimalik kinnitada sõidukile tagant nähtavale kohale ohukolmnurka;
- 3) juhtrataste pööramine on takistatud või juhtimisseade kiilub kinni;
- 4) juhtimisseadmed on kõverdunud või remonditud keevitamisega;
- 5) juhtimisseadmed on purunenud;
- 6) sõidupiduriga ei ole võimalik sõidukit peatada;
- 7) rehvil esineb koordi läbivaid vigastusi või turvise eraldumist koordist;
- 8) velg on purunenud, pragudega või kinnitusavad on ohtlikult kulunud;
- 9) velje kinnituspolt või –mutter on lahti või puudub;
- 10) toitesüsteemi või kütusepaakide ehitust on omavoliliselt muudetud;
- 11) puudub nõutav turvavöö;
- 12) puudub nõutav amortisaator;
- 13) sõidukil kasutatakse mitte ettenähtud alarmsõiduki värviskeemi, vilkurit või vahelduva tonaalsusega helisignaali;
- 14) šassii, raam või selle kinnitused on ohtlikult murdunud või deformeerunud;
- 15) haakesead on deformeerunud või on haakeseadmes lubatust suurem lõtk;
- 16) sõiduki antitiib, tuuletamm, tuulesuunajad jms lisandid on ohtlikud või paigaldatud ohtlikult;
- 17) ühissõiduki väljapääsude kasutamine on takistatud;
- 18) toitesüsteem lekib.

Veapunktisüsteemi juriidilised aspektid

VEAPUNKTISÜSTEEMIST

Jaan Sootak
Tartu Ülikooli kriminaalõiguse professor

Lähtekoht

Käesoleva kirjutise näol ei ole tegemist õigusteadusliku ekspertarvamusega, vaid pigem märkuste ja mõtteavaldustega juristi vaatepunktist eesmärgiga käsitleda veapunktisüsteemi (edaspidi VPS) kohta õigusliku regulatsiooni süsteemis, sealhulgas topeltkaristamise vältimist.

Liiklus-sotsioloogilisest seisukohast aitab VPS kahtlemata kaasa liiklusohutusele, hõlmates rehabilitatsiooniga (nõustamise ja koolitusega) juhte, kellel on liikluses toimetulekuga raskusi. Õiguspoliitiliselt räägib VPS poolt võimalus vähendada õigusliku regulatsiooni repressiivsust, asendades vähemohlike rikkumiste korral karistuse muu mõjutusvahendiga. Vastuväiteid võib ilmselt tekitada oht sattuda vihma käest räästa alla – viia sisse täiendav süsteem, mis isegi topeltkaristamise vältimise korral (see on süsteemi juurutamiseks igal juhul vajalik) haarab inimese lisaks Liiklusseadusest (edaspidi: LiikLS), Väärteomenetluse seadustikust (VäärTMS) ja Karistusseadustikust (KarS), Kriminaalmenetluse seadustikust (KrMS) ja Karistusregistri seadusest (KarRegS) tulenevale õiguslikule regulatsioonile veel täiendavate reeglite ja kohustuste võrku, mis omakorda satub vastuollu isiku vaba enesemääramise ja kõlbelise autonoomia põhimõttega. On ju kriminaal- ja väärteokaristuse kohaldamine õigustatud just eeldusel, et isik on vaba tahte alusel otsustanud oma käitumise üle – kas kahjustada õigushüve ja rikkuda normi või mitte (karistamisele ei kuulu isik, kellel selline vaba tahe puudub, nt vaimuhaige või laps). Arvan siiski, et ülereguleerimise oht ei ole kuigi suur, kui arvestada ülalnimetatud põhimõtet, et VPS mitte ei *täienda* karistusüsteemi, vaid loob karistuste *asemele* isikut toetavad ja abistavad alternatiivsed mittekaristuslikud koolituslikud mõjutusvahendid. Meil praegu vohava ülekriminaliseerimise taltsutamiseks oleks selline seadusandlik areng igati tervitatav.

Põhimõtteliselt on võimalik VPS regulatsioon ilmselt kahes variandis. Esiteks, luua see süsteem karistusõigusliku süsteemi kõrvale, eeldades seega kahe süsteemi paralleelset toimimist. Teine variant, millest lähtutakse ka käesolevas õiendis, on VPS integreerimine kehtivasse karistusõigussüsteemi.

Riigikogu menetluses olnud eelnõud 30 SE I (23.03.1999) ja 155 SE I (6.08.1999) üritasid kehtestada VPS LiikLS täiendamisega, andes ühes nähes ühes variandis ette VPS korra üksikasjalikuma kehtestamise Vabariigi Valitsuse määrusega. Mitmed nende

eelnõude lahendused on rakendamiseks mõeldavad (nt vestlusele kutsumine vms); 30 SE I üritas siduda VPS väärtekoosseisudega (eelnõu § 12²).¹ Kõige rangemate järelduste osas (juhtimisõiguse peatamine) jätsid nimetatud eelnõud aga õiguslikud küsimused (eelkõige topeltkaristamise keeld) lahendamata.

Ammendavusele pretendeerimata toon alljärgnevalt välja küsimused või probleemid, mis vajavad VPS juurutamise korral õiguslikku lahendust.

1. Õigusliku regulatsiooni koht

Tuleb otsustada, kas VPS hakkab kujutama endast omaette seadust (alljärgnevalt Veapunktiseadus – VPS) või piirduakse muudatuste ja täiendustega olemasolevates seadustes, eelkõige VäärTMS-s ja LiiklS-s. Ükskõik kumma variandi puhul tahab VPS ilmselt siiski eraldi regulatsiooni, kuid teisel juhul tuleb kõne alla majandusministri või Vabariigi Valitsuse määrus, mis lahendaks paljud seaduse tasemel reguleerimist mittevajavad tehnilised ja korralduslikud küsimused. Nagu järgnevast nähtub, ei ole küsimus siiski mitte lihtsalt õigustehniline – kus midagi reguleerida –, vaid õigussüsteemi terviklikkusest ja regulatiivsest kompetentsist tulenev probleem hoida lahus karistusnormid (LiiklS väärtekoosseisud, VäärTMS menetlusnormid) haldusõiguslikust regulatsioonist (nt tulevane Veapunktiseadus).

2. Materiaalõiguslikud koosseisud

Tuleb silmas pidada, et süüteo koosseisud peaksid säilima LiiklS-s (ei ole vaja erilisi väärtekoosseise, mis seonduksid VPS-ga). Lahendada tuleb ka hoiatustrahvi (ja kiirускаamerate hoiatustrahvide) küsimus, mis minu arvates põhimõtteliselt võivad kuuluda VPS käivitavate materiaalsoiguslike aluste hulka. Seega tuleb sisuliselt lahendada eelkõige menetluslikud küsimused.

3. Menetlusnormide paigutus

Üks variant oleks kogu VPS menetluslik külg lisada VäärTMS-i (nt kuni vastava rehabiliteerimisabinõu kohaldamise korraldamiseni välja. Teisel juhul tähendaks üleminek VPS-le ühtlasi väärtetoolmenetlusest loobumist (see võimalus tuleb mõistagi VäärTMS-i sisse kirjutada, seega kasvõi VäärTMS § 29 vastavasisulise täiendamisega) ning asja üleminekut karistusõigusest haldusõigusesse (analoogiliselt alaealise süüteoasja väljumisega kriminaalmenetlusest KrMS § 201 alusel, kui prokurör loobub asja menetlemisest ning saadab materjalid alaealiste komisjoni). Esimese variandi korral tuleb omakorda kõne alla kaks võimalust – kohaldada väärtetokaristust ning samal ajal lisada ka veapunkt vastavale kontole (vt. ka alljärgnev p 5a) või näha veapunkti kohaldamine ette

¹ 30 SE I (23.03.1999). – Kättesaadav:

<http://web.riigikogu.ee/ems/plsql/motions.show?assembly=9&id=30&t=E;>

155 SE I (6.08.1999). – Kättesaadav:

<http://web.riigikogu.ee/ems/plsql/motions.show?assembly=9&id=155&t=E.>

iseseisva sanktsioonina (nt hoiatustrahvina või suulise hoiatamisena VäärTMS §-de 53 ja 54 analoogina). Ühelgi juhul ei kanta veapunkti karistusregistrisse.

4. Valikuvõimalus

Ilmselt ei ole otstarbekas anda menetlusalusele isikule õigus ise otsustada, kas ta soovib asja menetlemist üldkorras ilma veapunktita või valib ta veapunkti ning seega loobutakse väärtteokaristusest (seda võiks siiski kaaluda kergete rikkumiste korral, mis tooksid kaasa hoiatustrahvi; suulisest hoiatamisest loobumine oleks juuksekarva lõhkiajamine, sest veapunkti fikseerimine mõjub iseenesest hoiatavalt.

5. VPS õigusjärelm kui materiaalõiguslik sanktsioon

Olenemata p-s 3 toodud variantidest tuleb lahendada VPS materiaalõiguslik küsimus – mida kujutab endast veapunkt ja teatud punktisumma saavutamise korral kohaldamisele tuleb rehabilitatsiooniabinõu (rehabiliteeriv nõustamine). Punktides b-d ettenähtud õigusjärelm peaks olema võimalik ette näha Veapunktiseaduses, seega oleks tegemist haldusõigusliku abinõuga (analoogiliselt nt Alaealise mõjutusvahendite seaduse /AIMVS/ §-ga 3 lg 1, mis näeb ette vestlusele suunamise, sotsiaalprogrammis osalemise kohustuse jms).

- a) Veapunkt iseenesest (selle kindlaksmääramine vastavalt rikkumise raskusele) ja lisamine punktikontole ei ole karistus materiaalõiguslikus mõttes. See toiming ei ole kriminaalmenetluslik ega nõua vastavaid menetluslikke garantiisid; seega on tegemist haldustoiminguga. Topeltkaristamine on välistatud; *ne bis in idem* (ühte tegu ei saa kaks korda kriminaal- või väärtteomenetluse korras lahendada) põhimõte ei ole rikutud. Järelikult ei ole välistatud ka isiku karistamine väärtteo eest ning samaaegne veapunkti lisamine kontole.
- b) Nõustamisele suunamine vabatahtlikkuse alusel. Selle õigusjärelmi materiaalõiguslik loomus on vaieldav. Üks võimalus oleks näha selles tingimisi karistamisega analoogset kohustust asuda ravile (KarS § 75 lg 2 p 5 ja 8). Väärtteoõigus ei näe küll ette tingimisi karistust (erinevalt KarS §-dest 73 ja 74), kuid õigusliku regulatsioonina iseenesest tuleks see kõne alla. Vabatahtlik ravi või rehabilitatsioon karistusõiguses kuulub aga tingimisi süüdimõistmisega seotud käitumiskontrolli alla, olles seega hõlmatud kriminaalkaristuse mõistest (kuulub karistusregistrisse kandmisele vastavalt KarSRegS §-dele 4 lg 1 p 1, 11 lg 4 p 8 ja 25 lg 1 p 5). Ka seaduseelnõus 717 SE I (§ 69² lisamine KarS-i) ette nähtud võimalus asendada vangistus sõltuvusraviga kujutab endast karistusõiguslikku sanktsiooni. Vabatahtlikkus iseenesest ei välista sanktsiooni karistuslikku iseloomu (nt ka vangistuse asendamine üldkasuliku tööga KarS § 69 alusel). Teisalt tuleb nentida, et nõustamisele vabatahtlik minek võib olla vaadeldav asjaoluna, mis välistab väärtteomenetluse (menetlus lõpetatakse VäärTMS §-ga 29 analoogilisel alusel. Minu käsutuses olevatest materjalidest ei ole võimalik välja lugeda,

mis juhtub isikuga, kes keeldub vabatahtlikust nõustamisest (ilmselt peatatakse tema juhtimisõigus kuni veapunktide kustumiseni või koolitusele minekuni).

- c) Kohustuslik nõustamine. Ilmselt kaasneb see sellise veapunktide summaga, mis toob kaasa juhtimisõiguse peatamise ning see taastub alles koolituse läbimise järel.
- d) Juhtimisvõimekuse kontroll arstidest ja psühholoogidest koosneva komisjoni poolt iseenesest ei ole karistusõiguslik sanktsioon. Järgnevalt tuleb aga ka siin otsustada, mida teha isikuga, kes osutub komisjoni otsuse alusel juhtimisvõimetuks või kes keeldub komisjoni minemast – ilmselt peatub tema juhtimisõigus.

5. Juhtimisõiguse peatamine

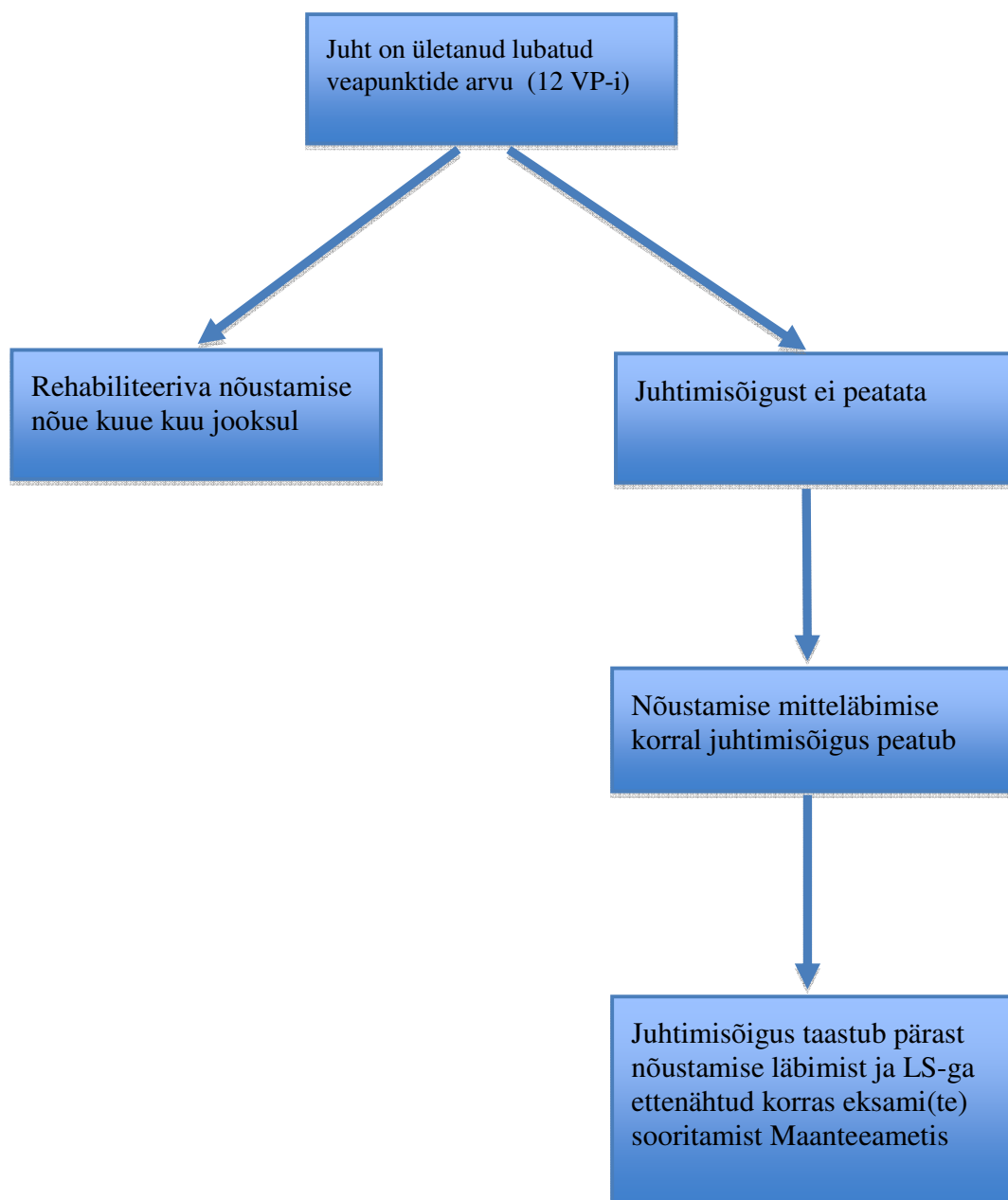
Tegemist on karistusõigusliku sanktsiooniga, mille kohaldamisega seoses tuleb eristada kahte aspekti olenevalt sellest, kas see järelm tuleneb kogutud veapunktide arvust (ülal p 5, järgnev alapunkt *a*) või on tegemist iseseisva karistusõigusliku sanktsiooniga tulenevalt väär- või kuriteo iseloomust (alapunktid *b-d*).

- a) Kui juhtimisõiguse peatamine tuleneb veapunktide arvust ja siit omakorda asjaolust, et isik keeldub nõustamisest vms, on ikkagi tegemist karistusõigusliku sanktsiooniga ning selle kohaldamine haldusorgani poolt (VeaPS alusel) õigusriiklikult vaieldav. Seega tuleb kõne alla vastav regulatsioon karistusõiguses (nt VäärTMS-s) või analoogiliselt AIMVS-st tuleneva korraga, kus erikooli paigutamine kui materiaalsoiguslik sanktsioon on küll ette nähtud nimetatud seaduses (§ 3 lg 1 p 9), selle kohaldamine eeldab aga kohtu luba vastavalt KrMS §-dele 404 jj.
- b) Raskema rikkumise korral võib vajadus kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist tuleneda otseselt süüteo iseloomust. See on ka mõistetu, sest VPS ei tühistata ega muuda kehtivat karistusõigust (süüteokoosseise ja sanktsionisüsteemi). Sel juhul kohaldab kohtuväline menetleja või kohus väärteo- või kuriteokaristusena juhtimisõiguse äravõtmist KarS §-de 48¹ või 50 alusel. VPS seisukohalt tuleb sellisel juhul lahendada küsimus, kes ja millisel alusel kohaldab rehabiliteerimismeetmeid ja milline on nende edasine mõju (järgnev alapunktid *c* ja *d*).
- c) Vabatahtlikku nõustamist saab siduda juhtimisõiguse peatamise tingimusega – õigus peatatakse küll teatud tähtajaks, kuid juhtimisõiguse võib isik saada tagasi enne tähtaega tingimusel, et ta läbib koolituse. Selline sanktsioon tuleb eelistatavalt ette näha materiaalses karistusõiguses – Liikls ja KarS sanktsionisüsteemis; mõeldav, kuid vaieldav oleks selle ettenägemine haldusõigusliku meetmena VeaPS-s.

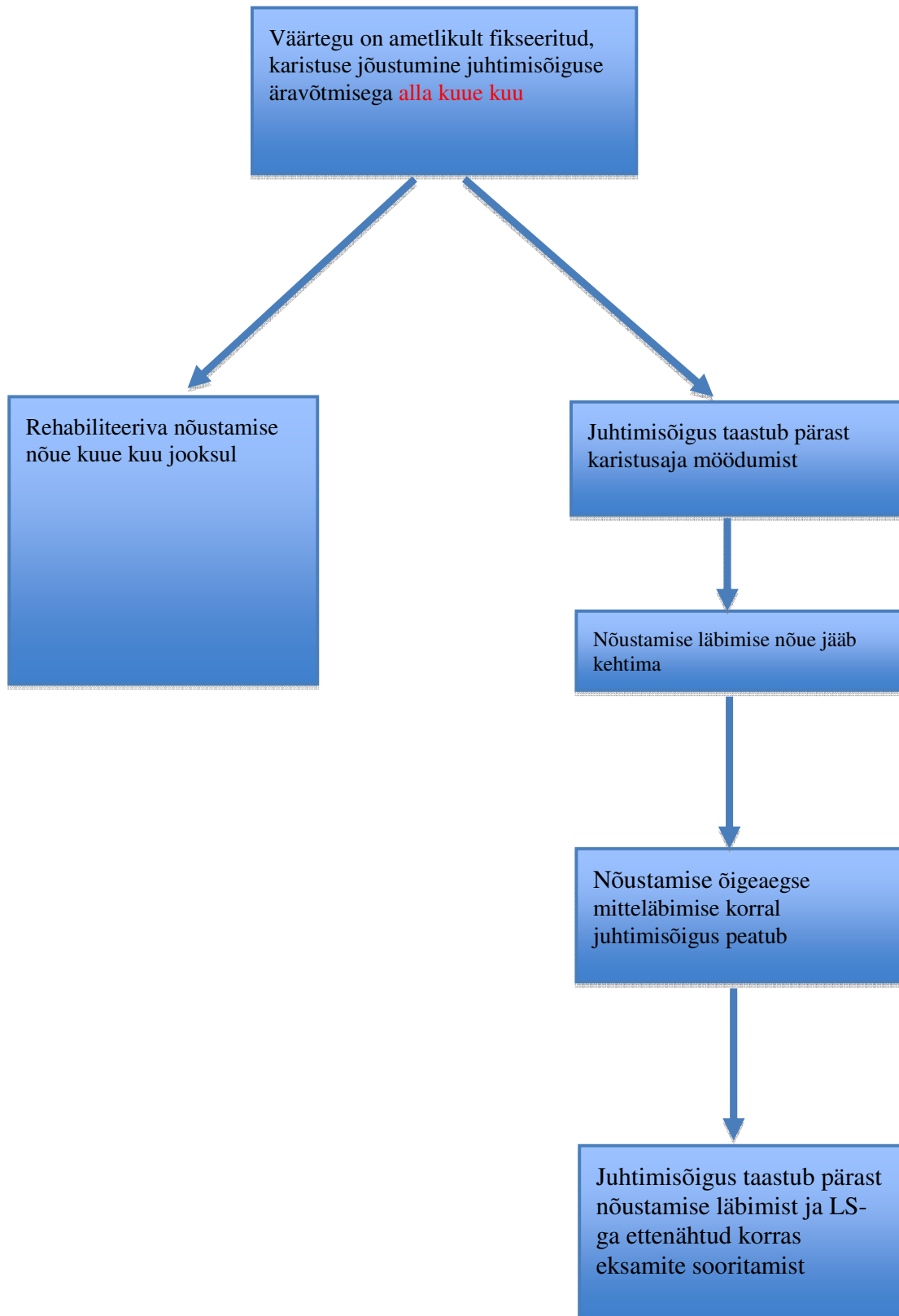
- d) Kohustuslik nõustamine ei ole aga enam karistuse kandmise tingimus, vaid meenutab pigem lisakaristust. Selle lisamine lisakaristusena juhtimisõiguse peatamisele kui põhikaristusele (KarS § 48¹) on mõeldav. Sel juhul tekib aga küsimus koolitusest keeldumise korral, sest juhtimisõigusest on ta juba põhikaristusega ilma jäetud. Õigus ei saa lubada olukorda, kus isik keeldub karistuse täitmisest ning sellele ei järgne mingit vastutust. Kõne alla tuleb kriminaalvastutus karistuse täitmisest kõrvalehoidmise (KarS § 329 alt 2) eest, mis on aga suhteliselt karm õigusjärelm. Teine võimalus on näha kohustuslikus nõustamises lihtsalt võimalust saada juhtimisõigus tagasi lisakaristuse tähtaja möödumise järel; selle läbimata jätmisel isiku juhtimisõigus ei taastu. Sel juhul peab vastav tingimus sisalduma materiaalsoiguses, sest ilma selleta ei saa karistustähtaeg pikeneda. See võiks seisneda näiteks juhtimisõiguse äravõtmises tähtajatult ja tingimusega, et õigus taastub kohustusliku koolituse ja eksami tegemise järel vms. Et eksami tegemise kohustus puhtalt haldusõigusliku meetmena kehtib ka praegu, tuleb siiski kõne alla lahendus, kus kohustuslik nõustamine loetakse lihtsalt eksami osaks (keegi ei ole vähemalt seni üritanud vaidlustada eksamit kui haldusõiguslikku meetet väitega, et see on sisuliselt lisakaristus).

16.09.2010

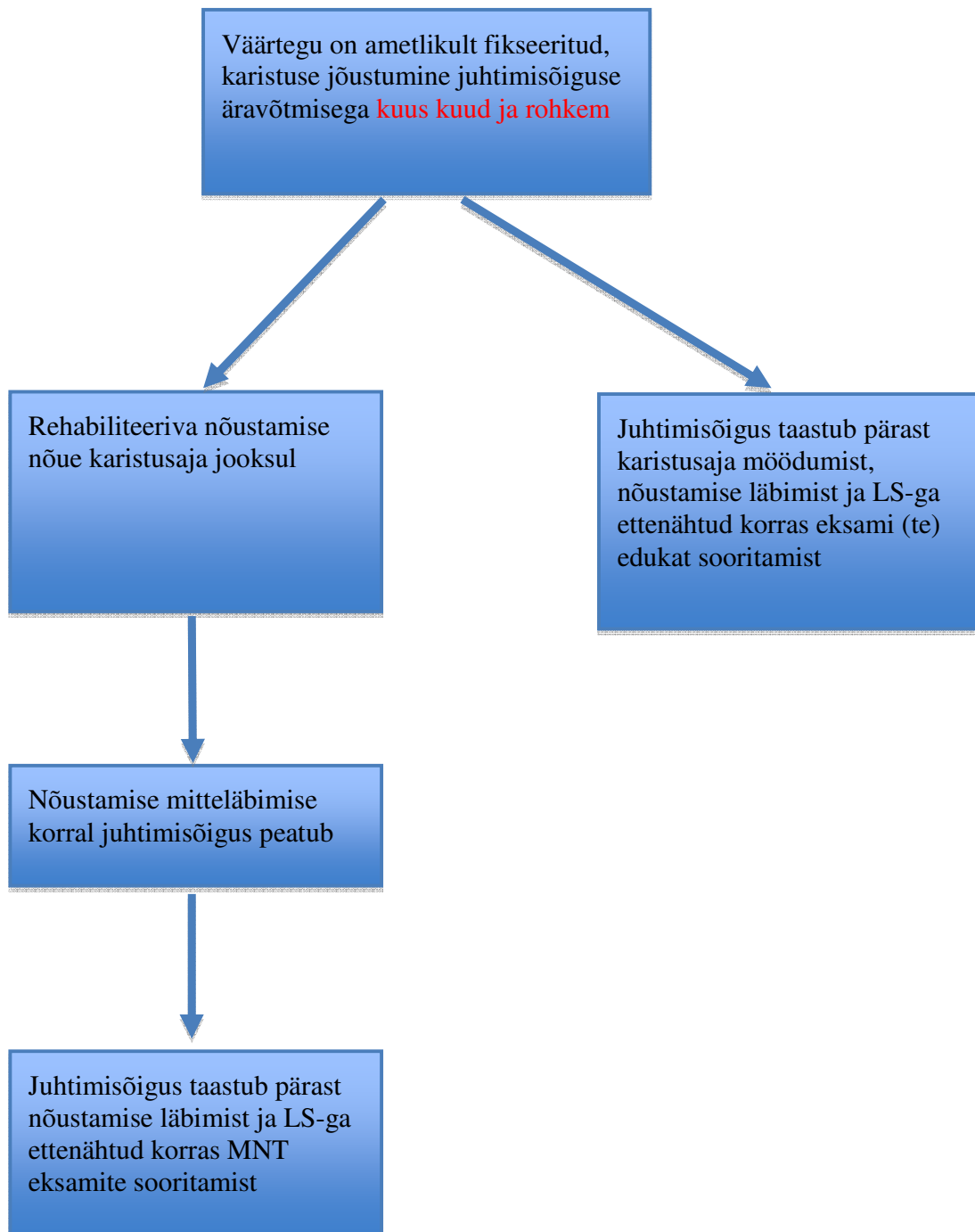
Juhtimisõiguse taastumine 12 veapunkti korral



Juhtimisõiguse põhi- või lisakaristusena äravõtmine kuni kuueks kuuks



Juhtimisõiguse põhi- või lisakaristusena äravõtmine rohkem kui kuueks kuuks



Euroopa liikluspsühholoogia ainekava näidis

Sissejuhatus liikluspsühholoogiasse

1. Liikluspsühholoogia ajalugu
2. Liikluspsühholoogia töösuunad
3. Intra-interdistsiplinaarsed lähtepunktid
jne.

Liikluskäitumise alused

1. Informatsiooni saamine-, töötlemine ja talletamine/säilitamine
2. Taju ja kiiruse hindamine
3. Reageerimine ja reageerimiskiirus
4. Tähelepanu ja juhtimist häirivad tegurid
5. Riskikäitumine ja ohutu liikluskäitumine
jne.

Liikluskäitumise mudelid ja teooria

1. Liiklusõnnetuste tekkepõhjuste mudelid ja teooriad
2. Epidemioloogia, liiklusõnnetuste tekkepõhjuste statistika, kokkupõrgete diagrammid
3. Liikluskäitumise mõõdistamine
4. Erinevate sihtgruppide riskid
jne.

Õiguslikud raamtingimused

1. Liiklusseadus
2. Juhtimisõiguse alusdokumendid
3. Liikluseeskiri
4. Karistusseaduse ja menetlusseaduse valitud osad
5. Kutsesobivusele vastavuse alused
jne.

Liikluspsühholoogilise sekkumise alused

1. Rehabiliteeriva sekkumise meetodid
jne.

Liikluskorraldusvahenditega seotud liikluspsühholoogia

1. Liikluskorraldusvahendid: äratuntavus, arusaadavus, tajutavus, juhiste täitmisvõimalikkus
2. Liiklusmärkide ja liiklust reguleerivate seadmete alusdokumendid
3. Liikluse arusaadavus, liiklusaudit
4. Tee-ehituse varustamine liiklust korraldavate seadmetega jne.

Pedagoogiline liikluspsühholoogia

1. Liikluskasvatus koolieelses eas ja koolieas
2. Liiklusõppe ja riikliku eksamineerimise psühholoogilised aspektid
3. Võimalused individuaalsete ja kollektiivse liikluskäitumuslike seoste tekkeks jne.

Sõiduki varustus

1. Liiklusvahendi aktiivne ja passiivne ohutus
2. Mootorsõiduki töökeskkond: mürast tekkiv pinge, vibratsioon, ilmastikuolud, temperatuur, väljaheitegaasid
3. Telemaatika, juhti assisteerivad süsteemid jne.

Probleemid: alkohol

1. Mõju juhi käitumisele
2. Sõltuvusteoriad
3. Meditsiinilaborite markeritele rakendatav kontroll
4. Alkoholi tarbimise motiivid jne.

Probleemid: ravimid ja psühhotroopsed ained

1. Ainepõhised mõjud sõiduki juhtimisele
2. Sõltuvusteoriad
3. Karskus ja karskusmotivatsioon
4. Indikatsioonipõhine tegevus
5. Näidustused jne.

Probleemid: liiklusnormide eiramine

1. Objektiivne ja subjektiivne riskihindamine
3. Ajaline võit versus riski suurenemine
4. Põhjuslik omistamine

5. Grupi väärtused ja hinnangud
6. Kultuuri determinandid
jne.

Erilised probleemid

1. Haigused
2. Psüühilise funktsionaalse võimekuse alanemine
3. Liiklusalased süüteod (väärteod ja kuriteod)
4. Potttraumaatilised pingeseisundid, sõidufoobia
5. Ealised iseärasused
jne.

Kvaliteedi tagamise süsteem

1. Normdokumendid
2. Protsessi ja tulemuste kvaliteet
3. Nõuded hindamistingimustele
4. Nõuded institutsioonile
5. Nõuded hindamisprotsessile
jne.

Grupile rakendatava meetmed

1. Ülevaade olemasolevatest mudelitest
2. Grupis osalemise indikaatorid
3. Struktuuripõhised versus protsessipõhised grupid
4. Modereerimismeetodid
5. Eneseabigruppide spetsifikatsioon
jne.

Üksikjuhtumi meetmed

1. Üksikjuhtumi indikaatorid
2. Üldise psühhoteraapia piiritlemine
3. Motiveerimine
4. Üksikjuhtumi diagnostika, protsessipõhine diagnostika
5. Probleemsele käitumisele orienteeritud teraapia planeerimine
jne.

Sekkumismeetodid

1. Teadmiste edastamise didaktika ja meetodid
2. Käitumise analüüs
3. Põhjuste selgitamine

4. Hoiakute muutmine
5. Kliinilis-psühholoogilised erijuhtumid
jne.

Hindamine ja kvaliteedi tagamine

1. Hoiakute muutumise mõõtmine
2. Käitumismuutuste mõõtmine
3. Nõuded institutsioonile
4. Nõuded nõustajale
5. Nõuded kvalifikatsiooni tõstmisega seotud tegevustele
jne.