

Sisekaitseakadeemia

Politsei- ja piirivalvekolledž

Priit Kiidron

MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE TÖÖ-, SÕIDU- JA PUHKEAJALE
NING MOOTORSÕIDUKITE MASSIDELE JA MÕÕTMETELE
KEHTESTATUD NÕUETE RIKKUMISED KUTSELISTE
AUTOJUHTIDE JA KONTROLLIJATE ARVAMUSEL

Lõputöö

Juhendaja:

Sirvi Pezonen, MA

Muraste 2014

ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: juuni 2014
Töö pealkiri eesti keeles: Mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajale ning mootorsõidukite massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumised kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamusel Töö pealkiri võõrkeeles: <i>Violation of working, driving and resting time of vehicle drivers and vehicle masses and measurements requirements by the opinion of professional drivers and controllers</i>	
Töö autor: Priit Kiidron	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte:</p> <p>Töö on 39 lehel (juures lisad), eesti keeles.</p> <p>Käesolevale uurimustööle eelnenud statistika kogumise raames selgus, et vähemalt iga kolmas teedel liiklev kutseline autojuht rikub talle või tema sõidukile kehtestatud nõudeid, vähendades seeläbi liiklusohutust. Kuna juhid on korduvalt ka karistatud vastavate rikkumiste eest, on võimalik eeldada, et kehtivad sanktsioonid ei ole rikkumisi piisavalt takistavateks teguriteks. Tegemaks ettepanekuid optimaalsete ja reaalselt rikkumisi takistavate karistuste väljatöötamiseks on vaja välja selgitada mootorsõidukijuhtide arvamusi rikkumiste põhjustest. Töö koosneb kahest peatükist, millest esimene kirjeldab valdkonna reeglistikku ja annab statistilise ülevaate selle rikkumistest Lõuna prefektuuris ning teine peatükk käsitleb empiirilist uuringut, selle tulemusi ja arutelu.</p> <p>Käesoleva lõputöö eesmärk on kirjeldada ja võrrelda kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamusi mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajale ning mootorsõidukite massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumiste põhjustest ja rikkumisi takistavatest teguritest. Püstitatud hüpotees, et (1) enamuse küsitletavatest kutselistest autojuhtidest rikuvad korduvalt töös käsitletavaid liiklusseaduse nõudeid leidis kinnituse ja hüpoteesid, et (2) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumiste põhjustest ja (3) rikkumisi takistavatest teguritest on sarnased, ei leidnud kinnitust. Uurimuses osalenud kutselistest autojuhtidest rikuvad eelpool toodud nõudeid vähemalt kolmveerand juhtidest ja saavad selle eest ka karistada. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused käsitletud nõuete rikkumistest erinesid kuuest vastuste kategooriast neljas. Seejuures tõid nii kutselised autojuhid kui ka kontrollijad esile olulise rikkumise põhjusena tööandja töökorralduse ja/või töökäsu. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused rikkumisi takistavatele tegurite kohta on samuti erinevad neljas kategoorias seitsmest.</p> <p>Saadud tulemuste põhjal on töös tehtud ettepanekuid rikkumisi takistavate või ennetavate meetmete väljatöötamiseks.</p>	
Võtmesõnad: kutseline autojuht, töö-, sõidu- ja puhkeaja ning masside ja mõõtmete nõuded, rikkumised, arvamused	
Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>professional driver, requirements of working, driving and resting time and masses and measurements, violations, opinions</i>	
Säilitamise koht: Politsei- ja piirivalvekolledži raamatukogu	
Kaitsmisele lubatud Kolledži direktor:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja:	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	2
MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU	4
SISSEJUHATUS.....	5
1. MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE TÖÖ-, SÕIDU- JA PUHKEAJA NING SÕIDUKITELE KEHTESTATUD MASSIDE JA MÕÕTMETE NÕUDED.....	7
1.1. Mootorsõidukijuhtidele kehtestatud töö-, sõidu ja puhkeaja nõuded	7
1.2. Sõidukile lubatud suurimad massi- ja lineaarmõõtmed.....	12
1.3. Statistiline ülevaade raskeveokite kontrollimistest ja rikkumistest Lõuna prefektuuris aastatel 2011-2013	14
2. EMPIIRILINE UURIMUS KUTSELISTE AUTOJUHTIDE JA KONTROLLIJATE ARVAMUSTEST RIKKUMISTELE	18
2.1. Valimi kirjeldus	18
2.2. Andmekogumismeetod	19
2.3. Tulemused.....	21
2.3.1. Töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete rikkumiste põhjused ja võimalikud takistavad tegurid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates.....	21
2.3.2. Sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumiste põhjused ja võimalikud takistavad tegurid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates	24
2.3.3. Erinevused kahe grupi vastustes rikkumiste põhjustele ja takistavatele teguritele ...	26
2.4. Arutelu	28
KOKKUVÕTE.....	33
SUMMARY	35
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	36
JOONISTE JA TABELITE LOETELU	39
LISA 1. KUTSELISE AUTOJUHI KÜSIMUSTIK	40
LISA 2. KONTROLLIJA KÜSIMUSTIK	41
LISA 3. KÜSITLETUTE VASTUSTE JAGUNEMINE KATEGOORIADESSE.....	42
LISA 4. KUTSELISTE AUTOJUHTIDE JA KONTROLLIJATE VASTUSED JAGATUNA KATEGOORIADESSE KOOS VASTUSE ESINEMISSAGEDUSEGA	44

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

Autorong – käesolevas töös käsitletakse autorongina liiklusseadusest tulenevalt ühest või enamast vedavast autost (veduk) ja ühest või enamast haagisest või pukseeritavast seadmest koosnevat sõidukite ühendit.

EMÜ nr 3821/85 - Nõukogu määrus nr 3821/85, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta 20.12.1985

EÜ nr 561/2006 - Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85

Juht/Kutseline autojuht – käesolevas töös käsitletakse juhina/kutselise autojuhina veoauto juhti, kes juhib suurema kui 3500 kilogrammise täismassiga veoseveoks ettenähtud sõidukit seoses tööülesannetega.

Kontrollija – käesolevas töös käsitletakse kontrollijana Politsei- ja Piirivalveameti politseiametnikku, kelle tööülesandeks on kontrollida kutseliste autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajast ning sõiduki massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuetest kinnipidamist.

Kontrollitud juht – kutseline autojuht, kes on kontrollija poolt kontrollitud seoses dokumentide ja/või veoste ja/või töö-, sõidu- ja puhkeaja ja/või sõidukite tehnilise seisukorra nõuete kontrollimisega

LS – Liiklusseadus

Masside ja mõõtmete nõuded – käesolevas töös käsitletakse masside ja mõõtmete nõuetena liiklusseadusest tulenevalt sõidukitele lubatud suurimate masside ja mõõtmete nõudeid.

Mootorsõiduki nõuded varustusele - mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele

Raskeveok/veoauto – käesolevas töös käsitletakse raskeveokina mootorsõidukit, mis on suurema kui 3500 kilogrammise täismassiga sõiduk ja on ette nähtud veoste veos.

Registrimass – käesolevas töös käsitletakse registrimassina liiklusseadusest tulenevalt juhi, sõitjate ja veosega täisvarustuses sõidukile registreerimisel määratud suurimat massi, mis ei tohi ületada täismassi

Salvestusleht – käesolevas töös käsitletakse salvestuslekena spetsiaalset paberist andmevälja, mida kasutatakse mehhaanilises sõidumeerikus sõiduaja, puhkeaja, valmisolekuaja, muu tööaja, kiiruse ja läbitud vahemaa automaatseks talletamiseks spetsiaalsete sõidumeeriku nõelte abil.

Sõidumeerik – käesolevas töös käsitletakse sõidumeerikuna liiklusseadusest tulenevalt autojuhi sõidu- ja puhkeajaga registreerivat sõidukisse paigaldatud mehhaanilist või digitaalset seadet.

TeeS – Teeseadus

Tegelik mass – käesolevas töös käsitletakse tegeliku massina liiklusseadusest tulenevalt sõiduki massi konkreetsel ajahetkel koos juhi, sõitjate ja veosega.

Teljekoormus – käesolevas töös käsitletakse teljekoormusena liiklusseadusest tulenevalt osaks sõiduki massist, mis telje kaudu koormab teed.

Täismass – käesolevas töös käsitletakse täismassina valmistaja määratud juhi, sõitjate ja veosega täisvarustuses sõiduki suurimat massi

Töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuded – käesolevas töös käsitletakse töö-, sõidu ja puhkeaja nõuetena liiklusseadusest tulenevalt mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid.

Ülekaaluline/ülekoormatud sõiduk – käesolevas töös käsitletakse ülekaalulise/ülekoormatud sõidukina raskeveost, mille tegelik mass või teljekoormus ületab lubatud väärtused ilma kehtiva eriloata.

SISSEJUHATUS

Eestis ja Euroopa Liidus on kontrolli tõhustamine ning karmistamine kutseliste autojuhtide ning veoseid vedavate sõidukite üle tõstatatud oluliseks liiklusjärelevalve valdkonnaks (Ojala, L., Vahtera, A., Nykanen, A., Jaatinen, I. 2012). Kuna kutselised autojuhid on enamasti seotud mitmes erinevas riigis ja erinevates valdkondades kehtivate regulatsioonidega, siis on keeruline nende täitmine juhtide ja ka täitmise üle järelevalve kontrollijate poolt.

Töötades igapäevaselt raskeveokite ja nende juhtide kontrollijana leiab autor, et liikluseaduses juhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele lubatud suurimate masside ja mõõtmete nõuete eesmärk on tagada, et juhid oleks puhanud ning sõidukid vastaksid lubatud massidele ja mõõtmetele. Nende nõuete rikkumised kutseliste autojuhtide poolt on otseseks liiklusohuks teedel. Rikkumisi takistades saab vähendada võimalike liiklusõnnetuste arvu ning suurendada liiklusohutust.

Rikkumiste takistamiseks on otstarbekas välja selgitada need peamised põhjused, miks kutselised autojuhid reegleid rikuvad ehk uurida kutselistelt autojuhtidelt endilt. Järelevalvet juhtide tegevuse üle teostavad neid kontrollivad politseiametnikud, mistõttu on autorile huvitav praktikuna teada, kas arvamused neil kahel grupil rikkumiste põhjustest ja nende võimalikest takistavatest teguritest on erinevad.

Käesolevale uurimustööle eelnenud statistika kogumise raames selgus, et 2012. aastal esines Lõuna prefektuuri ametnike poolt kontrollitud sõidukitest 36,9% juhtidest töö-, sõidu- ja puhkeaja ja/või masside ja mõõtmete rikkumisi (ALIS...20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014). Seega saab hinnanguliselt väita, et vähemalt iga kolmas teedel liiklev kutseline autojuht rikub eelpool nimetatud nõudeid, vähendades seeläbi liiklusohutust. Tegemist on tähelepanuväärse osaga liiklejatest. Rikkumiste eest määratavad sanktsioonid viimasel kolmel aastal muutunud ei ole. Probleem, et rikkujate arv püsib stabiilsena ja samas määratavate sanktsioonide või takistavate meetmete rakendamisel ei ole toimunud suuri muutusi tähendab, et kehtivad regulatsioonid ja kohaldatavad karistused ei ole piisavad rikkumiste takistamiseks. Antud töö väljundiks on ettepanekud rikkumisi ennetavateks meetmeteks, mis on kooskõlas nii kontrollijate kui ka kutseliste autojuhtide arvamustega rikkumiste põhjustest ja võimalikest takistavatest teguritest.

Käesoleva lõputöö eesmärk on kirjeldada ja võrrelda kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamusi mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajale ning mootorsõidukite massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumiste põhjustest ja rikkumisi takistavatest teguritest.

Lõputöö eesmärgi täitmiseks püstitati järgmised ülesanded: (1) anda ülevaade mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuetest; (2) kirjeldada statistilisi näitajaid Lõuna prefektuuri haldusterritooriumil toime pandud mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud mõõtmete ja masside rikkumistest aastatel 2011-2013; (3) koguda andmeid, (4) kirjeldada ja (5) võrrelda kutseliste autojuhtide ning kontrollijate arvamusi rikkumiste põhjustele ja võimalikele rikkumisi takistavatele teguritele tegemaks ettepanekuid võimalikeks rikkumisi ennetavateks meetmeteks.

Eeltoodust tulenevalt on püstitatud hüpoteesid, et (1) enamus küsitletavatest kutselistest autojuhtidest rikuvad korduvalt töös käsitletavaid liikluseaduse nõudeid; (2) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumiste põhjustest on sarnased ja (3) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumisi takistavatest teguritest on sarnased.

Töö koosneb kahest peatükist, millest esimene kirjeldab valdkonna reeglistikku ja annab statistilise ülevaate selle rikkumistest Lõuna prefektuuris ning teine peatükk käsitleb empiirilist uuringut, selle tulemusi ja arutelu.

Käesolev uurimustöö viiakse läbi kasutades kvantitatiivseid andmekogumise- ja analüüsimeetodeid. Andmekogumismeetodina kasutatakse ankeetküsitlust. Statistilise andmeanalüüsi eesmärgiks on kirjeldada ja võrrelda kahe grupi vastuseid. Vastuste esinemissageduse määramise järgselt võrreldakse kahe grupi antud vastuseid hii-ruut-statistik (χ^2) testiga.

Lõputöö tulemusena pakutakse teostatud analüüsi põhjal välja lahendusi rikkumiste ennetamiseks kutseliste autojuhtide poolt.

Tegemist on uudse teemakäsitusega, kuna varasemalt on uuritud liiklusjärelvalve teostamist kutseliste autojuhtide üle Lääne prefektuuris (Idavain 2011) ja ka vedude eest vastutavate isikute töö- ja puhkeaja järgimise kontrollimist ning juhtide töö- ja puhkeaja nõuetest kinnipidamist maanteetranspordi ettevõtetes (Töö- ja puhkeaja...2004). Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamusi rikkumiste põhjustest uuritud ei ole, kuigi nendest võivad osaliselt sõltuda rikkumiste ennetamiseks rakendatavad meetmed ja karistuste tõhusus.

Käesolevas töös on kasutatud õigusaktide 25.03.2014. a. seisuga redaktsioone.

1. MOOTORSÕIDUKIJUHTIDE TÖÖ-, SÕIDU- JA PUHKEAJA NING SÕIDUKITELE KEHTESTATUD MASSIDE JA MÕÕTMETE NÕUDED

Soomes on viimase viie aasta jooksul kõigist liikluses hukkunuist ligikaudu kolmandik kaotanud elu kokkupõrkes raskeveokiga, Eestis oli 2010. aastaks vastav protsent tõusnud veerandini kõigist liiklusõnnetuse ohvritest (Lilleorg 2011). Osaliselt seetõttu on ka kontrolli tõhustamine ning karmistamine kutseliste autojuhtide ning veoseid vedavate sõidukite üle tõstatatud oluliseks liiklusjärelvalve valdkonnaks (Ojala et al 2012). Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003-2015 III etapi üks strateegilisi eesmärke aastateks 2012-2015 oli ka järelvalve tõhustamine liiklusvahendite tehnonõuetele vastavuse üle (Eesti rahvuslik... 2013). Käesoleva töö teoreetiline osa annab ülevaate nõuetest, mis raskeveokitele ja juhtidele on kehtestatud ning rikkumiste statistikast Lõuna prefektuuris. Ühelt poolt nõuete keerukus ja rohkus ning rahvusvaheline mõõde ja teiselt poolt rikkumiste kõrge arv näitavad, et kutselised autojuhid on nõuetele vastavuse ja nende täitmise osas raskustes.

1.1. Mootorsõidukijuhtidele kehtestatud töö-, sõidu ja puhkeaja nõuded

Mootorsõidukijuhtidele kehtestatud töö-, sõidu ja puhkeaja nõuded on määratud liiklusseaduses (edaspidi: LS) ja on ühtlased teatud kindlal territooriumil. LS § 130 lg 1 kohaselt reeglistab veose veoks ettenähtud üle 3500-kilogrammise lubatud suurima täismassiga auto või autorongi juhi töö-, sõidu- ja puhkeaja kestuse, autoveol nõuete täitmisest vabastatud vedude loetelu ja juhi kohustused Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006. Nimetatud määrust kohaldatakse autovedude suhtes, mida teostatakse ühenduse piires või ühenduse, Šveitsi ning Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel (EÜ nr 561/2006, vastu võetud Euroopa Parlamendi ja Euroopa Liidu Nõukogu määrusega 2006). (Liiklusseadus, 17.06.2010)

Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe (*European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR)*, edaspidi: AETR) kehtivat redaktsiooni tuleb kohaldada veose kohaletoimetamisel sõidukitega, mis on registreeritud ühes liikmesriigis või AETRiga ühinenud riigis, kogu teekonna kestel ühenduse ja kolmanda riigi, välja arvatud Šveitsi ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel või läbi taolise riigi territooriumi. Veose kohaletoimetamisel sõidukiga, mis on registreeritud kolmandas riigis, mis ei ole AETRI

lepinguosaline, tuleb AETRI sätteid kohaldada teekonna selles osas, mis jääb ühenduse või AETRI lepinguosaliste riikide piiresse. (*European...*25.03.2014; EÜ nr 561/2006)

Õnnetuste korral on Soome uuringu alusel veokijuhtide põhiline probleem lubatud sõidukiiruse ületamine, samuti piinab neid üha sagedamini ka pikkadest sõitudest tingitud väsimus (Lilleorg 2011). Tööandjatele peaks siinjuures olema see signaaliks, et tagada töö- ja puhkeaja nõuetest kinnipidamine.

Juhi tööajaks ei saa tulenevalt liikluseadusest pidada vaid juhi sõiduaega, mistõttu rikkumiste fikseerimisel võib tulla ette lahkarvamusi tööaja määramisel. LS § 130 lg 3 kohaselt on juhi tööaeg vahe- või puhkeaegade vaheline aeg, millal juht on kohustatud autovedu sooritama, korraldama või ette valmistama. Seega kuulub tööaja sisse näiteks ka veose laadimiseks või laadimisega seotud viivituste likvideerimiseks kuluv aeg.

Nagu juba öeldud loetakse tööajaks peale sõiduki juhtimise aja kogu autoveoga seotud tegevustele kulutatavat aega. Tööajaks loetakse ka aega, mille jooksul juht ei saa vabalt käsutada oma aega ja peab viibima töökohal, olles valmis alustama oma tööd ja mille jooksul tal on teatavad teenistusega seotud kohustused, eelkõige peale- või mahalaadimisega seotud ooteaeg, kui selle prognoositav kestus ei ole eelnevalt teada. Selliste tegevuste hulka kuulub veel: (1) peale- ja mahalaadimine; (2) puhastustööd ja tehniline hooldus; (3) kõik muud tööd, mille eesmärk on tagada sõiduki, selle lasti ohutus või täita konkreetse toimuva veotoiminguga otseselt seotud õigus- või halduskohustusi, sealhulgas järelevalve peale- ja mahalaadimise üle, haldusformaalsused politsei-, tolli- ja immigratsiooniametnikega jne. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta, vastu võetud Euroopa Parlamendi ja Euroopa Liidu nõukogu direktiiviga 2002)

Juhtidele kehtestatud nõuded määravad erinevate perioodide lõikes sõidu- ja vaheaja pikkused. EÜ nr 561/2006 artikli 6 kohaselt ei tohi juhi ööpäevane sõiduaeg ületada üheksat tundi, kuni kaks korda ühe nädala jooksul tohib seda aega pikendada 10 tunnini, iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi ning summeeritud sõiduaeg iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi. Juht peab EÜ nr 561/2006 artikli 7 kohaselt pärast nelja ja poole tunnist sõiduperiodi tegema vähemalt 45-minutilise katkematu vaheaja, kui ta ei alusta puhkeperioodi, nimetatud vaheaja asemel võib juht teha kaks lühemat puhkeaega, millest esimene on vähemalt 15 minutit ja teine vähemalt 30 minutit.

Lisaks tööajale ja vaheaegadele, on määratud ka juhi puhkeaeg, mis peab EÜ nr 561/2006 artikli 8 kohaselt (1) olema regulaarse igapäevase puhkeajana 11 tundi iga 24 tunnise

ajavahemiku kohta (arvestus algab eelmise igapäevase puhkeaja lõppemisel) ja (2) kolmel korral kahe iganädalase puhkeperioodi vahel võib juht kasutada lühendatud 9 tunnist puhkeperioodi. Iganädalane regulaarne puhkeaeg on 45 tundi, mille juht peab võtma hiljemalt peale kuuendat 24 tunnist ajavahemikku eelmise iganädalase puhkeaja lõpust. Erandina on juhil lubatud oma iganädalast puhkeajaga vähendada 24 tunnini eeldusel, et sellele järgneb järgmisel nädalal regulaarne 45 tunnine katkematu puhkeperiood, sellisel juhul on juht kohustatud hiljemalt kolmanda nädala lõpuks kompenseerima ka selle puhkeaja, mis jäi puudu iganädalase puhkeaja lühendamisel regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist. (EÜ nr 561/2006)

Lisapiirang tuleneb LS § 130 lg 8 kohaselt, mis määrab juhile, kes töötab kella 00:00-06:00 vahelisel ajal tööajana 10 tundi iga 24 tunnise ajavahemiku kohta.

Eelpool nimetatud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid ei rakendata LS § 130 lg 12 kohaselt riigisisesele maanteeveol teatud juhtide suhtes. Näiteks ei kuulu EÜ nr 561/2006 regulatsiooni alla sõidukid, mida kasutatakse (1) põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjate poolt oma veoste veol kuni 50 kilomeetri raadiuses kohast, kus sõiduk tavaliselt paikneb, kaasa arvatud linnad, mis jäävad sellesse piirkonda; (2) loomsete jäätmete või korjuste veoks; (3) loomade veoks põllumajandustootjalt samas maakonnas asuvale turule ja vastupidi või turult kuni 50 kilomeetri kaugusel asuvasse tapamajja; (4) seoses juhi tööga vajalikke materjalide, seadmete või masinate veoga, kui sõiduki (või sõiduk koos haagise või poolhaagisega) lubatud suurim täismass kokku ei ületa 7500 kilogrammi, seejuures tohib sellist sõidukit kasutada ettevõtte asukohast kuni 50 kilomeetri raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus; (5) ainult õppesõidul juhiloa ja kutsetunnistuse saamise eesmärgil; (6) seoses kanalisatsioonitöödega, üleujutuste vastu kindlustamise töödega, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenuse osutamisega, teehoolduse või -kontrolliga, olmejäätmete kogumise või kõrvaldamisega, telegraafi-, telefoni-, raadio- või televisiooniteenuse osutamisega ning raadio- või telesaatejate või vastuvõtjate asukoha määramisega; (7) tsirkuse või lõbustuspargi varustuse vedamiseks; (8) lautadest piima kogumiseks ning lautadesse piimamahutite tagastamiseks või söödaks mõeldud piimatoodete kohaletoimetamiseks või (9) survegaasi, vedelgaasi või elektri jõul liikuvat sõidukid, mida kasutatakse veoseveol ettevõtte asukohast kuni 50 kilomeetri raadiuses ning sõiduki lubatud suurim täismass koos haagise või poolhaagisega ei ületa 7500 kilogrammi või kui (10) sõidukiks on põllu- või metsamajanduslik traktor, mida kasutatakse põllu- ja metsamajandustöödeks ettevõtte asukohast kuni 100 kilomeetri raadiuses.

Tulenevalt EÜ nr 561/2006 artiklist 12 võib juht, tingimusel, et liiklusohutus pole seeläbi ohustatud, sobivasse peatuskohta jõudmisel kalduda määruses kehtestatud sõidu- ja puhkeaja nõuetest kõrvale ulatuses, mis tagab sõidukis asuvate isikute, sõiduki või selle lasti ohutuse. Juht peab sel juhul kõrvalekaldumise laadi ja põhjuse hiljemalt sobivasse peatumiskohta jõudmisel märkima käsitsi sõidumeeriku salvestuslehele või väljatrükile või oma töögraafikusse.

Eelnevalt nimetatud erandi kohta on Euroopa Komisjoni arvamus, et juhil ei lubata kehtestatud nõuetest kõrvale kalduda põhjustel, mis olid teada juba enne reisi algust. See on kavandatud selleks, et võimaldada juhil tegutseda juhul, mil reisi jooksul muutub EÜ nr 561/2006 järgimine ootamatult võimatuks, s.t. ebatavalise raskuse korral, mis ei allu juhi taatele ja mis on ilmselt vältimatud ning mida ei ole võimalik ette näha isegi kõigi ettevaatusabinõude kasutamise korral. (Sõidukijuhi...25.03.2014)

EÜ nr 561/2006 artikkel 9 kohaselt tohib juht, kes saadab oma parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, igapäevast regulaarset 11 tunnist puhkeajaga katkestada mitte rohkem kui kahel korral teiste tegevustega, mille kogukestus ei tohi ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

Tõhusa eelpool nimetatud nõuete kontrolli tagamiseks on vajalik sõidukis kasutada seadet, millega juht saaks salvestada sõidukijuhtimise aega, vaheaegu, puhkeajaga, valmisolekuaegu, muud tööaega, läbitud vahemaad ja sõiduki kiirust. Selline seade on statsionaarselt sõidukisse paigaldatud digitaalne või mehhaaniline sõidumeerik, mis peab vastama kehtestatud nõuetele. Euroopa Ühenduste Nõukogu on kehtestanud vastavad nõuded 1985. aastal Nõukogu määrusega (EMÜ) nr 3821/85, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, vastu võetud 20. detsember 1985 (edaspidi: EMÜ nr 3821/85).

LS § 131 lg 4 p 1 kohaselt on sõidumeerik kohustuslik sõidukil, mis on valmistatud pärast 1985. aasta 1. jaanuari. Enne nimetatud aega, peavad sõidukid olema varustatud sõidumeerikutega, kui sõidukit kasutatakse veoste vedamiseks tasulise teenuse eesmärgil. Siseriiklikult on määratud Eestis registreeritud sõidukite mehhaaniliste ja digitaalsete sõidumeerikute üldnõuded ja erisätted nende paigaldamisele ja kontrollimise tingimustele ning korrale majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega (Nõuded sõidumeerikule ja selle paigaldamisele ning sõidumeeriku kontrollimise tingimused ja kord, vastu võetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega 03.03.2011).

Kui juht on kohustatud sõidumeerikut kasutama, peab LS § 131 lg 1 kohaselt kogu sõidu- ja puhkeaja arvestus toimuma EMÜ nr 3821/85 järgi. Seoses sõidumeerikute kasutamisega on

juhtidele pandud erinevad kohustused, millega nad peavad arvestama sõitma asudes, sõites ning sõitu lõpetades. EMÜ 3821/85 artikli 15 kohaselt peab juht: (1) kasutama salvestuslehti iga päev, mil ta sõidukit juhib ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab; (2) kasutama ühte salvestuslehte maksimaalselt 24 tunni salvestamiseks ega eemaldama seda sõidumeerikust enne ühe tööpäeva lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud; (3) kõik kanded tegema käsikirjalikult salvestuslehe teisele poolele, või kasutama teisi vahendeid, kui ta ei saa sõidumeerikut kasutada; (4) peab kasutama oma tegevuste salvestamiseks lülitusnuppe.

EMÜ nr 3821/85 artikli 13 kohaselt lasub vastutus sõidumeerikute korrektse toimimise eest lisaks autojuhtidele ka tööandjatel. Autojuht ei pea mehhaanilise sõidumeeriku olemasolul salvestuslehti hankima. Tulenevalt EMÜ nr 3821/85 artikli 14 kohaselt on see tööandja kohustuseks, samuti salvestuslehtede säilitamine aasta pärast kasutamist. Samad nõuded kehtivad ka digitaalsete sõidumeerikute kasutamise korral. Sellisel juhul kasutatakse salvestuslehtede asemel digitaalset autojuhi kaarti, mis asetatakse digitaalsesse sõidumeerikusse ning millele saab andmeid salvestada.

Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud mehhaanilise sõidumeerikuga, peab ta kontrolliametnikule EMÜ nr 3821/85 artikli 15 kohaselt esitama jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva salvestuslehed ning digitaalse sõidumeerikuga sõiduki juhtimise korral autojuhi juhikaardi.

Töö ja puhkeaja põhjalik kontroll ning jälgimine on seotud juhi kõrge ohtlikkusega väsimuse korral. Kutselised autojuhid veedavad enamuse tööajast veoautot juhtides, mistõttu on neil oht õnnetustesse sattuda suurem kui tava autojuhil, sest potentsiaalselt väsinud juhile lisandub massilt suurem sõiduk. Liiklusõnnetustesse sattumise oht on suurem, kui juht on üle 21 tunni magamata, kui ööpäevase une kestus on vähem kui 6 tundi ning kui autot juhitakse öisel ajal (Veldi, Sinisalu, 2008).

Eelpool kirjeldatud nõudeid nii juhile kui kontrolli tõhustamise seadmetele peab teadma iga vedaja ja juht. Kummagi teadmatus ei saa olla põhjuseks rikkumisele. Ka vedaja eetikakoodeksi kohaselt on vedajate teenuse kvaliteedi tagamise oluliseks kriteeriumiks vedaja enda ja tema töötaja kõrge professionaalsus, õigeaegselt ja nõutaval tasemel läbi viidavad nii põhi- kui ka täiendavad ametikoolitused (Vedaja...31.03.2014).

1.2. Sõidukile lubatud suurimad massi- ja lineaarmõõtmed

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003-2015 III etapi üks strateegilisi eesmärke aastateks 2012-2015 oli ka järelvalve tõhustamine liiklusvahendite tehnonõuetele vastavuse üle, mille raames mõõdetakse sõidukite masside vastavust nõuetele ning soetatakse juurde veokite masside mõõtmiseks ettenähtud varustusega sõidukeid kontrolliks (Eesti rahvuslik... 2013). Seega peaksid lähiaastatel lubatud mõõtmete ja masside nõuete järelvalve tingimused paranema ja kontroll veokite üle suurenema.

Suurimad mõõtmed, massid ning teljekoormused sõidukile, autorongile ja masinrongile kehtestatakse LS § 80 lg 3 kohaselt majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega. Kui veosega või veoseta sõiduki mis tahes mõõde, mass või teljekoormus ületab kehtestatud suurust, siis LS § 80 lg 2 kohaselt peab sõidukit kasutama Teeseaduse (edaspidi: TeeS) § 35-ga kehtestatud korras, mille kohaselt avalikult kasutataval teel on erakorraline vedu ja sõit lubatud eriloaga ja eritasu eest (Teeseadus, 17.02.1999).

Ülekaalulist veokit või valesti paigaldatud koormaga veokit ei saa varasemate uuringute järgi pidada suureks ohuks teedel õnnetuste aspektist. Rahvusvahelise Maanteedtranspordi Liidu uuringus leiti, et vaid 1,4% raskeveokitega juhtunud liiklusõnnetustes oli nende põhjustajaks otseselt ülekaal, valesti paigutatud koorem või muu koormaga seotud faktor. (International Road Transport Union *edaspidi IRU*, 2007)

Autorile teadaolevalt väljastatakse erakorraliste vedude lubasid enamasti suuremõõtmeliste veoste veoks. Talvisel perioodil väljastatakse erakorraliste vedude lubasid töötlemata ümarpuidu veoks, millega suurendatakse autorongi lubatavat tegelikku massi, seega saab juht koormata sõidukit ja haagist selliselt, et autorongidele kehtestatud suurimad lubatud massid võivad loal olevatel tingimustel suureneda.

Maanteeameti eestvedamisel paigaldati 2010. aastal eesti teedel muldkehadesse kandevõime uuringu jaoks andurid. 2011. aasta uuringute põhjal on tee konstruktsioonide läbikülmumise ja ulatuse kohta saadud palju teavet, mille tulemusena tegi Maanteeamet ettepaneku parandada talviste eriveoste määrust, asendades varasemalt kehtinud arvestuse töötlemata ümarpuidu veo veolubade väljastamisel keskmise õhutemperatuuri järgi, praegu kehtiva teekonstruktsiooni läbikülmumise mõõtmisega. (Maanteeamet... 2011)

Alates 2012. aasta kevadest võib Maanteeamet eriveosena töötlemata ümarpuidu vedu lubada, kui Maanteeameti poolt teekonstruktsiooni kihtidesse paigaldatud andurite põhjal on tee konstruktsioon külmunud olekus vähemalt 0,5 m sügavuseni ning tingimusel, et veotee sildade,

viaduktide ja truupide kandevõime on vähemalt 52 t, autorongi tegelik mass ei ületa 52 t ning sõidukite tegelikud massid ja sõidukite tegelikud teljekoormused ei ületa sõidukite registrimasse ja sõidukite registriteljekoormusi ning autorongi mõõtmed ei ületa LS § 80 lõike 3 alusel kehtestatud suurimaid lubatud suurusi, luba peab vedajal olema kaasas ja see tuleb esitada politseiametniku nõudel (Suuremõõtmelise ja/või raskekaalulise autoveo eeskiri, vastu võetud Teede- ja Sideministri määrusega 21.05.2001)

Lisaks masside normidele, mis puudutavad otseselt tee seisukorda, kuulub teeseaduse mõistes ka tee seisukorra ja selle püsivuse ohustamise valdkonda sõidukite ja veoste suurimate mõõtmete reguleerimine. Kehtiva regulatsiooni kohaselt tohib sõiduki laius olla kuni 2,55 meetrit, pukseeritav seade ja jagamatu veose veoks ettenähtud sõidukid kuni 3 meetrit ning üksiksõiduki pikkus tohib olla kuni 12 meetrit; täis- ja kesktelghaagis ning poolhaagis tohib olla kuni 12 meetrit pikk; sõiduk poolhaagisega tohib olla 16,50 meetrit ning sõiduk täishaagisega 18,75 meetrit pikk; sõiduki suurim lubatud kõrgus tohib olla 4 meetrit (Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele, vastu võetud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega 13.06.2011) (edaspidi: Mootorsõiduki nõuded varustusele)

Autorongi, mille sõidukil ning haagisel on kummalgi vähemalt kolm telge, lubatud suurimaks tegelikuks massiks on 44 tonni, kui autorongi koosseisus oleval sõidukil või haagisel on vähem kui kolm telge, on lubatud suurimaks tegelikuks massiks 40 tonni (Mootorsõiduki nõuded varustusele). LS § 80 lg 1 kohaselt ei tohi sõiduki tegelik mass ületada registrimassi ja mis tahes telje koormus registriteljekoormust. Väga oluline on vahet teha täismassil ja registrimassil. Sisuliselt tähendab see, et sõiduki valmistanud tehas nimetab teljekoormustele ja sõiduki kogukoormusele väärtused, mille ületamisel kandvad konstruktsioonid ei pruugi vastu pidada. Registrikoormus on määratud väärtus sõiduki registreerimisel asukohariigis, mis tuleneb määrusest ja on enamasti väiksem kui tehase poolt lubatav maksimaalne koormus.

Mitmeid aastaid on vedajad soovinud lubatud masside suurendamist Eesti teedel, tuues põhjenduseks Põhjamaades kehtivad suuremad lubatud koormused. Lubatud autorongi tegeliku lubatud suurima massi suurendamist on kaalutud Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi poolt, kuid seni ei ole selleks eelpoolkirjeldatud erijuhtudest väljaspool võimalust leitud tulenevalt riigiteede seisukorrast (Riigimaanteede teehoiu...2013). Suurema massi (nt 52 tonni) lubamise korral tuleks suuresti investeerida mitte ainult teede vaid ka sildade ehitusse (iban). Vastava uuringu tellis Eesti Metsatööstuse Liit ning seda teostasid Tallinna Tehnikakõrgkool, Tartu Ülikool ja Eesti Maaülikool. Uuringu käigus selgitati välja, kuidas mõjutavad täismassid (44t, 52t, 60t) ja sõidukite konfiguratsioonid liiklusohutust. Väga olulisena toodi välja, et

massipiirangute suurendamisega veokordade arv tunduvalt väheneb, üldise läbisõidu vähenemise tulemusena eeldatavalt väheneb ka liiklusõnnetuste oht. Samas on välja toodud teede ja sildade halb seisukord, hinnanguliselt on praegu umbes 500 silda, mis ei vasta nõuetele juba praeguste koormuste juures. (Puidutranspordi...2010)

Lisaks vedajate eetikakoodeksile, peaks reguleerima rikkumiste vähendamist ka Riigisisese veoseveo üldtöökokkulepe, mis on Autoettevõtete Liidu ja Eesti Transpordi- ja Teetöötajate Ametiühingu vaheline kollektiivleping, milles keelatakse veoseid vedavale juhile arvutada ja maksta töötasu läbitud kilomeetrite ja/või kaubakoguste alusel. Samas lubatakse erandina maksta lisatasu läbitud kilomeetrite või kaubakoguse järgi, kui sellega ei soodustata ohutu liiklemise nõudeid, eelkõige töö-, sõidu- ja puhkeaja ning tonnaažipiirangute eiramist. (Riigisisese veoseveo...2012)

1.3. Statistiline ülevaade raskeveokite kontrollimistest ja rikkumistest Lõuna prefektuuris aastatel 2011-2013

LS § 199 lg 1 kohaselt kontrollivad teel töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid politseiametnikud. Teel kontrollitakse LS § 139 lg 8 kohaselt: (1) juhi igapäevast ja iganädalast sõiduaega, vaheaegu ning ööpäevast ja iganädalast puhkeajaga; (2) eelnevate päevade salvestuslehti või samal ajal autojuhi juhikaardile ja sõidumeeriku mällu salvestatud andmeid ja väljatrükke; (3) ettevõtte poolt väljastatud tõendit juhi tegevuste kohta, kui juht ei ole salvestanud oma tegevusi sõidumeerikuga või käsikirjalikult (Mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja järelevalve korralduslikud nõuded¹, vastu võetud Vabariigi Valitsuse määrusega 21.10.2010).

Lõuna prefektuuri haldusterritooriumi moodustavad Tartu maakond, Jõgeva maakond, Viljandi maakond, Põlva maakond, Võru maakond ja Valga maakond (Politsei ja Piirivalveameti põhimäärus, vastu võetud siseministri määrusega 31.08.2012). Lõuna prefektuuris tegeleb politseitöös kommertssõidukite kontrollimisega 3 politseiametnikku, kelle põhitööks on liiklusjärelevalve teostamine sõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise ning sõidukite masside ja mõõtmete vastavuse üle. Ametnike põhiliseks tööpiirkonnaks on Tartu maakond ja laiemalt kogu Lõuna prefektuuri haldusterritoorium. Lisaks teostavad teistes politseijaoskondades kontrolle oma maakonna piires raskeveokite üle vastava väljaõppe saanud ametnikud, keda on kokku kuni 10. Teiste maakondade ametnikud teostavad kontrolle aegajalt teiste politseiliste põhiülesannete kõrvalt.

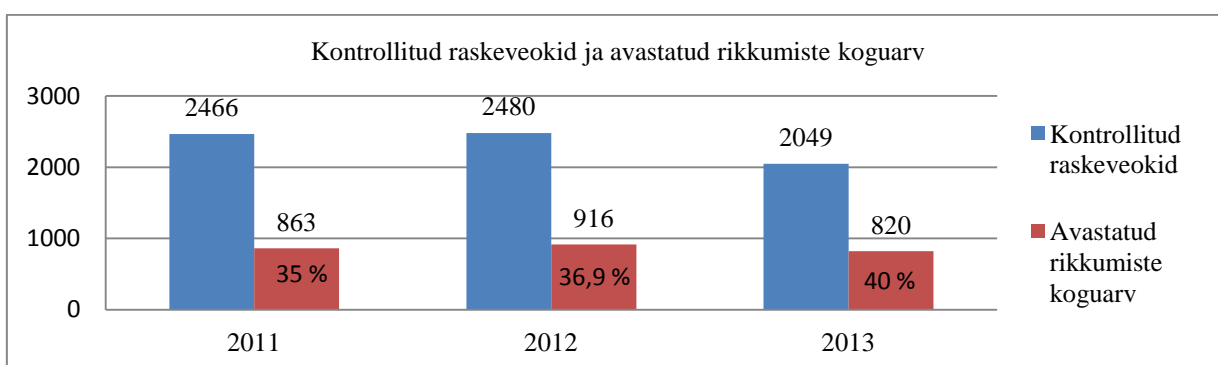
Statistilisi andmeid kogutakse Lõuna prefektuuris igapäevaselt kirjeldamaks: (1) kontrollitud raskeveokite arvu; (2) teostatud töö-, sõidu- ja puhkeaja kontrollide arvu; (3) kontrollitud juhi

tegevustega seotud päevi; (4) kontrollitud juhi tööpäevi; (5) kaalutud sõidukite arvu; (6) massimõõtmeid ületanud sõidukite arvu; (7) lineaarmõõtmeid ületanud sõidukite (autorongide) arvu; (8) töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumiste arvu.

Statistikas kajastuv raskeveoki kontrollimine on olukord, kus kontrollile allutatakse veoauto juht seoses dokumentide ja/või veoste ja/või töö-, sõidu- ja puhkeaja ja/või sõidukite tehnilise seisukorra nõuete kontrollimisega.

Kui isik on toime pannud ühe teo, mis vastab mitmele eri süüteo koosseisule, siis määratakse või mõistetakse talle üks karistus. Karistus määratakse seadusesätte alusel, mille puhul on sanktsioonimäär kõrgeim (Karistusseadustik, 06.06.2001). Kontrolli käigus võib ilmned, et juht rikub mitut erinevat normi. Näiteks võib juht rikkuda samal ajal sõidukile kehtestatud massimõõtmete; lineaarmõõtmete ja töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid. Raskeveoki kontrollimine võib toimuda osaliselt. Näiteks teostatakse sõidukile massimõõtmise kuid töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid ei kontrollita.

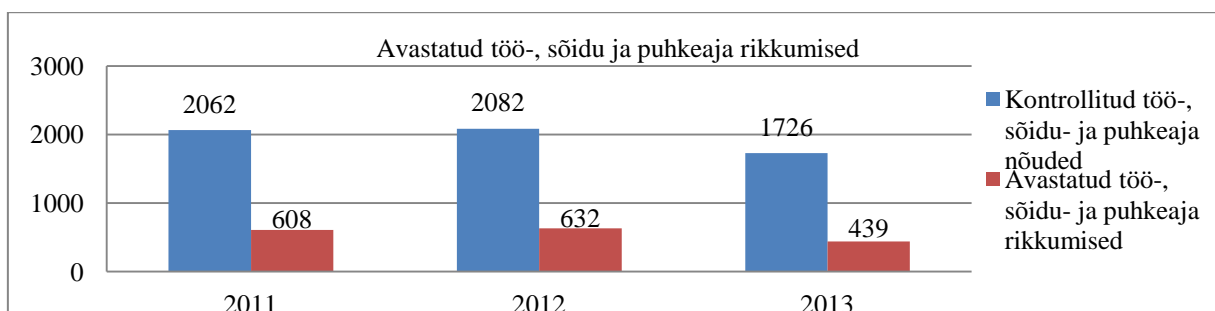
2011. aastal kontrolliti Lõuna prefektuuri ametnike poolt kokku 2466 raskeveokit, millest 863 juhul avastati juhil töö-, sõidu- ja puhkeaja või masside ja mõõtmete rikkumisi. Viimase kolme aasta jooksul on rikkumiste koguarv olnud kasvavas trendis. 2012. aastal kontrolliti Lõuna prefektuuri ametnike poolt kokku 2480 raskeveokit, millest 916 juhul avastati juhil töö-, sõidu- ja puhkeaja või masside ja mõõtmete rikkumisi. 2013. aastal kontrolliti Lõuna prefektuuri ametnike poolt kokku 2049 raskeveokit, millest 820 juhul avastati juhil töö-, sõidu- ja puhkeaja või masside ja mõõtmete rikkumisi (vt joonis 1) (ALIS 20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014).



Joonis 1. Kontrollitud raskeveokid ja avastatud rikkumiste koguarv (allikas: ALIS 20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014)

2011. aastal kontrollitud 2466 sõidukist teostati 2062 sõidukijuhile, 2012. aastal 2480 sõidukist 2082 sõidukijuhile ning 2013. aastal 2049 sõidukist 1726 sõidukijuhile töö-, sõidu ja puhkeaja

kontroll (Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014), analüüsiti mehhaanilise sõidumeerikuga sõidukit juhtinud juhtidel sõidumeeriku salvestuslehti ja digitaalse sõidumeerikuga sõidukit juhtinud juhtidel autojuhi kaarte ning andmeid sõidukis olevas sõidumeerikus, samuti analüüsiti käsikirjalikke kandeid ning muid tõendeid. Kokku avastati 2011. aastal 608; 2012. aastal 632 ja 2013. aastal 439 töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumist (vt joonis 2), mis moodustas 2011. aastal 29,5 %; 2012.aastal 30,4% ja 2013. aastal 25,4 % töö-, sõidu- ja puhkeajaga kontrollitud juhtide arvust (ALIS 20.03.2014). Töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete kontrollimisel rikub peaaegu iga 3-4 kontrollitud raskeveoki juht mõnda töö-, sõidu- ja puhkeaja normi.



Joonis 2. Kontrollitud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuded ja avastatud rikkumised (allikas: ALIS 20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014)

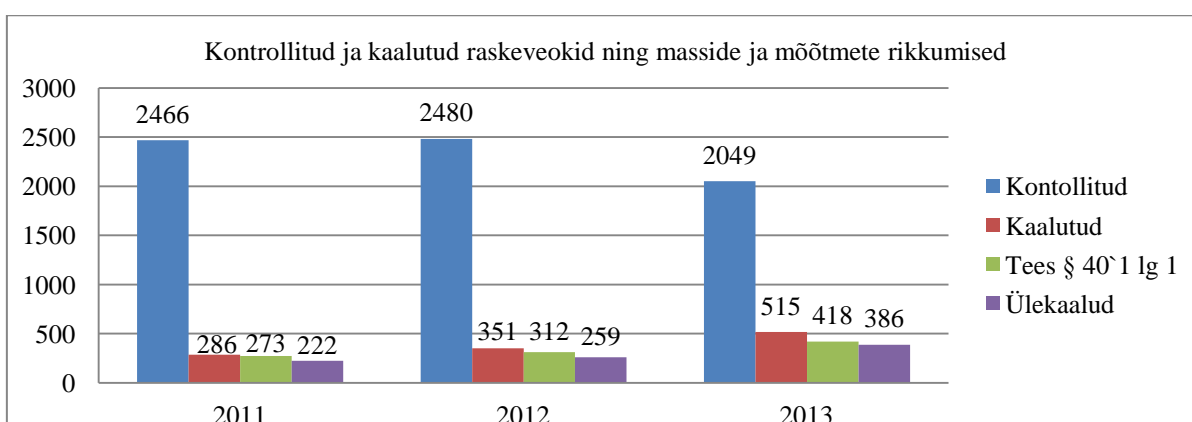
Iga kontrolli käigus analüüsitakse töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid tervikuna, mis tähendab, et ühe juhi kohta võib olla mitme erineva normi vastu eksimist.

2011. aastal avastati 782 erinevat töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumist 608 juhi kohta; 2012. aastal avastati 791 erinevat töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumist 632 juhi kohta ning 2013. aastal avastati 578 erinevat töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumist 439 juhi kohta. Antud rikkumiste liigitusest võib välja tuua, et kolme vaadeldava aasta jooksul on erinevate mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete rikkumised avastatud proportsionaalselt samade kvalifitseeritavate tegude vahel. Seega liigitab töö autor neid järgnevalt summeeritud tulemuste alusel. Enim rikuti kolme vaadeldava aasta jooksul 2151 töö-, sõidu- ja puhkeaja kogu rikkumiste juures (1) 628 korral LS § 217 järgi kvalifitseeritavat tegu, milleks on sõidumeeriku, salvestuslehe või juhikaardi kasutamise nõuete rikkumine (29,2% kogu rikkumiste arvust). (2) järgnes 535 korral, LS § 214 järgi kvalifitseeritavat tegu, milleks on sõidumeerikuga või käsitsi juhi tegevuste salvestamata jätmine (24,9% kogu rikkumiste arvust). (3) järgnes 341 korral LS § 248 järgi kvalifitseeritavat tegu, milleks on vaheaegade nõuete rikkumine (15,9% kogu rikkumiste arvust). (4) järgnes 325 korral LS § 249 järgi kvalifitseeritavat tegu, milleks on ööpäevase puhkeaja nõuete rikkumine (15,1% kogu rikkumiste arvust) ning (5) 204 korral LS §

211 järgi kvalifitseeritavat tegu, milleks on kontrollimata sõidumeerikuga sõiduki juhtimine (9,5% kogu rikkumiste arvust). Avastati ka 40 LS § 215 rikkumist, milleks on juhi poolt sõidumeeriku tööd häiriva seadmega sõiduki juhtimine. Sõidumeeriku manipuleerimist kasutatakse erinevate vahendite abil ja selle eesmärgiks on sõidumeerik sõidu ajal lülitada puhkeasendisse, mille tagajärjel luuakse kontrollijatele füüsilised tõendid juhi puhkamise kohta ajal, mil juht tegelikult sõidukit juhtis. Sõidumeeriku manipuleerimine on LS-s töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumistest kõige suurema sanktsiooniga, milleks on kuni 300 trahviühikut, ehk 1200 eurot. (ALIS 20.03.2014)

Lõuna prefektuuris teostavad massimõõtmisi Lõuna prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusjärelvalvetalituse liikluspolitseinikud, kelle kasutuses on selleks kohandatud politseisõiduk, mis on varustatud EVOCAR 2000 teljekoormuskaaludega. Lisaks omavad rattakoormuskaale *Haenni* Põlva, Võru ja Valga politseijaoskonna ametnikud, kes teostavad kontrole pisteliselt ja harva.

2011. aastal kontrollitud 2466 raskeveokist kaaluti 284 sõidukit, millest 222 olid ülekaalulised ja kontrollitud 2466 raskeveokist 51 olid ülegabariidilised. 2012. aastal kontrollitud 2480 raskeveokist kaaluti 351 sõidukit, millest 259 olid ülekaalulised ja kontrollitud 2480 raskeveokist 53 olid ülegabariidilised. 2013. aastal kontrollitud 2049 raskeveokist kaaluti 515 sõidukit, millest 384 olid ülekaalulised ja kontrollitud 2049 raskeveokist 32 olid ülegabariidilised (Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014). Karistusi kohaldati (vt joonis 3) 2011. aastal 2466 kontrollitud raskeveokist 273 juhile; 2012. aastal 2480 kontrollitud raskeveokist 312 juhile ning 2013. aastal kontrollitud 2049 raskeveokist 418 juhile TeeS § 40`1 lg 1 järgi kvalifitseeritava teo eest, milleks on masside ja mõõtmete ületamine ilma teevaldaja loata (ALIS 20.03.2014).



Joonis 3. Kontrollitud ja kaalutud raskeveokid ning masside ja mõõtmete rikkumised (allikas: ALIS 20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014)

2. EMPIIRILINE UURIMUS KUTSELISTE AUTOJUHTIDE JA KONTROLLIJATE ARVAMUSTEST RIKKUMISTELE

Kutseliste autojuhtide poolt eelmises peatükis toodud nõuete rikkumiste põhjuste ja võimalike neid takistavate tegurite välja selgitamiseks viidi käesoleva töö raames läbi empiiriline uurimus. Numbriliste ja statistiliselt võrreldavate tulemuste saamiseks kasutati kvantitatiivset andmekogumismeetodit, milleks oli avatud vastustega ankeetküsitlus, mis on eelnevalt autoril pilootuuringu käigus katsetatud. Statistilise andmeanalüüsi eesmärgiks on kirjeldada ja võrrelda kahe grupi – kutseliste autojuhtide ja kontrollijate – vastuseid.

2.1. Valimi kirjeldus

Käesoleva uurimuse valimi moodustasid Lõuna prefektuuri liiklusjärelevalvetalituse politseiametnike poolt kontrollitud kutselised autojuhid ja samalaadseid kontrolle teostavad Politsei- ja Piirivalveameti politseinikud üle Eesti.

Uurimuses osalenud kutselised autojuhid valiti juhuvaliku alusel. Ettepanek küsimustikule vastamiseks tehti 128 kutselisele autojuhile. Kokku vastas küsimustikule 123 kutselist autojuhti. 5 juhti ei vastanud küsimustikule. Vastajate seas oli enim kutselisi autojuhte, kelle tööstaaž oli pikem kui 5 aastat (vt tabel 1). Enne küsimustikule vastamise ettepaneku tegemist veenduti, et vastaja näol on tegemist kutselise autojuhiga, kelle põhitööks on raskeveoki juhtimine. Kutselise autojuhi jaoks oli ankeedi täitmine vabatahtlik.

Tabel 1. Kutseliste autojuhtide valimi jaotuvus tööstaaži alusel.

	0-1 aastat tööstaaži	1-5 aastat tööstaaži	5-...aastat tööstaaži	Kokku
Vastajate arv	11	10	102	123

Kontrollijate küsitlemiseks valiti välja Politsei- ja Piirivalveameti 34 politseiametnikku, kelle tööks oli kutseliste autojuhtide ning raskeveokite kontrollimine 2013. aastal. Ettepanek tehti kõigile ametnikele, kes on läbinud vastava väljaõppe ja tegelevad igapäevaselt või muude töökohustuste hulgas raskeveokite kontrollimisega. Kontrollijate küsimustikule vastas 32 kontrollijat (vt tabel 2).

Tabel 2. Kontrollijate valimi jaotuvus tööstaaži alusel.

	0-1 aastat tööstaaži	1-5 aastat tööstaaži	5-...aastat tööstaaži	Kokku
Vastajate arv	3	12	17	32

2.2. Andmekogumismeetod

Andmekogumismeetodina kasutati ankeetküsitlust (vt lisad 1, 2), mille on koostanud töö autor koostöös juhendajaga ja kohandanud pärast pilootuuringut. Uuritavad ja ankeedid olid jagatud kahte rühma: kontrollitavatele kutselistele autojuhtidele ja kontrollijatele mõeldud ankeedid. Mõlemas ankeedis olid avatud küsimused ja struktureeritud küsimused vastajate demograafiliste andmete kogumiseks. Ankeedid koosnesid 5 küsimusest kutselistele autojuhtidele ja kontrollijatele. Ankeetidele oli toodud pöördumisena ankeedi sihtrühm, teema, eesmärk, ankeedi vormistus ja viide selle anonüümsusele.

Kogutavate andmete valiidsuse suurendamiseks viis uurija läbi pilootuuringu, et kontrollida ankeetide küsimuste mõistetavust ja (muid võimalikke probleeme) ebakõlasi, mis küsimustiku täitmisel võiksid esineda. Eeluringu tulemusel otsustati andmete kogumise lihtsustamise eesmärgil struktureerida demograafiliste andmete kogumisele keskenduvad küsimused ja lahutada erinevaid rikkumisi käsitlevad küsimused.

Kutseliste autojuhtide küsimustiku esimese küsimusega uuriti vastaja tööstaaži kutselise juhina ja kutselise autojuhi varasemat karistatust mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukile kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumiste eest. Teise küsimusega uuriti põhjusi, miks vastaja arvates kutselised autojuhid rikuvad mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid: *Nimetage 1-3 põhjust miks kutselised autojuhid teie arvates rikuvad mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid?* Kolmanda küsimusega uuriti vahendeid või karistusi, mis takistaksid enim mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumisi: *Nimetage 1-3 vahendit või karistust, mis takistaksid enim mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumisi (ei pea olema hetkel kehtivad)?* Neljanda küsimusega uuriti vastaja arvamust kutseliste autojuhtide sõidukitele lubatud suurimate masside ja mõõtmete nõuete rikkumiste põhjustele: *Nimetage 1-3 põhjust miks kutselised autojuhid teie arvates rikuvad sõidukitele lubatud suurimate masside ja mõõtmete nõudeid?* Viienda küsimusega uuriti vahendeid või karistusi, mis takistaksid enim sõidukitele lubatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumisi juhtide poolt: *Nimetage 1-3 vahendit või karistust, mis takistaksid enim sõidukitele lubatud masside ja mõõtmete rikkumisi juhtide poolt (ei pea olema hetkel kehtivad)?*

Kontrollija küsimustiku esimese küsimusega uuriti kontrollija tööstaaži kutseliste autojuhtide kontrollijana. Vastamiseks oli kolm vastusevarianti: *0-1 aastat; 1-5 aastat; 5-...aastat*, vastavalt pilootuuringus saadud küsimustiku töötlemise tulemustele. Kontrollijatele esitatud küsimustike

ülejäanud neli küsimust olid kutselistele autojuhtidele esitatud küsimuste analoogia põhjal koostatud. Küsimused esitati uurimaks vastavalt kontrollijate arvamusi rikkumiste põhjustele ja võimalikele vahenditele või karistustele, mis rikkumisi takistaks.

Uurimus viidi läbi 2013-2014. aasta talvel. Uurimuses osalemine oli vabatahtlik. Enne ankeedi täitmist selgitati uuritavatele ka suuliselt, et sellele vastamine on anonüümne, vabatahtlik ja nende vastuseid kasutatakse vaid teaduslikul ja statistilisel eesmärgil. Küsimustikule vastati individuaalselt ja soovi korral varjatult.

Kutselisi autojuhte küsitleti liiklusjärelvalve käigus. Vastamiseks tehti ettepanek juhuvalimi alusel neile juhtidele, kellega viidi läbi kontrolltoiminguid ning oli täidetud tingimus, et juht ei ole seotud oma tööülesannetega ning saab küsimustikule vastata.

Kontentanalüüs ehk sisuanalüüs on kvantitatiivne tekstianalüüsi meetod, mida kasutatakse käesolevas töös, kuna püstitatud avatud küsimustele soovitakse saada numbrilisi vastuseid. See on sobilik sõnaselgete mõistete kokkulugemiseks (Kalmus, 1999). Kontentanalüüsiks ettevalmistamisel seati uurimisülesanded, mille alusel moodustati küsimused. Esimese etapina käesoleva uurimuse andmeanalüüsis selekteeriti vastustega materjal ja kuna põhiandmed koguti avatud küsimustega, moodustati vastuste sisu alusel kategooriad (vt lisa 3). Kategooriate loomisel kasutati võrdlevalt kahe kontrollija arvamusi, et tagada kategooriate reliaablus. Vastuste kategooriad kujunesid vastuste sobitamise ja rühmitamise teel ning said vastavalt sellele nimetused. Avatud küsimustega uuriti vastaja arvamusi ehk veendumusel või oletusel rajanevat seisukohta või mõtet (EKSS...30.03.2014).

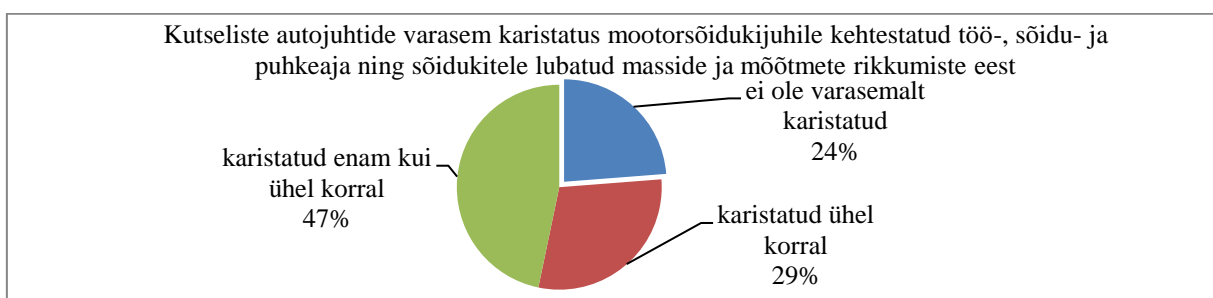
Vastuste, mis kirjeldasid vastajate arvamust rikkumiste põhjustele, kategoriseerimisel kujunesid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastuste alusel kokku viis kategooriat (vt lisa 3) lisaks *ei oska öelda* vastused. Vastuste, mis kirjeldasid võimalikke rikkumisi takistavaid vahendeid, kategoriseerimisel kujunes mõlema grupi vastustest kuus kategooriat ja lisaks *ei oska öelda* vastused (vt lisa 3). Kategooriate ja üksikvastuste jaotus koos esinemissagedusega on toodud lisa 3.

Andmeid töödeldi kvantitatiivselt ning leiti kategooriate esinemissagedus. Vastuste tõlgendamisel kasutati kirjeldavat statistikat (protsentjaotused). Andmeanalüüsi teises etapis võrreldi χ^2 -testi alusel kahe grupi arvamuste erinevusi kategooriate vahel rikkumiste põhjustele ja võimalikele rikkumisi takistavatele vahenditele.

2.3. Tulemused

Uurimistulemused esitatakse kahes osas: kirjeldades ja võrreldes kutseliste autojuhtide ning kontrollijate poolt antud vastuseid (1) töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumiste ning (2) sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumiste põhjustele ning rikkumisi takistavatele teguritele protsentjaotuse alusel. Kirjeldamisel on välja toodud kategooriad antud vastustest ja nende erinevused gruppide vahel. Osaliselt on tulemuste illustreerimiseks välja toodud ka täpsustused üksikvastuste osas (vt lisa 4 tabel 1-4), kui need on olnud võrdluses olulise erinevusega.

Uuringu käigus vastas küsimustikule 123 kutselist autojuhti, kellest varasemalt oli enda sõnul karistatud mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele lubatud masside ja mõõtmete rikkumiste eest vähemalt ühel korral 94 juhti. Kutseliste autojuhtide jaotus varasema karistatuse alusel on nähtav joonisel 4.



Joonis 4. Kutseliste autojuhtide valimi jaotus varasema valdkonna sisese karistatuse alusel.

Esialgselt plaanist võrrelda kutseliste autojuhtide antud arvamuste erinevusi tööstaži alusel jaotatud gruppide vahel loobuti, kuna võrreldavad grupid olid väga erineva suurusega (vt tabel 1 ja joonis 4), mistõttu enamus (u 80%) vastanutest olid ühest grupist. Varasemat karistatust ei esinenud umbes 24% küsitletud kutselistest autojuhtidest.

2.3.1. Töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete rikkumiste põhjused ja võimalikud takistavad tegurid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates

Esimese küsimusega uuriti nii kutseliste autojuhtide kui kontrollijate arvamusi töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumiste põhjustele. Küsimustikule vastanud kutseliste autojuhtide ning kontrollijate vastused jagunesid kategooriate vahel nagu näidatud lisa 3. Kutselised autojuhid andsid kokku 218 ja kontrollijad 92 üksikvastust, mille alusel kujunes 5 kategooriat (vt lisa 3 ja tabel 3). Seejuures ei andnud kontrollijad vastuseid, mis oleks seotud kontrollijast või järelvalvajast tulenevate põhjustega.

Tabel 3. Kategooriad kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastustest töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumiste põhjuste kohta, antud vastuste arv ja protsentjaotus

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Rikkumise põhjused:	Kokku	Protsent vastustest	Rikkumise põhjused:	Kokku	Protsent vastustest
Tööandja/töökäsk	83	38,07	Tööandja/töökäsk	34	36,96
Võimalusest saada lisatulu	57	26,15	Võimalus saada lisatulu	32	34,78
Juht ja temaga seonduv	40	18,35	Juht ja temaga seonduv	25	27,17
Muud olud	29	13,30	Muud olud	1	1,09
Kontrollija/järelevalvaja	5	2,29	Kontrollija/järelevalvaja	0	0,00
Ei oska öelda/ei tea	4	1,83	Ei oska öelda/ei tea	0	0,00
KOKKU	218	100,00	KOKKU	92	100,00

Nii kutselised autojuhid kui ka kontrollijad nimetasid töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumiste põhjustena enim tööandja ja/või töökäsuga seotud vastuseid. Kutseliste autojuhtide enimmainitud üksikvastus oli seejuures *tööandja korraldus/käsk* või *logistikute teadmatus*. Kontrollijate poolt enimmainitud üksikvastus oli samuti *tööandja käsk*. Teisena järgnes mõlemas grupis rikkumiste põhjuste kategooria, mis oli seotud lisatulu teenimise võimalusega, eelkõige *suurem töötasu* üksikvastust. Järgnes juht ja temaga seotud vastuste kategooria, kus enimmainitud üksikvastustena toodi välja kutseliste autojuhtide poolt *koju jõudmise eesmärki* ja kontrollijate poolt *seaduse mittetundmist*.

Enimmainitud kategooriates gruppide võrdluses statistiliselt olulist erinevust ei ilmnenud (χ^2 väärtus <3,84; $p>0,05$). Statistiliselt oluline erinevus (χ^2 väärtus 9,692; $p<0,01$) ilmnes kahe grupi vahel muude oludega seotud vastuste kategoorias. Olulist erinevust mõjutas peamiselt kutseliste autojuhtide poolt antud üksikvastus, milles nimetati *parklate vähesust* kui rikkumise põhjust (7,8% väljatoodud põhjustest), mida kontrollijad välja ei toonud.

Teise küsimusega uuriti nii kutseliste autojuhtide kui kontrollijate arvamusi töö-, sõidu- ja puhkeaja võimalikke rikkumisi takistavate tegurite kohta. Küsimustikule vastanud kutseliste autojuhtide ning kontrollijate vastused jagunesid kategooriate vahel nagu näidatud lisa 3. Kutselised autojuhid andsid kokku 142 ja kontrollijad 85 üksikvastust, mille alusel kujunes 7 kategooriat (vt lisa 3 ja tabel 4).

Tabel 4. Kategooriad kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastustest töö-, sõidu- ja puhkeaja võimalike rikkumisi takistavate tegurite kohta, antud vastuste arv ja protsentjaotus

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Vahendid/karistused, mis takistaksid:	Kokku	Protsent vastustest	Vahendid/karistused, mis takistaksid:	Kokku	Protsent vastustest
Töö(käsu)andja kaasvastutus	35	24,65	Karistuse muutmine	37	43,53
Karistuse muutmine	30	21,13	Töö(käsu)andja kaasvastutus	24	28,24

Muude tingimuste parendamine	22	15,49	Kontrolli/järelevalve muutmine	13	15,29
Juhi jaoks paremad töötingimused	18	12,68	Kehtivate õigusnormide muutmine	6	7,06
Ei oska öelda/ei tea	14	9,86	Muude tingimuste parendamine	4	4,71
Kontrolli/järelevalve muutmine	12	8,45	Juhi jaoks paremad töötingimused	1	1,18
Kehtivate õigusnormide muutmine	11	7,75	Ei oska öelda/ei tea	0	0,00
KOKKU	142	100%	KOKKU	85	100%

Kutselised autojuhid nimetasid töö-, sõidu- ja puhkeaja võimalike rikkumisi takistavate teguritena enim kategooriat, mis sisaldas tööandja (või töökäsu andja) kaasvastutust käsitlevaid vastuseid, samas kui kontrollijad nimetasid enim karistuse muutmise kategoorias antud vastuseid. Kutselised autojuhid nimetasid üksikvastusena enim võimalust *karistada firmat/tööandja* (20,42% nimetatud teguritest). Samas oli teisenä mainitud vastuste kategooria vastupidine – kontrollijad tõid teisenä välja tööandja ja kutselised autojuhid karistuse muutmise kategooria.

Statistiliselt olulised erinevused (χ^2 väärtus >3,84; $p < 0,05$) kahe grupi vastuste vahel ilmnese neljas kategoorias seitsmest (vt tabel 5). Tööandja kaasvastutust sisaldavas kategoorias ei ilmnenu statistiliselt olulist erinevust kahe grupi vastuste vahel.

Tabel 5. Statistiliselt olulised erinevused kahe grupi vastustes töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete võimalikele rikkumisi takistavatele teguritele, χ^2 testi tulemused.

Kutseliste autojuhtide vastused		Kontrollijate vastused		χ^2 väärtus*
Vahendid/karistused, mis takistaksid:	Kokku	Vahendid/karistused, mis takistaksid:	Kokku	
Karistuse muutmise	30	Karistuse muutmise	37	11,77**
Juhi jaoks paremad töötingimused	18	Juhi jaoks paremad töötingimused	1	7,73**
Ei oska öelda/ei tea	14	Ei oska öelda/ei tea	0	7,31**
Muude tingimuste parendamine	22	Muude tingimuste parendamine	4	5,083*
Kontrolli/järelevalve muutmine	12	Kontrolli/järelevalve muutmine	13	1,89
Töö(käsu)andja kaasvastutus	35	Töö(käsu)andja kaasvastutus	24	0,19
Kehtivate õigusnormide muutmine	11	Kehtivate õigusnormide muutmine	6	0,01

* – $p < 0,05$, ** - $p < 0,01$

Suurim statistiliselt oluline erinevus (χ^2 väärtus 11,77; $p < 0,001$) ilmnese kahe grupi vahel kategoorias, mis sisaldas karistuse muutmisega seotud takistusi. Kontrollijate vastustest võimalike rikkumisi takistavate tegurite kohta 43,53% käsitles karistuse muutmisega seotud kategooriat. Üksikvastusena tõid kontrollijad siinkohal välja *juhtimisõiguse peatamist*, mis moodustas 17,65% protsenti vastustest. Veel ilmnese suured statistiliselt olulised erinevused (χ^2 väärtus 7,73; $p < 0,01$) juhi jaoks paremaid töötingimusi käsitlevas kategoorias ja ei oska öelda vastuste kategoorias (χ^2 väärtus 7,31; $p < 0,01$), kus mõlema puhul kutseliste autojuhtide vastuseid oli tunduvalt enam kui kontrollijatel. Seevastu mainisid muude tingimuste

parendamisega seotud kategooriat kutselised autojuhid umbes kolm korda enam kui kontrollijad, üksikvastustena oli kutseliste autojuhtide poolt enimmainitud *korralike parklate olemasolu* ja *logistikute parem töökorraldus* (mõlemad jäid alla 10% vastustest).

2.3.2. Sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumiste põhjused ja võimalikud takistavad tegurid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates

Kolmanda küsimusega uuriti kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamusi sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumiste põhjuste kohta. Küsimustikule vastanute vastused jagunesid kategooriate vahel nagu näidatud lisa 3. Kutselised autojuhid andsid kokku 174 ja kontrollijad 87 üksikvastust, mille alusel kujunes 6 kategooriat (vt lisa 3 ja tabel 6).

Tabel 6. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumiste põhjuste kohta

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Rikkumise põhjused tulenevad:	Kokku	Protsent vastustest	Rikkumise põhjused tulenevad:	Kokku	Protsent vastustest
Tööandja/töökäsk	63	36,21	Võimalus saada lisatulu	33	37,93
Muud olud	53	30,46	Tööandja/töökäsk	29	33,33
Võimalus saada lisatulu	45	25,86	Muud olud	15	17,24
Ei oska öelda/ei tea	9	5,17	Juht ja temaga seonduv	8	9,20
Juht ja temaga seonduv	3	1,72	Kontrollija/järelevalvaja	2	2,3
Kontrollija/järelevalvaja	1	0,57	Ei oska öelda/ei tea	0	0,00
KOKKU	174	100%	KOKKU	87	100%

Kutselised autojuhid nimetasid masside ja mõõtmete rikkumiste põhjustena enim tööandjat/töökäsku ja kontrollijad juhtide võimalust saada lisatulu. Massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumiste põhjustena nägid juhid muude oludega seotud põhjusi enam kui kontrollijad, seejuures oli juhtide poolt enimmainitud üksikvastus *suutmatus hinnata silmaga koorma kogust* (15,52% väljatoodud põhjustest). Juhti ja temaga seonduvat ning kontrollijast või järelevalvest tingitud põhjusi nimetasid mõlemad grupid üksikutel juhtudel.

Statistiliselt olulised erinevused (χ^2 väärtus >3,84; $p < 0,05$) kahe grupi vastuste vahel ilmnisid kahes kategoorias kuuest. Kontrollijate poolt oli juht ja temaga seonduvad rikkumiste põhjused statistiliselt oluliselt enam (χ^2 väärtus >6,28; $p < 0,05$) mainitud kui kutseliste autojuhtide poolt. Kutselised autojuhid tõid kontrollijatest oluliselt enam (χ^2 väärtus 4,6; $p < 0,05$) välja muude oludega seotud kategooriat, kus üksikvastustena oli väljatoodud lisaks eelpool mainitud koorma koguse hindamisele ka *madalad veohinnad* kui rikkumist põhjustav asjaolu (7,47% põhjustest).

Neljanda küsimusega uuriti nii kutseliste autojuhtide kui kontrollijate arvamusi sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumisi takistavate tegurite kohta. Küsimustikule vastanud kutseliste autojuhtide ning kontrollijate vastused jagunesid kategooriate vahel nagu näidatud lisa 3. Kutselised autojuhid andsid kokku 145 ja kontrollijad 89 üksikvastust, mille alusel kujunes 7 kategooriat (vt lisa 3 ja tabel 7). Võimalikud sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumisi takistavad tegurid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates on toodud tabelis 8.

Tabel 7. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete võimalike rikkumisi takistavate tegurite kohta

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	Protsent vastustest	Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	Protsent vastustest
Töö(käsu)andja kaasvastutus	41	28,28	Karistuse muutmine	38	42,70
Kehtivate õigusnormide muutmine	24	16,55	Töö(käsu)andja kaasvastutus	24	26,97
Karistuse muutmine	22	15,17	Kehtivate õigusnormide muutmine	13	14,61
Muude tingimuste parendamine	18	12,41	Kontrolli/järelvalve muutmine	7	7,87
Juhi jaoks paremad töötingimused	17	11,72	Muude tingimuste parendamine	7	7,87
Ei oska öelda/ei tea	16	11,03	Juhi jaoks paremad töötingimused	0	0,00
Kontrolli/järelvalve muutmine	7	4,83	Ei oska öelda/ei tea	0	0,00
KOKKU	145	100%	KOKKU	89	100%

Kutselised autojuhid nimetasid sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete võimalikest rikkumisi takistavatest teguritest enim kategooriat, mis sisaldas tööandja (või töökäsu andja) kaasvastutust käsitlevaid vastuseid, samas kui kontrollijad nimetasid enim karistuse muutmise kategoorias antud vastuseid. Kutselised autojuhid nimetasid üksikvastusena enim võimalust *ettevõtete karistamine* (19,31% nimetatud teguritest). Teisena mainitud vastuste kategoorias tõid kontrollijad teisena välja tööandja, kuid kutselised autojuhid kehtivate õigusnormide muutmise vajaduse. Viimases oli enimmainitud üksikvastus *karistada laadija/saatja firmat* (6,21% antud vastustest).

Statistiliselt olulised erinevused (χ^2 väärtus >3,84; $p < 0,05$) kahe grupi vastuste vahel ilmned kolmes kategoorias seitsmest (vt tabel 8). Tööandja kaasvastutust sisaldavas kategoorias ei ilmnenu statistiliselt olulist erinevust kahe grupi vastuste vahel.

Tabel 8. Statistiliselt olulised erinevused kahe grupi vastustes sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete võimalikele rikkumisi takistavatele teguritele, χ^2 testi tulemused.

Kutseliste autojuhtide vastused		Kontrollijate vastused		χ^2 väärtus*
Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	
Karistuse muutmine	22	Karistuse muutmine	38	20,49**
Juhi jaoks paremad töötingimused	17	Juhi jaoks paremad töötingimused	0	9,58**

Ei oska öelda/ei tea	16	Ei oska öelda/ei tea	0	8,88**
Muude tingimuste parendamine	18	Muude tingimuste parendamine	7	0,77
Kontrolli/järelevalve muutmine	7	Kontrolli/järelevalve muutmine	7	0,45
Kehtivate õigusnormide muutmine	24	Kehtivate õigusnormide muutmine	13	0,05
Töö(käsu)andja kaasvastutus	41	Töö(käsu)andja kaasvastutus	24	0,00

* – p<0,05, ** - p<0,01

Suurim statistiliselt oluline erinevus (χ^2 väärtus 20,49; p<0,001) ilmnis kahe grupi vahel kategoorias, mis sisaldas karistuse muutmise seotud takistusi. Kontrollijate vastustest võimalike rikkumisi takistavate tegurite kohta 42,7% käsitles karistuse muutmise seotud kategooriat. Üksikvastusena tõid kontrollijad siinkohal välja *juhtimisõiguse peatamist*, mis moodustas 15,73% protsenti vastustest. Veel ilmnisid suured statistiliselt olulised erinevused (χ^2 väärtus 9,58; p<0,01) juhi jaoks paremaid töötingimusi käsitlevas kategoorias ja ei oska öelda vastuste kategoorias (χ^2 väärtus 8,88; p<0,01), kus mõlema puhul kutseliste autojuhtide vastuseid oli tunduvalt enam kui kontrollijatel, kes nendes kategoorias esinenud vastuseid rikkumisi takistavate teguritena välja ei toonud.

2.3.3. Erinevused kahe grupi vastustes rikkumiste põhjustele ja takistavatele teguritele

Kokku andsid kutselised juhid 392 ja kontrollijad 179 vastust (vt tabel 9), esimesele ja kolmandale küsimusele, mis mõlemad käsitlesid rikkumiste põhjusi. Kui vaadelda töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumiste põhjuseid, siis jagunevad vastused kuude kategooriasse (vt tabel 9).

Tabel 9. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused kehtestatud nõuete rikkumiste põhjuste kohta, protsentjaotus, χ^2 väärtus

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused			χ^2 väärtus*
Rikkumise põhjused tulenevad:	Kokku	Protsent vastustest	Rikkumise põhjused tulenevad:	Kokku	Protsent vastustest	
Muud olud	82	20,92	Muud olud	16	8,94	11,58**
Võimalus saada lisatulu	102	26,02	Võimalus saada lisatulu	65	36,31	5,80*
Juht ja temaga seonduv	43	10,97	Juht ja temaga seonduv	33	18,44	5,31*
Ei oska öelda/ei tea	13	3,32	Ei oska öelda/ei tea	0	0,00	4,68*
Tööandja/töökäsk	146	37,24	Tööandja/töökäsk	63	35,20	0,14
Kontrollija/järelevalvaja	6	1,53	Kontrollija/järelevalvaja	2	1,12	0,00
KOKKU	392	100,00	KOKKU	179	100,00	

* – p<0,05, ** - p<0,01

Kahe grupi arvamustes nii töö-, sõidu- ja puhkeaja kui ka sõidukite kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumiste põhjustest ilmnisid statistiliselt olulised erinevused kuuest kategooriast neljas. Statistiliselt olulist erinevust ei ilmnenu tööandja/töökäsu ja kontrolli/järelevalvajaga seotud rikkumise põhjuse kategooriates. Kutseliste autojuhtide ja

kontrollijate vastused nendes kategooriates olid võrdsel määral mainitud. Seejuures nimetati tööandja/töökäsuga seotud rikkumise põhjust rohkem kui kolmandiku vastuste puhul mõlemas grupis ja kontrollijast/järelvalvajast tingitud põhjusi umbes 1% vastustest. Kutselised autojuhid nimetasid oluliselt enam rikkumiste põhjustena muude oludega seotud tegureid ja ei osanud anda konkreetset vastust võrreldes kontrollijatega. Kontrollijad seevastu nimetasid oluliselt enam rikkumise põhjusena kategooriat, milles olid vastused seotud võimalusega saada lisatulu ja kategooriat – juht ning temaga seonduv – võrreldes kutseliste autojuhtidega.

Teisele ja neljandale küsimusele, mis mõlemad käsitlesid rikkumiste võimalikke takistusi, andsid kutselised juhid 287 ja kontrollijad 174 vastust (vt tabel 10).

Tabel 10. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused sõidukitele nõuete rikkumiste võimalike takistuste kohta, protsentjoatus, χ^2 väärtus

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused			χ^2 väärtus*
Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	Protsent vastustest	Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	Protsent vastustest	
Karistuse muutmine	52	18.12	Karistuse muutmine	75	43.10	32,64**
Juhi jaoks paremad töötingimused	35	12.20	Juhi jaoks paremad töötingimused	1	0.57	18,74**
Ei oska öelda/ei tea	30	10.45	Ei oska öelda/ei tea	0	0.00	17,77**
Muude tingimuste parendamine	40	13.94	Muude tingimuste parendamine	11	6.32	5,647*
Kontrolli/järelvalve muutmine	19	6.62	Kontrolli/järelvalve muutmine	20	11.49	2,72
Kehtivate õigusnormide muutmine	35	12.20	Kehtivate õigusnormide muutmine	19	10.92	0,07
Töö(käsu)andja kaasvastutus	76	26.48	Töö(käsu)andja kaasvastutus	48	27.59	0,02

Statistiliselt olulised erinevused ilmned neljas kategoorias seitsmest kahe grupi arvamusel töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumisi võimalikest takistavatest teguritest. Statistiliselt olulist erinevust ei ilmnunud töö(käsu)andja kaasvastustust, kontrolli/järelevalve muutmise ja kehtivate õigusnormide muutmise seotud kategooriates, mida nimetati sarnasel määral mõlema grupi poolt. Seejuures nimetasid mõlemad grupid võrdselt palju (peaaegu kolmandik vastustest) töö(käsu)andja kaasvastustusega seotud vastuste kategooriat.

Kutselised autojuhid nimetasid oluliselt enam võrreldes kontrollijatega võimalike rikkumisi takistavate teguritena juhi töötingimuste parendamist ja muude tingimuste muutmist ning ei osanud anda konkreetset vastust. Kontrollijad nimetasid võrreldes autojuhtidega oluliselt takistavate teguritena karistuste muutmist.

2.4. Arutelu

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli kirjeldada ja võrrelda kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamusi mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajale ning mootorsõidukite massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumiste põhjustest ja rikkumisi takistavatest teguritest, et teha ettepanekuid võimalikeks rikkumisi ennetavateks meetmeteks. Esmalt võrreldakse vastavalt püstitatud hüpoteesidele saadud tulemusi.

Püstitati hüpoteesid, et (1) enamus küsitletavatest kutselistest autojuhtidest rikuvad korduvalt töös käsitletavaid liiklusseaduse nõudeid; (2) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumiste põhjustest on sarnased ja (3) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumisi takistavatest teguritest on sarnased. Kuna varasemad uurimused antud valdkonnas puuduvad, siis tehakse tulemuste alusel ettepanekuid edasiseks.

Esimene hüpotees, et enamus küsitletavatest kutselistest autojuhtidest rikuvad töös käsitletavaid liiklusseaduse nõudeid korduvalt leidis kinnituse. Peaaegu pooled vastanud juhtidest (47%) on enda sõnul töös käsitletud liiklusseaduse nõuete rikkumise eest korduvalt ja 29% juhtidest ühel korral karistatud. Vastanud kutselistest autojuhtidest vaid ligi veerand ei olnud varasemalt karistatud nõuete rikkumise eest. Seega rikuvad eelpool toodud nõudeid vähemalt kolmveerand juhtidest ja saavad selle eest ka karistada. Siit järeldub, et peaaegu pooltele juhtidest rakendatud karistused edasisi rikkumisi takistavalt ei mõju.

Sarnase tulemuse saame vaadeldes Lõuna prefektuuri territooriumil kontrollitud raskeveokeid, mille juhtidest 2013. aastal 40% olid rikkunud käsitletavaid nõudeid. Arvestades, et vastav rikkujate protsent oli kolme aasta jooksul kasvanud, näitavad nii uurimustöös kui ka statistiliste andmete kogumisel saadud tulemused selgelt, et rakendatavad karistused ja takistused ei ole efektiivsed lõpetamaks töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumisi. Töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumisi karistatakse liiklusseaduse ning masside ja mõõtmete rikkumisi teeseaduse alusel. 2010. aastal hukkus raskeveokite osalusega liiklusõnnetustes 20 inimest, mis on 25% kõigist hukkunutest (Lilleorg 2011).

Teine hüpotees, et küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused käesolevas töös käsitletud rikkumiste põhjustest on sarnased, ei leidnud kinnitust. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused käsitletud nõuete rikkumistest erinesid kuuest vastuste kategooriast neljas. Seega kontrollijate arvamused rikkumiste põhjustest on erinevad võrreldes kutseliste autojuhtide endi arvamustega. Nii kontrollijate kui ka juhtide arvamused tööandjast või töökäsust tulenevatele rikkumiste põhjustele statistiliselt oluliselt ei erinenud ja mõlemad

nimetasid tööandjat või töökäsku enam kui kolmandikul korral vastustest. Seega näevad nii juhid kui kontrollijad võrdselt rikkumise peamise põhjusena tööandjast ja töökäsu tulenevaid põhjusi, kuid muus osas on nende arvamused erinevad. Tulenevalt sellest peaksid ka kontrollijad ja järelevalveasutused teostama enam kontrolli tööandja või töökäsu üle, kuna rikkumiste põhjusena on see enam välja toodud. Teel teostatav kontroll on peamiselt juhi ja tema tegevuse üle. Tööandja ja töökäsu kontrollimist antud rikkumiste järelevalve teostamisel sedavõrd ei kasutata, tulenevalt ka seadusandlikust taustast, mis eelpool kirjeldatud teoorias nähtuvalt annab piirangud juhi või veose, kuid mitte nendega seotud kolmandate isikute (tööandja, töökäsu andja, logistiku jmt) suhtes.

Kuna kehtivad normatiivid otseselt ei takista antud normide kontekstis ebaseadusliku töökäsu andmist või seadusrikkumisele kihutamist, kuigi näevad ette karistust, siis antud uurimistulemus on tähtis andmaks objektiivset infot rikkumiste tegelike põhjuste kohta. Kuna töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete kontekstis on võimalik küll ebaseadusliku töökäsu andmise eest ning masside ja mõõtmete rikkumise puhul liiklema lubamise eest karistada, siis eeldab see juhi vastavasisulist tunnistust oma tööandja vastu. Selline hierarhiline suhe võib aga olla oluliseks takistuseks vastavasisulise tunnistuse andmisel.

Kontrollijad vastasid oluliselt enam kui küsitletud juhid, et rikkumiste põhjused on enam seotud juhiga ja võimalusega saada lisatulu. Samas on kollektiivlepinguga justkui välistatud juhi lisatulu teenimise võimalus suurema tonnaaži või läbitud kilomeetrite eest, kui liiklusohutus ei ole tagatud (Riigisisese veoseveo...2012). Autori arvates on igasugune massinormide ületamine või töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuetest mitte kinnipidamine otseseks liiklusohuks teedel. On tõenäoline, et sõidukite ülekoormamine olukorras, kus sõiduki valmistanud tehas on määranud sõidukile maksimaalse lubatud koormuse, ohustab juhti ja ka teisi osapooli liikluses. Seega peaks olema välistatud juhile töötasu maksimine tonnaaži eest ja puhkeaja arvelt, kuna raha teenimise võimalusega pannakse juht olukorda, kus ta paratamatult riskib enda ja teiste eludega.

Ülekoormuse ja koormaga seonduv on oluline faktor riigi seisukohast teede heakorra mõjutajana, kuid nii nagu varasemates uuringutes (IRU 2007; Lilleorg 2011) välja toodud, ei ole see õnnetuste põhjustajana sedavõrd oluline. Logistikute teadmatus või kontrollijate poolt oluliselt enam väljatoodud juhtide seadusandluse mittetundmine võiksid samuti olla objektiivsed rikkumiste takistamiseks parendatavad valdkonnad. Vedajate eetikakoodeksi alusel on võrdselt vastutavad oma kõrge professionaalsuse ja täiendkoolitamise eest nii vedaja kui ka tema töötajad (Vedaja...31.03.2014). See tähendab, et lisaks juhile peavad olema

teadlikud kehtivatest normatiividest nii vedajad kui ka nende palgal olevad töökäskudega seotud isikud. Samas ei ole eetikakoodeksitel rakenduslikku jõudu, vähemalt mitte rikkumisi takistaval määral.

Vaadeldes töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumisi eraldi, siis esimese nõude rikkumise osas andsid kutselised autojuhid ja kontrollijad enam sarnaseid vastuseid. Enimmainitud rikkumiste põhjused olid selles valdkonnas samad. Sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumiste osas olid kahe grupi antud vastuste vahel rohkem erinevusi. Juhid nimetasid enam kui kontrollijad muid olusid rikkumiste põhjustena. Üksikvastustena toodi juhtide poolt oluliselt enam kui kontrollijate poolt välja logistikute teadmatust, parklate puudumist, suutmatust hinnata silmaga koorma kogust ja madalaid veohindasid, kui rikkumiste põhjusi. Kui viimane neist on turumajanduse kontekstis seadusandja poolt vähe mõjutatav, siis kaalumisevõimaluse ning parklate ja parkimisvõimaluste suurendamine võiks tulla kaalumisele rikkumiste vähendamise vahendina.

Kolmas hüpotees, et küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumisi takistavatest teguritest on sarnased, kinnitust ei leidnud. Seitsmest kategooriast neljas erinesid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumisi takistavatest teguritest.

Nii juhid kui kontrollijad pidasid võrdselt oluliseks rikkumisi takistavateks teguriteks töö (käsu) andja kaasvastutust, mida nimetati enam kui veerandil kordadel. Selline võimalus tuleneb mujalt Euroopa riikide tänapäevasest praktikast, mida juhid, töötades rahvusvaheliste vedudel, teavad. Töö autorile teadaolevalt karistatakse selliselt nii Poolas, Saksamaal, Hollandis, Taanis, Norras kui ka mujal riikides. Selle erinevus meie õigusnormide mõistes seisneb selles, et juhi poolt toime pandud töö-, sõidu- ja puhkeaja ning masside nõuete rikkumiste eest saab automaatselt karistuse lisaks juhile ka tema tööandja. Juhi ütlused või tunnistus oma tööandja vastu ei ole vajalik.

Samavõrd töid mõlemad grupid takistavate teguritena välja ka kehtivate normatiivide muutmist rikkumisi takistava tegurina. Selles kategoorias nimetati üksikvastusena nii veohindade kui veoste registrimasside ja lubatud autorongi kogukoormuse tõstmise võimalust. Kui esimest reguleerib turumajanduses ettevõtlus keskkond, siis teise suurendamise võimaluste kaalumiseks on viidud läbi uuringuid, mis kasutegurit ei näita (Riigimaantee teehoiu...2013; Puidutraspordi...2010).

Töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumisi karistatakse liiklusseaduse ning masside ja mõõtmete rikkumisi teeseaduse alusel. Mõlema valdkonna rikkumiste puhul on ette nähtud karistused

rahatrahvi näol 400-1200 eurot. Karistus määratakse juhile, kes rikkumise on toime pannud, kuigi käesolevas töös ilmnes, et nii juhid kui kontrollijad arvavad, et karistuse eest peaks vähemalt kaasvastustust kandma ka tööandja. Juhtimisõiguse peatamist või ära võtmist kehtivates õigusaktides töös käsitletavate rikkumiste puhul ette nähtud ei ole. Mõlema seaduse alusel on võimalik karistada omanikku, valdajat, käitamise eest vastutavat isikut või ebaseadusliku töökäsu andjat, kes lubas või mõjutas juhti sellise rikkumise toime panekut. Siiski on selliste juhtumite menetlemine kontrollijate poolt raske, kuna on vaja juhi poolseid ütlusi selle kohta, kes andis töökäsu või korralduse. Praktikast ei ole selliseid juhtumeid Lõuna prefektuuris esinenud, kuna juhid ei soostu neid isikuid avalikustama ning võtavad süü ainult enda kanda. Sellest on välja kujunenud ka olukord, kus juhile määratud rahatrahvi tasub tööandja.

Rikkumisi takistavate tegurite osas nimetasid kontrollijad oluliselt enam kui juhid karistuse muutmist sh karmistamist. Juhid nimetasid oluliselt enam rikkumisi takistavate teguritena paremaid töötingimusi ja muid tingimusi ja ka ei osatud võimalusi välja tuua. Kontrollijad pidasid oluliseks üksikvastusena juhtimisõiguse peatamist, mida nagu eelpool kirjeldatud, karistamise võimalustes nii kehtivas liikluseaduses kui ka teeseaduses ei ole. Väiksemal määral toodi nii kontrollijate (11,49 %) kui kutseliste autojuhtide (6,62 %) poolt toodi välja kontrolli/järelevalve muutmisega seotud kategooria vastuseid, mis rikkumisi takistaksid. Samas on rahvusliku liiklusohutuse programmi alusel prioriteediks peetud just järelevalve tõhustamist ja parendamist tehnoloogiate ja masside vastavuse üle (Eesti rahvuslik...25.03.2014).

Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates peaks töös käsitletud rikkumiste takistamiseks muutma karistusi ja tegude toimepanemise eest pidama kaasvastutajaks ka tööandjat või töökäsu andjat. Kehtivas liikluseaduses on juhtimisõiguse äravõtmine ette nähtud mitme liiklusalase rikkumise eest, mille rahatrahvi maksimaalmäär on väiksem kui töös käsitletud rikkumiste puhul. Praktikuna teab autor, et autojuhtide poolt toime pandud rikkumiste eest määratud rahatrahvid tasub üldjuhul tööandja. Seeläbi on loodud olukord, kus otseselt ei vastuta keegi, kuna juht saab küll karistada, kuid kulud seoses karistusega on tööandja planeerinud töö maksumusse. Samas tööandjat sellise teguviisi eest, mis otseselt põhjustab rikkumise, vastutusele võtta ei saa.

Tulenevalt eelpool kirjeldatust oleks vaja: (1) teha muudatus liikluseaduses ja väärtemenetluse seadustikus, et vajadusel saaks sarnaselt teiste riikide praktikale pidada automaatselt kaasvastutavaks juhi rikkumise korral ka tema tööandjat või veokorraldajat. Muudatus hõlmaks, et juht ei peaks tunnistama oma tööandja vastu, vaid juhi rikkumise korral

kannabki ettevõtte kaasvastutust suuremas mahus kui juht, kes täitis tööandja ebaseadulikku korraldust; (2) leida Politsei- ja Piirivalveametil koostöös Tööinspektsiooni, Maksu- ja Tolliameti ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga võimalikud meetmed, mida võtta kasutusele, et välistada juhtidele töötasu maksmise tonnaaži või läbitud kilomeetrite eest, mis läbi õiguskorralduse ei tähendaks enam automaatselt ka lisatulu teenimise võimalust; (3) otsida riiklikel ametitel (vastaval ministeeriumil, Maanteeametil) lisaressursse uute parklate loomisel ja olemasolevate rekonstrueerimisel, et tagada kutseliste autojuhtide võimalused puhkeaja täitmiseks, samuti kaaluda võimalusi toetamiseks tööandjaid uute sõidukite hankimisel, millel on olemas võimalused sõiduki ja autorongi koormuste kontrollimiseks; (4) muuta karistusi selliselt, et juhtide poolt toime pandud korduvate või raskete rikkumiste puhul oleks võimalik rakendada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Viimane ettepanek tuleneb vaid kontrollijate vastustest, mis suuresti ei ühti kutseliste autojuhtide omadega, mis on ka arusaadav, kuna juht ise ei saagi olla ettepaneku poolt iseenda karistuse karmistamisel, kui rikkumise survestajaks peab ta peamiselt oma tööandjat.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärk oli kirjeldada ja võrrelda kutseliste autojuhtide ning kontrollijate arvamusi mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajale ning mootorsõidukite massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumiste põhjustest ja rikkumisi takistavatest teguritest.

Töö koosneb kahest peatükist, millest esimene kirjeldab valdkonna reeglistikku ja annab statistilise ülevaate selle rikkumistest Lõuna prefektuuris ning teine peatükk käsitleb empiirilist uuringut, selle tulemusi ja arutelu.

Käesoleva lõputöö eesmärgi täitmiseks püstitati järgmised ülesanded: (1) anda ülevaade mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuetest; (2) kirjeldada statistilisi näitajaid Lõuna prefektuuri haldusterritooriumil toime pandud mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja ning sõidukitele kehtestatud mõõtmete ja masside rikkumistest aastatel 2011-2013; (3) koguda andmeid, (4) kirjeldada ja (5) võrrelda kutseliste autojuhtide ning kontrollijate arvamusi rikkumiste põhjustele ja võimalikele rikkumisi takistavatele teguritele tegemaks etappeneid võimalikeks rikkumisi ennetavateks meetmeteks.

Töö esimeses peatükis täideti kaks esimest püstitatud ülesannet ning töö teises peatükis koguti andmeid, kirjeldati ja võrreldi kutseliste autojuhtide ning kontrollijate arvamusi rikkumiste põhjustele ja võimalikele rikkumisi takistavatele teguritele, mille alusel tehti ettepanekuid võimalikeks rikkumisi ennetavateks meetmeteks.

Püstitati hüpoteesid, et (1) enamus küsitletavatest kutselistest autojuhtidest rikuvad korduvalt töös käsitletavaid liiklusseaduse nõudeid; (2) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumiste põhjustele on sarnased ja (3) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumisi takistavatele tegurite kohta on sarnased. Kuna varasemad uurimused antud valdkonnas puuduvad, siis tehakse tulemuste alusel ettepanekuid edasiseks.

Hüpotees, et (1) enamus küsitletavatest kutselistest autojuhtidest rikuvad töös käsitletavaid liiklusseaduse nõudeid korduvalt leidis kinnituse ja hüpoteesid, et (2) küsitletavate kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused rikkumiste põhjustest ja (3) rikkumisi takistavatest teguritest on sarnased, ei leidnud kinnitust.

Vastanud kutselistest autojuhtidest rikuvad eelpool toodud nõudeid vähemalt kolmveerand juhtidest ja saavad selle eest ka karistada. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused käsitletud nõuete rikkumiste põhjuste kohta erinesid kuuest vastuste kategooriast neljas. Seega

kontrollijate arvamused rikkumiste põhjustest on erinevad võrreldes kutseliste autojuhtide endi arvamustega. Seejuures nägid nii kutselised autojuhid kui ka kontrollijad sarnaselt olulise rikkumise põhjusena tööandjat ja/või töökäsku. Seejuures vastasid kontrollijad oluliselt enam kui küsitletud juhid, et rikkumiste põhjused on enam seotud juhi ja võimalusega saada lisatulu. Samas vastasid juhid oluliselt enam kui kontrollijad, et rikkumiste põhjused on enam seotud muude oludega.

Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused rikkumisi takistavate tegurite kohta on samuti erinevad neljas kategoorias seitsmest. Seejuures nägid nii kutselised autojuhid kui ka kontrollijad sarnaselt olulise rikkumist takistava tegurina töö(käsu)andja kaasvastutust. Seejuures vastasid kontrollijad oluliselt enam kui küsitletud juhid rikkumist takistava tegurina karistuse muutmist. Samas vastasid juhid oluliselt enam kui kontrollijad rikkumist takistava tegurina juhi jaoks paremaid töötingimusi.

Tulenevalt eelpool kirjeldatust oleks vaja: (1) teha muudatus liikluseaduses ja väärteomenetluse seadustikus, et vajadusel saaks sarnaselt teiste riikide praktikale pidada automaatselt kaasvastutavaks juhi rikkumise korral ka tema tööandjat või veokorraldajat; (2) leida Politsei- ja Piirivalveametil koostöös Tööinspektsiooni, Maksu- ja Tolliameti ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga võimalikud meetmed, mida võtta kasutusele, et välistada juhtidele töötasu maksmise tonnaaži või läbitud kilomeetrite eest; (3) otsida riiklikel ametitel lisaressursse uute parklate loomisel ja olemasolevate rekonstrueerimisel, et tagada kutseliste autojuhtide võimalused puhkeaja täitmiseks, samuti kaaluda võimalusi toetamiseks tööandjaid uute sõidukite hankimisel, millel on olemas võimalused sõiduki ja autorongi koormuste kontrollimiseks; (4) muuta karistusi selliselt, et juhtide poolt toime pandud korduvate või raskete rikkumiste puhul oleks võimalik rakendada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist.

SUMMARY

Violation of working, driving and resting time and masses and measurements of vehicle drivers and vehicle masses and measurements requirements by the opinion of professional drivers and controllers.

The road freight transport is a big business and safety on roads is a big concern for government. Before current research was collected data about heavy good vehicles and drivers violations. There appeared that at least every third professional driver violates the requirements for drivers and vehicles put into force, while reducing the traffic safety. Since drivers have been repeatedly penalized for violations, therefore assumptions can be made, that the current penalties do not fulfil the goal to reduce the violations. To make optimal and actually violations reducing penalties, it is essential to understand drivers opinions about causes of violations.

Main purpose of this study was to explore and compare respondents' (professional drivers' and controllers') opinions on reasons for violations and discouraging factors of violations. The theoretical part of this paper describes regulations, legislation and gives overview on statistic of violations. The empirical part provides an overview of the research methodology used and the results obtained.

Data collection for this study was accomplished with a researcher-developed questionnaire. It contained five open questions. The random sample of respondents consisted of 123 vehicle drivers (that were inspected in traffic during that time) and 32 respondents were controllers that work in this field in Estonia. Data analysis was carried out by content analysis of responses. Sub-themes were collected into categories worked out by experts and frequencies of themes and sub-themes were noted.

Hypothesis, (1) that majority of questioned professional drivers repeatedly violate traffic act requirements, was confirmed; hypotheses (2) that questioned professional drivers' and controllers' opinions about reasons for violations and (3) violations preventing factors are similar, did not find confirmation.

Accordingly the outcomes of this study there were made proposals for preventive methods to reduce violations.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

ALIS politseiandmekogu. Politsei- ja Piirivalveamet. Viimati külastatud 20.03.2014

Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003–2015 (vastu võetud 9. veebruaril 2012. a.) rakendusplaan aastateks 2012-2015. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kodulehelt www.mkm.ee/public/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf välja otsitud 25.03.2014

EKSS „Eesti keele seletav sõnaraamat“. Eesti Keele Instituudi kodulehelt <http://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=arvamus&F=M> välja otsitud 30.03.2014

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta 11.03.2002, jõustunud 23.03.2002 – EÜT L 80, 23.03.2002

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 15.03.2006, jõustunud 11.04.2006 – ELT L 102, 11.04.2006...ELT L 300, 14.11.2009

European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR). Välja otsitud Autoettevõtete Liidu kodulehelt www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf 25.03.2014

Idavain, T. 2011. Raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaegade üle järelevalve teostamine eri piirkondade Lääne Prefektuuri näitel. Publitseerimata lõputöö. Sisekaitseakadeemia, Muraste

International Road Transport Union (IRU), (2007). A Scientific Study "ETAC" European Truck Accident Causation. Executive Summary and Recommendations. Euroopa Komisjoni kodulehelt www.ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf, välja otsitud 25.03.2014

Kalmus, V., (1999). Õppekirjanduses erinevate väärtuste uurimise meetodikast. Kogumikust: Mikk, J. (toim). Väärtuskasvatus õppekirjanduses (lk 6-22). Tartu Ülikooli pedagoogika osakonna väljaanne nr 8. AS Vali Press trükikoda

Karistusseadustik¹ 06.06.2001, jõustunud 01.09.2002 – RT I 2002, 44, 284...RT I, 26.02.2014, 1

Liiklusseadus 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011 – RT I, 31.12.2010, 3...RT I, 14.02.2014, 1

Lilleorg, S., „Raskeveokid tekitavad probleeme nii Soomes kui Eestis“ (2011). Maanteeameti kodulehelt www.mnt.ee/index.php?id=13050välja otsitud 25.03.2014

Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu. Politsei- ja Piirivalveamet. Viimati külastatud 20.03.2014

Maanteeamet Aastaraamat 2011. Maanteeameti kodulehelt www.mnt.ee/public/statistika/Maanteeamet_AR_2011.pdf välja otsitud 20.03.2014

Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele 13.06.2011, jõustunud 01.07.2011 – RT I, 16.06.2011, 8...RT I. 24.07.2012, 1

Mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja järelevalve korralduslikud nõuded 21.10.2010, jõustunud 01.01.2011 – RT I, 29.12.2010, 87

Nõuded sõidumeerikule ja selle paigaldamisele ning sõidumeeriku kontrollimise tingimused ja kord 03.03.2011, jõustunud 01.07.2011 – RT I, 25.10.2010, 3...RT I, 09.03.2011, 13

Nõukogu määrus nr 3821/85, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta 20.12.1985, jõustunud 31.12.1986 – EÜT L 370, 31.12.1985...ELT L 339, 22.12.2009

Ojala, L., Vahtera, A., Nykanen, A., Jaatinen, I. 2012. *C.A.S.H. Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region. Key Findings and Results of the C.A.S.H. Project 2009-2012*. Turku School of Economics at the University of Turku. *C.A.S.H. Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region* kodulehelt www.cash-project.eu/en/ välja otsitud 20.03.2014

Politsei- ja Piirivalveameti põhimäärus 31.08.2012, jõustunud 01.11.2012. RT I, 07.09.2012,4...RT I, 18.12.2013, 1

Puidutranspordi makromajanduslik uuring. 2010. Vabariigi Valitsuse kodulehelt www.valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/riigikantselei/strateegia/strateegiate-mojude-hindamine/Puidutransp%20uuringu%20aruanne.pdf välja otsitud 30.03.2014

Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020 (2013). Majandus- ja Kommunikatsiooni Ministerium. Tallinn. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi kodulehelt www.mkm.ee/public/2_Riigimaanteede_teehoiukava_aastateks_2014-2020.pdf, välja otsitud 25.03.2014

Riigisisese veoseveo üldtöökokkulepe. 2012. Autoettevõtete Liidu kodulehelt
www.autoettevoteteliit.ee/Riigisisese%20veoseveo%20YTK%204docx.pdf välja otsitud
31.03.2014

Suuremõõtmelise ja/või raskekaalulise autoveo eeskiri 21.05.2001, jõustunud 31.05.2001 – RT
I 2001, 65, 897...RT I, 24.07.2012, 1

Sõidukijuhi töö- ja puhkeaeg. Tööinspektsiooni kodulehelt www.ti.ee/index.php?page=1447&
välja otsitud 25.03.2014

Teeseadus 17.02.1999, jõustunud 23.03.1999 – RT I 1999, 93, 831...RT I, 29.12.2011, 1

Töö- ja puhkeaja järgimise uuring Eesti maanteetranspordi ettevõtetes. 2004. Tallinna
Tehnikakõrgkooli Arenduskeskus. Maanteeamet. Maanteeameti kodulehelt
www.rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/1239/1/TTKArenduskeskus2004.pdf välja otsitud
25.03.2014

Vedaja eetikakoodeks. Autoettevõtete Liidu kodulehelt
www.autoettevoteteliit.ee/?id=70&keel=ee_ välja otsitud 31.03.2014

Veldi, M., Sinisalu, V. 2008. Unehäired ja liiklusohutus. Tartu Arstide Liidu kodulehelt
www.tartuarstid.ee/uneraamat.pdf välja otsitud 05.03.2014

JOONISTE JA TABELITE LOETELU

Joonis 1. Kontrollitud raskeveokid ja avastatud rikkumiste koguarv (allikas: ALIS 20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014).....	15
Joonis 2. Kontrollitud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuded ja avastatud rikkumised (allikas: ALIS 20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014).....	16
Joonis 3. Kontrollitud ja kaalutud raskeveokid ning masside ja mõõtmete rikkumised (allikas: ALIS 20.03.2014; Lõuna prefektuuri statistiline andmekogu...20.03.2014).....	17
Joonis 4. Kutseliste autojuhtide valimi jaotus varasema valdkonna sisese karistatuse alusel....	21
Tabel 1. Kutseliste autojuhtide valimi jaotuvus tööstaaži alusel	18
Tabel 2. Kontrollijate valimi jaotuvus tööstaaži alusel.	18
Tabel 3. Kategooriad kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastustest töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumiste põhjuste kohta, antud vastuste arv ja protsentjaotus	22
Tabel 4. Kategooriad kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastustest töö-, sõidu- ja puhkeaja võimalike rikkumisi takistavate tegurite kohta, antud vastuste arv ja protsentjaotus	22
Tabel 5. Statistiliselt olulised erinevused kahe grupi vastustes töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete võimalikele rikkumisi takistavatele teguritele, χ^2 testi tulemused.....	23
Tabel 6. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumiste põhjuste kohta.....	24
Tabel 7. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete võimalike rikkumisi takistavate tegurite kohta.....	25
Tabel 8. Statistiliselt olulised erinevused kahe grupi vastustes sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete nõuete võimalikele rikkumisi takistavatele teguritele, χ^2 testi tulemused.	25
Tabel 9. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused kehtestatud nõuete rikkumiste põhjuste kohta, protsentjaotus, χ^2 väärtus	26
Tabel 10. Kutseliste autojuhtide ja kontrollijate vastused sõidukitele nõuete rikkumiste võimalike takistuste kohta, protsentjoatus, χ^2 väärtus	27

LISA 1. KUTSELISE AUTOJUHI KÜSIMUSTIK

Kuupäev: _____ Asukoht (maakond): _____

Lugupeetud kutseline autojuht!

Käesolev küsimustik on koostatud uurimaks kehtivas liikluseaduses mootorsõidukijuhtidele kehtestatud nõudeid töö-, sõidu- ja puhkeajale (§ 130) ning sõidukite massidele ja mõõtmetele (§ 80) ja nendega seotud rikkumisi. Küsimustik on anonüümne ja selle tulemusi kasutatakse vaid statistilisel eesmärgil. Küsimustik on kahel lehel ja koosneb kuuest küsimusest. Suur tänu vastamast!

1. Milline on teie tööstaaž kutselise juhina? (joonige alla õige vahemik)

0-1 aastat	1-5 aastat	5-... aastat
------------	------------	--------------

- a. On teid karistatud mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja või sõidukitele lubatud masside ja mõõtmete rikkumiste eest?

(joonige alla õige vastus)

Ei ole	Ühel korral	Rohkem kui ühel korral
--------	-------------	------------------------

2. Nimetage 1-3 põhjust, miks kutselised autojuhid teie arvates rikuvad mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid?

- a. _____
b. _____
c. _____

3. Nimetage 1-3 vahendit või karistust, mis takistaksid enim mootorsõidukijuhile kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumisi (ei pea olema hetkel kehtivad)?

- a. _____
b. _____
c. _____

4. Nimetage 1-3 põhjust, miks kutselised autojuhid teie arvates rikuvad sõidukitele lubatud suurimate masside ja mõõtmete nõudeid?

- a. _____
b. _____
c. _____

5. Nimetage 1-3 vahendit või karistust, mis takistaksid enim sõidukitele lubatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumisi juhtide poolt (ei pea olema hetkel kehtivad)?

- a. _____
b. _____
c. _____

Küsimustega küsimustiku või tulemuste osas võite pöörduda priit.kiidron@politsei.ee.

LISA 2. KONTROLLIJA KÜSIMUSTIK

Kuupäev: _____ Asukoht (maakond): _____

Lugupeetud kolleeg! Käesolev küsimustik on koostatud uurimaks kehtivas liikluseaduses mootorsõidukijuhtidele kehtestatud nõudeid töö-, sõidu- ja puhkeajale (§ 130) ning sõidukite massidele ja mõõtmetele (§ 80) ja nendega seotud rikkumisi. Küsimustik on anonüümne ja selle tulemusi kasutatakse vaid statistilisel eesmärgil. Küsimustik on kahel lehel ja koosneb viiest küsimusest. Suur tänu vastamast!

1. Kui kaua olete töötanud kutseliste autojuhtide kontrollijana?

(joonige alla õige vahemik)

0-1 aastat	1-5 aastat	5-... aastat
------------	------------	--------------

2. Nimetage 1-3 põhjust, miks kutselised autojuhid teie arvates rikuvad mootorsõidukijuhtidele kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid?

a. _____
b. _____
c. _____

3. Nimetage 1-3 vahendit või karistust, mis takistaksid enim mootorsõidukijuhtidele kehtestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumisi (ei pea olema hetkel kehtivad)?

a. _____
b. _____
c. _____

4. Nimetage 1-3 põhjust, miks kutselised autojuhid teie arvates rikuvad sõidukitele lubatud suurimate masside ja mõõtmete nõudeid?

a. _____
b. _____
c. _____

5. Nimetage 1-3 vahendit või karistust, mis takistaksid enim sõidukitele lubatud masside ja mõõtmete nõuete rikkumisi juhtide poolt (ei pea olema hetkel kehtivad)?

a. _____
b. _____
c. _____

Küsimustega küsimustiku või tulemuste osas võite pöörduda priit.kiidron@politsei.ee.

LISA 3. KÜSITLETUTE VASTUSTE JAGUNEMINE KATEGOORIATESSE

1. Rikkumiste põhjused kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates jagatuna kategooriatesse:
Juht ja temaga seonduv
väsimus, laiskus ja puudulik seadusandluse tundmine, arvatakse, et ei jääda vahele, rikutakse teadlikult koju jõudmise eesmärgil, mugavus, rahvuslik tagasihoidlikkus ja nõrk ametiühing, oskamatus käsitleda meerikut, ei osata planeerida oma tööpäeva, pole suutelised enda eest seisma, unustavad ära, elu on kiire/Eestis on selline töö, et aega parajaks teha, juhtide oma rumalus/hooletus/ükskõiksus/enda huvid, arvestatakse sõidu ja puhkeaega valesti, mõned ei viitsi sellele mõelda/panevad umbes koorma peale, vale kauba jaotus/paigutamine, kogemata, ei kontrollita veoloa olemasolu
Võimalus saada lisatulu
palga pärast, töö hinnad madalad/töötasu on väike, tükitöö/ajatöö/tasustamine km hind, seisutundi ei maksta, firmale raha sisse tuua/konkurents, palk seotud veetava kogusega, et saaks tööd, kartes töökohta kaotada, et rohkem saaks vedada, ülekaalulised koormad on tasuvamad
Tööandja/töökäsk
tööandja surve/käsk, logistikute halvasti koostatud marsruudid, liiga palju töökohustusi, töö valesti planeerimine tööandja poolt, praamid saartele, mis dikteerivad töö- ja puhkeaega, tekivad laadimisel ülemäärane seismine/laadimistähtajad, tööandja käsk/nõudmine/korraldus, et tööst ilma ei jääks, logistikud pole seadustest teadlikud/kehv logistika, tööpäevad on pikad, nõutakse kauba kohale saamist varem, töökoormus liiga suur, riigipühad/sõidukeelud, ei jõuta õigeks ajaks kohale/sihtkohta, jaotusvedudega kaupade kellaajaliselt kohale toimetamisel/töö iseloom nõuab/toiduainete veo eripära, laevale jõudmine, kokkuostja ja tellija ei soovi kaupa kaua oodata, soov kokku hoida erilubade maksmiselt, teadmine, et enamikel juhtudel ülekaalu eest trahvi maksab firma kinni, koormad laaditakse sageli juhile ette/logistika firmad annavad vale kaale ja pikkust, tellijate nõudmisel, logistikute õhutamisel, ei ole võimalik teistmoodi transportida, firmale raha sisse tuua/omanike suur kasumi soov, hoides kokku vedude kulusid, auto ressursi tuleb ära kasutada
Muud olud
puudulik seadusandlus, ei ole kusagil parkida/parklate vähesus, teeolud/ettearvamatused ja ootamatused, liiklusummikud, puhkeaja nõuded ei ole õiged, tööaeg on liiga lühike, talvisel ajal koorma külmumine, kontrollimise võimaluse puudumine/ei oska hinnata koormat, sõidukite kandevõime on lubatust rohkem/lubatud massid on liiga madalad, veohanked on selliselt koostatud, veohinnad on madalad, küsimus Eesti Vabariigi valitsusele, firmade kehv asukoht - kehv ligipääs veoautodele, osadele firmadele makstakse tonnide pealt, koppel pole kaalusid peal
Kontrollija/järelevalvaja
nõrk liiklusjärelvalve, riigi tegemata töö, karistatakse ka 1-5 minuti sõiduaja ületamise eest, transpordisüsteemi niigel kontroll
Ei oska öelda/ei tea
ei oska öelda/ei tea
2. Rikkumisi ennetavad tegurid kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvates jagatuna kategooriatesse:
Juhi jaoks paremad töötingimused
firmades kasutada ainult päevapalga põhimõtet, kui palk oleks normaalne/palgatõus, töötingimused paremaks, veohinnad peaks tõusma, ajatöö, autojuhi elutingimused paremaks
Töö(käsu)andja kaasvastutus
tööandjale suurem vastutus autojuhi rikkumise korral (ka automaatselt), vedude eest vastutava isiku vastutusele võtmine, logistikute kaasvastutus/trahvimine, vedude eest vastutava isiku vastutus, ettevõtete kaasvastutus/karistamine (omanikfirma, vedajafirma)
Muude tingimuste parendamine
rohkem sisukamad koolitused, korralike parklate olemasolu, aeg, transpordi hinnad kõrgemaks, sõidukeeldude vähendamine või likvideerimine, logistika parem töö korraldus, firma peaks jälgima, et juht ei rikuks, ümarpalgi veo korral kokkuostja kaalub koorma ja rohkem vastu ei võta, firma peaks tagama koorma kontrollimise võimaluse, kohustuslikud õppepäevad teatud tunnid kuus, peaks olema koppel kaalud /laadimiskohas kaalud/autodele kaalud/peaks saama iga koormat kaaluda, väiksemad sõidukid, asutused peavad tellima ühe auto asemel kaks/kahe reisi asemel üks, sõbralik suhtumine, vastuvõtu firmad ei maksaks ületonnaazi eest, kõik teavad, et juhid ei puutu asjasse
Kehtivate õigusnormide muutmine

<p>ettevõtted ei maksa juhi eest trahve kinni, nõuete rikkumisel ei maksa tööandja rohkem palka, kohustuslikud õppepäevad teatud tunnid kuus, vastutus ka logistikafirmadele, ettevõttelt ebauusa tulu väljanõudmine, riigisisel veol võiks olla vähem jäigad reeglid, uute seaduste vastu võtmine, reeglid võiksid olla leebemad, ei pea täpselt sekundi pealt järke ajama, riigihanke parem korraldamine vältimaks ebareaalset pakkumisi, seaduse muutmine vedaja ja tellija kohapealt/kaasvastutus ja karistamine, seadusega kehtestatud miinimum veohind, tellimuse tegija lõpetab lepingu vigade avastamisel, mõõtmised võiks pikemad olla, tõsta tonnaaži, rangemad nõuded, karistada laadija firmat/saatjafirmat, normaalsed teljekoormused (tehase/täismass peab sõltuma telgedest</p>
<p>Kontrolli/järelevalve muutmine</p>
<p>tuleb rakendada juhtimiselt kõrvaldamist ning kontrollida selle täitmist, musta nimekirja tegemine (ettevõtetest), suurem liiklusjärelevalve teostamine, politsei poolt lojaalsem suhtumine, suurem kontroll välisriigi sõidukite suhtes, kontroll firmade üle/rohkem firmasid kontrollida, rikkumise kohustuslik täitmine, rangem kontroll, mõjutama tööandjaid, et ei survestataks töötajaid, suuremat kontrolli tööandja poolt</p>
<p>Karistuse muutmine</p>
<p>karmimad karistused autojuhile ja tööandjale, rikkumise teistkordsusel korduseksam, juhtimisõiguse peatamine, kutsetunnistuse kehtetuks tunnistamine/peatamine, kui juht saab karistada peab läbima kohustusliku koolituse, autojuhikaardi ära võtmine, sõidukeeld, punktisüsteem (teatud arv =juhtimisõiguse kaotus), EL mõistes pettusena käsitletavat teod/eriti raske rikkumine –arest, karmimad karistused, sõiduk koos koormaga pannakse seisma kuni trahv on tasutud, firma veoloa peatamine või ära võtmine, hoiatus, ärge trahvige utoopiliste asjade eest, auto arestimine, karistused on isegi küllalt karmid, trahvimäärade suurendamine, rahatrahvi tasumine kohapeal, sõiduki konfiskeerimine mitmenda rikkumise korral, eksimuste ilmnmisel ei või firma 2-3 aastat konkurssidel osaleda, rahatrahv/juhi karistamine, karistused proportsionaalsemaks, kaotage ära utoopilised trahvi summad</p>
<p>Ei oska öelda/ei tea</p>
<p>ei oska öelda/ei tea</p>

LISA 4. KUTSELISTE AUTOJUHTIDE JA KONTROLLIJATE VASTUSED JAGATUNA KATEGOORIATESSE KOOS VASTUSE ESINEMISSAGEDUSEGA

Tabel 1. Küsitletute vastused töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumiste põhjuste kohta

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Rikkumise põhjused:	Kokku	Protsent	Rikkumise põhjused:	Kokku	Protsent
Juht ja temaga seonduv			Juht ja temaga seonduv		
unustavad ära	2	0.92	rikutakse teadlikult koju jõudmise eesmärgil	5	5.43
keeruline on planeerida päeva 1 minuti täpsusega	1	0.46	ei tunta seadust	12	13.04
elu on kiire/Eestis on selline töö	3	1.38	rikutakse laiskusest ja mugavusest	1	1.09
koju jõudmise eesmärgil	20	9.17	rahvuslik tagasihoidlikkus ja nõrk ametiühing	1	1.09
kui elad autos siis aega parajaks teha	1	0.46	oskamatus käsitleda meerikut	1	1.09
juhtide oma rumalus/hooletus/ükskõiksus/enda huvid/teadmatus	11	5.05	juhid on nõuete osas ükskõiksed	2	2.17
arvestatakse sõidu ja puhkeajaga valesti	1	0.46	arvatakse, et ei juhtu midagi ega jääda vahele	1	1.09
väsimus	1	0.46	ei osata planeerida oma tööpäeva	1	1.09
			pole suutelised enda eest seisma	1	1.09
Kokku kategoorias	40	18.35	Kokku kategoorias	25	27.17
Võimalusest saada lisatulu			Võimalus saada lisatulu		
palga pärast/soov rohkem teenida	43	19.72	hea töötasu saamise nimel	30	32.61
töö hinnad madalad/töötasu on väike	5	2.29	ebaaus konkurents	1	1.09
tükitöö/ajatöö/tasustamine km hind, seisutundi ei maksta	3	1.38	hirm kaotada töö, kui ei sõida rohkem kui lubatud	1	1.09
firmale raha sisse tuua/konkurents	6	2.75			
Kokku kategoorias	57	26.15	Kokku kategoorias	32	34.78
Tööandja/töökäsk			Tööandja/töökäsk		
tekivad laadimisel ülemäärane seismine/laadimistähtjad	3	1.38	tööandja surve käsul	20	21.74
tööandja käsk/nõudmine/korraldus	30	13.76	logistikute halvasti koostatud marsruudid	11	11.96
et tööst ilma ei jääks	3	1.38	liiga palju töökohustusi	1	1.09
logistikud pole seadustest teadlikud/kehv logistika	19	8.72	töö valesti planeerimine tööandja poolt	1	1.09
tööpäevad on pikad	2	0.92	praamid saartele, mis dikteerivad töö- ja puhkeajaga	1	1.09
nõutakse kauba kohale saamist varem	3	1.38			
töökoormus liiga suur	1	0.46			
riigipühad, sõidukeelud	2	0.92			
ei jõuta õigeaks ajaks kohale, sihtkohta	12	5.50			
laevale jõudmine	3	1.38			
jaotusvedudega kaupade	5	2.29			

kellaajaliselt kohale toimetamisel/töö iseloom nõuab/toiduainete veo eripära/					
Kokku kategoorias	83	38.07	Kokku kategoorias	34	36.96
Muud olud			Muud olud		
ei ole kusagile parkida, parklate vähesus	17	7.80	puudulik seadusandlus	1	1.09
teeolud/ettearvamatused ja ootamatused (ummikud)	6	2.75			
liikluses ei ole võimalik alati lõpetada tööpäeva õigel ajal	1	0.46			
puhkeaja nõuded ei ole õiged	1	0.46			
tööaeg on liiga lühike	2	0.92			
nõuded on väga piiratud	1	0.46			
talvisel ajal koorma külmumine	1	0.46			
Kokku kategoorias	29	13.30	Kokku kategoorias	1	1.09
Kontrollija/järelevalvaja			Kontrollija/järelevalvaja		
nõrk liiklusjärelevalve	1	0.46			
riigi tegemata töö	1	0.46			
karistatakse ka 1-5 minuti sõiduaja ületamise eest	2	0.92			
transpordisüsteemi nigel kontroll (ei pea silmas politseid)	1	0.46			
Kokku kategoorias	5	2.29	Kokku kategoorias	0	0.00
Ei oska öelda/ei tea			Ei oska öelda/ei tea		
ei oska öelda/ei tea	4	1.83			
Kokku kategoorias	4	1.83	Kokku kategoorias	0	0.00
Kokku	218	100.00	Kokku	92	100.00

Tabel 2. Küsitletute vastused vahendite või karistuste kohta, mis takistaksid töö-, sõidu- ja puhkeaja rikkumisi

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Vahendid/karistused, mis takistaksid:	Kokku	Protsent	Vahendid/karistused, mis takistaksid:	Kokku	Protsent
Juhi jaoks paremad töötingimused			Juhi jaoks paremad töötingimused		
kui palk oleks normaalne/palgatõus	11	7.75	firmades kasutada ainult päevapalga põhimõtet	1	1.18
töötingimused paremaks	1	0.70			
autojuhi elutingimused paremaks	1	0.70			
töötasu ajatöö järgi	5	3.52			
Kokku kategoorias	18	12.68	Kokku kategoorias	1	1.18
Töö(käsu)andja kaasvastutus			Töö(käsu)andja kaasvastutus		
karistada firmat/tööandjat	29	20.42	tööandjale suurem vastutus autojuhi rikkumise korral (ka automaatselt)	11	12.94
tuleb panna vastutus ka tööandjale	1	0.70	firmasid tuleks karistada; rohkem tööandjaid karistama	10	11.76
logistikute kaasvastutus	5	3.52	vedude eest vastutava isiku vastutusele võtmine	3	3.53
Kokku kategoorias	35	24.65	Kokku kategoorias	24	28.24
Muude tingimuste parendamine			Muude tingimuste parendamine		

korralike parklate olemasolu	9	6.34	sisukamad koolitused	4	4.71
aeg	1	0.70			
transpordi hinnad kõrgemaks	2	1.41			
sõidukeeldude vähendamine või likvideerimine	2	1.41			
rohkem koolitusi	1	0.70			
logistika parem töö korraldus	5	3.52			
firma peaks jälgima, et juht ei rikuks	2	1.41			
Kokku kategoorias	22	15.49	Kokku kategoorias	4	4.71
Kehtivate õigusnormide muutmine			Kehtivate õigusnormide muutmine		
riigisisel veol võiks olla vähem jäigad reeglid	4	2.82	ettevõtted ei maksa juhi eest trahve kinni	1	1.18
uute seaduste vastu võtmine	2	1.41	nõuete rikkumisel ei maksa tööandja rohkem palka	1	1.18
tuleb muuta seadused paremaks	1	0.70	kohustuslikud õppepäevad teatud tunnid kuus	1	1.18
reeglid võiksid olla leebemad	2	1.41	vastutus ka logistikafirmadele	2	2.35
ei pea täpselt sekundi pealt järke ajama	1	0.70	ettevõttelt ebaausa tulu väljanõudmine	1	1.18
tellija karistamine	1	0.70			
Kokku kategoorias	11	7.75	Kokku kategoorias	6	7.06
Kontrolli/järelevalve muutmine			Kontrolli/järelevalve muutmine		
politsei poolt lojaalsem suhtumine	1	0.70	tuleb rakendada juhtimiselt kõrvaldamist ning kontrollida selle täitmist	3	3.53
suurem kontroll välisriigi sõidukite suhtes	1	0.70	musta nimekirja tegemine (ettevõtetest)	1	1.18
kontroll firmade üle/rohkem firmasid kontrollida	3	2.11	suurem liiklusjärelevalve teostamine	9	10.59
rikkumise kohustuslik täitmine	1	0.70			
rangem kontroll	5	3.52			
mõjutama tööandjaid, et ei survestataks töötajaid	1	0.70			
Kokku kategoorias	12	8.45	Kokku kategoorias	13	15.29
Karistuse muutmine			Karistuse muutmine		
rahatrahv	10	7.04	karmimad karistused autojuhile	3	3.53
hoiatus	6	4.23	rikkumise teistkordsusel korduseksam	1	1.18
ärge trahvige utoopiliste asjade eest	1	0.70	juhtimisõiguse peatamine	15	17.65
auto arestimine	1	0.70	kutsetunnistuse kehtetuks tunnistamine/peatamine	3	3.53
veapunkti süsteem	2	1.41	kui juht saab karistada peab läbima kohustusliku koolituse	2	2.35
juhtimisõiguse ära võtmine	2	1.41	autojuhikaardi ära võtmine	1	1.18
karistused on isegi küllalt karmid	1	0.70	sõidukeeld	2	2.35
sõidukeeld suure rikkumise korral	1	0.70	punktisüsteem, teatud arv =juhtimisõiguse kaotus	4	4.71
trahvimäärade suurendamine	4	2.82	EL mõistes pettusena käsitletavad teod -arest	1	1.18
korduvate rikkumiste puhul koolitus	1	0.70	karmimad karistused	1	1.18
firmalt veolitsentsi äravõtmine	1	0.70	sõiduk koos koormaga pannakse seisma kuni trahv on tasutud	1	1.18

		0.00	firma veoloa peatamine või ära võtmine	3	3.53
Kokku kategoorias	30	21.13	Kokku kategoorias	37	43.53
Ei oska öelda/ei tea			Ei oska öelda/ei tea		
ei oska öelda/ei tea	14	9.86			
Kokku kategoorias	14	9.86	Kokku kategoorias	0	0.00
Kokku	142	100.00	Kokku	85	100.00

Tabel 3. Küsitletute vastused sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumiste põhjuste kohta

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Rikkumise põhjused tulenevad:	Kokku	Protsent	Rikkumise põhjused tulenevad:	Kokku	Protsent
Juht ja temaga seonduv			Juht ja temaga seonduv		
juhi teadmatus ja hoolimatus	1	0.57	politseiga kassi-hiire mäng on põnev	1	1.15
kogemata	2	1.15	laiskus ja teadmatus veolubade saamise kohta	1	1.15
			teadmatus ja puudulik seadusandluse tundmine	2	2.30
			arvatakse, et ei jääda vahele	1	1.15
			mõned ei viitsi sellele mõelda, panevad umbes koorma peale	1	1.15
			vale kauba jaotus, paigutamine	1	1.15
			ei kontrollita veoloa olemasolu	1	1.15
Kokku kategoorias	3	1.72	Kokku kategoorias	8	9.20
Võimalus saada lisatulu			Võimalus saada lisatulu		
palga pärast/võimalus rohkem raha teenida	28	16.09	soov rohkem palka teenida (palk seotud veetava kogusega)	32	36.78
et saaks tööd	5	2.87	oht töö kaotada-järjekord on juukse taga	1	1.15
kartes töökohta kaotada	6	3.45			
et rohkem saaks vedada	1	0.57			
konkurents	4	2.30			
ülekaalulised koormad on tasuvamad	1	0.57			
Kokku kategoorias	45	25.86	Kokku kategoorias	33	37.93
Tööandja/töökäsk			Tööandja/töökäsk		
ülemused nõuavad/tööandja korraldusel	28	16.09	kulude kokkuhoid- suurema koorma puhul üks sõit jääb ehk tegemata	1	1.15
koormad laaditakse sageli juhile ette/logistika firmad annavad vale kaale ja pikkust	5	2.87	kokkuostja ja tellija ei soovi kaupa kaua oodata	1	1.15
tellijate nõudmisel	8	4.60	soov kokku hoida erilubade maksimiselt	1	1.15
logistikute õhutamisel	6	3.45	tööandja surve (nõudmisel)	23	26.44
kehv logistika	2	1.15	teadmine, et enamikel juhtudel ülekaalu eest trahvi maksab firma kinni	3	3.45
ei ole võimalik teistmoodi transportida	1	0.57			
firmale raha sisse tuua/omanike suur kasumi soov	6	3.45			

hoides kokku vedude kulused	1	0.57			
auto ressursi tuleb ära kasutada	6	3.45			
Kokku kategoorias	63	36.21	Kokku kategoorias	29	33.33
Muud olud			Muud olud		
küsimus Eesti Vabariigi valitsusele	1	0.57	kontrollimiste võimaluse puudumine/ei oska hinnata koormat	8	9.20
lubatud massid on liiga madalad	5	2.87	sõidukite kandevõime on lubatust rohkem	1	1.15
veohinnad on liiga madalad	13	7.47	veohanked on selliselt koostatud	2	2.30
firmade kehv asukoht - kehv ligipääs veoautodele	3	1.72	veohinnad on madalad	4	4.60
osadele firmadele makstakse tonnide pealt	2	1.15			
riik korraldab hankeid tihumeetri ja tonni veo kohta	2	1.15			
ei oska silmaga hinnata koorma kogust/puudub võimalus kaalumiseks/koppadel pole kaalusid peal	27	15.52			
Kokku kategoorias	53	30.46	Kokku kategoorias	15	17.24
Kontrollija/järelevalvaja			Kontrollija/järelevalvaja		
vähene kontroll	1	0.57	nõrk liiklusjärelevalve	2	2.30
Kokku kategoorias	1	0.57	Kokku kategoorias	2	2.30
Ei oska öelda/ei tea			Ei oska öelda/ei tea		
ei oska öelda/ei tea	9	5.17			
Kokku kategoorias	9	5.17	Kokku kategoorias	0	0.00
Kokku	174	100.00	Kokku	87	100.00

Tabel 4. Küsitletute vastused vahendite või karistuste kohta, mis takistaksid sõidukitele kehtestatud masside ja mõõtmete rikkumisi

Kutseliste autojuhtide vastused			Kontrollijate vastused		
Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	Protsent	Vahendid/karistuse, mis takistaksid:	Kokku	Protsent
Juhi jaoks paremad töötingimused			Juhi jaoks paremad töötingimused		
veohinnad peaks tõusma	8	5.52			
õiglane töötasu	5	3.45			
ajatöö	4	2.76			
Kokku kategoorias	17	11.72	Kokku kategoorias	0	0.00
Töö(käsu)andja kaasvastutus			Töö(käsu)andja kaasvastutus		
firmadele suured trahvid ettevõtete kaasvastutus/karistamine	2	1.38	vedude eest vastutava isiku vastutus	2	2.25
ettevõtete karistamine (omanikfirma, vedajafirma)	2	1.38	vedajate karistamine	22	24.72
peaks rohkem pöörama tähelepanu tööandjatele	28	19.31			
tuleb samuti panna vastutus tööandjale	1	0.69			
logistikute trahvimine	1	0.69			
	7	4.83			
Kokku kategoorias	41	28.28	Kokku kategoorias	24	26.97

Muude tingimuste parendamine			Muude tingimuste parendamine		
logistika parem organiseerimine	3	2.07	ümarpalgi veo korral kokkuostja kaalub koorma ja rohkem vastu ei võta	4	4.49
peaks olema koppel kaalud /laadimiskohas kaalud/autodele kaalud/peaks saama iga koormat kaaluda	7	4.83	firma peaks tagama koorma kontrollimise võimaluse	2	2.25
väiksemad sõidukid	1	0.69	kohustuslikud õppepäevad teatud tunnid kuus	1	1.12
asutused peavad tellima ühe auto asemel kaks/kahe reisi asemel üks	2	1.38			
sõbralik suhtumine	1	0.69			
vastuvõtu firmad ei maksaks ületonnaaži eest	3	2.07			
kõik teavad, et juhid ei puutu asjasse	1	0.69			
Kokku kategoorias	18	12.41	Kokku kategoorias	7	7.87
Kehtivate õigusnormide muutmine			Kehtivate õigusnormide muutmine		
mõõtmised võiks pikemad olla	1	0.69	riigihanke parem korraldamine vältimaks ebareaalseid pakkumisi	5	5.62
lubada sõita lubatust suurema koormaga	3	2.07	seaduse muutmine vedaja ja tellija kohapealt	1	1.12
tõsta tonnaaži	3	2.07	seadusega kehtestatud miinimum veohind	1	1.12
rangemad nõuded	1	0.69	vastutus ka veo tellijale	1	1.12
karistada laadija firmat/saatjafirmat	9	6.21	kauba laadija karistamine	1	1.12
tellijate kaasvastutus/karistamine	4	2.76	ettevõttelt ebaausa tulu väljanõudmine	1	1.12
normaalsed teljekoormused, tehase/täismass peab sõltuma telgedest	3	2.07	veose saatja vastutus	2	2.25
			tellimuse tegija lõpetab lepingu vigade avastamisel	1	1.12
Kokku kategoorias	24	16.55	Kokku kategoorias	13	14.61
Kontrolli/järelvalve muutmine			Kontrolli/järelvalve muutmine		
suuremat kontrolli tööandja poolt	2	1.38	suurem liiklusjärelvalve	6	6.74
tõhusam kontroll/suurem liiklusjärelvalve	4	2.76	juhtimiselt kõrvaldamise täitmise kontroll	1	1.12
suurem kontroll välisriigi sõidukite üle	1	0.69			
Kokku kategoorias	7	4.83	Kokku kategoorias	7	7.87
Karistuse muutmine			Karistuse muutmine		
rahatrahv/juhi karistamine	10	6.90	korduseksam juhile	1	1.12
hoiatus	2	1.38	juhtimisõiguse peatamine	14	15.73
sõidu katkestamine	1	0.69	kutsetunnistuse peatamine	2	2.25
karistused proportsionaalsemaks	1	0.69	rahatrahvi tasumine kohapeal, seniks kõrvaldatakse sõiduk ja haagis liiklusest	1	1.12
rangemad karistused/suuremad trahvid	3	2.07	karmistada karistuspoliitikat	1	1.12
juhilubade äravõtmine/juhtimisõiguse peatamine	2	1.38	sõiduki konfiskeerimine mitmenda rikkumise korral	2	2.25
rikkujate täiendkoolitusele	1	0.69	mõneks ajaks sõiduk hoiule	1	1.12

saatmine			(mitte ei konfiskeeri)		
veolubade/litsentside äravõtmine	1	0.69	punktisüsteem juhtide osas	1	1.12
kaotage ära utoopilised trahvi summad	1	0.69	karistada juhti ülekoormusest tingitud purunemiste puhul	1	1.12
			eriti raskete rikkumiste puhul arest	1	1.12
			sõidukeeld	3	3.37
			eksimuste ilmnemisel ei või firma 2-3 aastat konkurssidel osaleda	1	1.12
			firma veoloa äravõtmine või peatamine	5	5.62
			karmimad karistused juhile ja tööandjale	4	4.49
Kokku kategoorias	22	15.17	Kokku kategoorias	38	42.70
Ei oska öelda/ei tea			Ei oska öelda/ei tea		
ei oska öelda/ei tea	16	11.03			
Kokku kategoorias	16	11.03	Kokku kategoorias	0	0.00
Kokku	145	100.00	Kokku	89	100.00