

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Liisi Voksepp

LIIKLUSTRAHVIDE DÜNAAMIKA JA ARENG 2005-2009

Lõputöö

Juhendaja: Uno Silberg, PhD

Tallinn 2009

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	3
1. TRAHVIDE OLEMUS	5
1.1. Trahvidega seotud mõisted.....	5
1.2. Liiklusväärted	8
2. TRAHVIDE DÜNAAMIKA.....	16
2.1. Trahvide areng ja muutused aastatel 2005 – 2008.....	16
2.2. 2008 ja 2009 aasta seadusemuudatuse võrdlus.....	23
KOKKUVÕTE.....	30
SUMMARY.....	32
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	33
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	35
LISA 1. Karistuspraktika liiklusväärtegade eest (rahatrahv)	36

SISSEJUHATUS

Trahv on mõjutusvahend, millega tahetakse mõjutada inimesi mitte toime panema õigusrikkumisi ning nendest hoiduma. Lõputöös kirjeldab autor kehtivaid liiklustrahve Eesti tasandil. Võrdleb omavahel erinevate aastate trahvimäärasid ja analüüsib, kuidas on trahvid ja trahvimäärad Eestis muutunud 2009. aasta seisuga ning kui suure osa moodustavad trahvid riigieelarvest.

Trahve tehakse mõlema õigusrikkumise korral – väärtegede ja kuritegede eest. Seega on kasutusel kaks erinevat mõistet. Väärtegede puhul on tegemist rahatrahviga ja kuritegede korral määratakse rahaline karistus. Selline eristamine on vajalik selleks, et paremini eristada väärteo- ja kuriteokoosseise.

Töö eesmärk on analüüsida liiklustrahvide dünaamikat ja arengut aastatel 2005 – 2009.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on vaja täita järgmised ülesanded:

- anda ülevaade trahvidega seotud mõistetest ning kirjeldada lähemalt liiklusväärtegeid;
- võrrelda määratud trahvide loetelusid vaadeldavate aastate lõikes;
- anda hinnang toimunud muudatuste efektiivsusele;
- analüüsida trahvide arengut ja muutusi aastatel 2005 – 2008;
- võrrelda 2009. aastal kehtima hakkavaid seaduse muudatusi 2008. aasta seisuga;
- uurida, kas liiklustrahvide kõrge määra ja tihe määramissagedus on õigustatud.

Teema on aktuaalsus on tingitud sellest, et laekuvate trahvide summad on viimasel aastal palju tõusnud. Selle põhjuseks on trahvimäärade tõus ja trahvitavate rikkumiste arvu kasv. See ei tähenda seda, et rikkumisi on oluliselt rohkem, pigem on kasvanud avastamise määr ning õigusrikkumiste eest trahvimine. Hea külg on see, et riigikassasse laekub selle võrra rohkem raha, mis on igati tänuväärne praegusel raske majandusolukorraga perioodil.

Töö kirjutamisel kasutatakse empiirilist ja analüütilist uurimismeetodit. Vajalike teadmiste saamiseks analüüsib autor eestikeelseid allikaid ning politseiametist saadud statistilisi andmeid.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis jagunevad neljaks alapeatükiks. Esimeses käsitletakse trahvide olemust. Kajastamist leiavad erinevad trahvidega seotud mõisted ja liiklusväärted üldiselt. Teises peatükis toob autor välja erinevate aastate trahvimäärad ja nende muutused. Analüüsib erinevaid trahviotsuseid ning summasid vaadeldava perioodi jooksul.

Olulisemad allikad, mida autor lõputöös kasutab on Eesti Vabariigi põhiseadus, karistusseadustik, liikluseadus, ühistranspordiseadus, teeseadus, autoveoseadus ja liikluskindlustuse seadus. Lisaks eelnimetatule kasutab autor politseiameti seisukohti ja viimastelt saadud informatsiooni. Samuti erialast kirjandust ja interneti allikaid.

Töö tulemusena valmib ülevaade erinevatest liiklusrikkumistega seotud trahvidest ning nende tekkepõhjustest, mida liiklejad saavad kasutada liiklemises vajalike teadmiste täiendamiseks. Samas annab töö hea ülevaate kõigile temast huvitatule.

1. TRAHVIDE OLEMUS

1.1. Trahvidega seotud mõisted

Trahv on ühekordselt makstav rahasumma, õigusrikkumise toimepanija suhtes kohaldatav karistus¹. Rahatrahv on karistus, mille kandmine seisneb kohustuses loovutada teatav rahasumma kas riigi- või kohaliku eelarvesse või kahjukannatajale². See on rahanõue, mis määratakse karistusena haldusõigusrikkumise või kuriteo eest. Eestis mõistetakse rahatrahvi päevamäärades, mida arvutatakse miinimumpalga alusel.³ Eesti põhiseaduse (PS) § 113 alusel sätestab riiklikud trahvid seadus. See tähendab, et maksete kehtestamine on parlamendi suveräänne ja võõrandamatu õigus⁴.

Karistusseadustikus (KarS) kasutatakse kuriteo eest määratava karistuse tähistamiseks mõistet "rahaline karistus" (§ 44), väärteo eest määratakse "rahatrahv" (§ 47 lg 1). Rahalise karistuse ja rahatrahvi ühiseks soomõisteks on trahv. Nii rahaline karistus kui ka rahatrahv seisnevad rahalises sissenõudes süüdlase varale. Erinevused kahe trahviliigi vahel seisnevad siiski nende arvutamise alustes ja asendamises.⁵

Tuntakse veel nn protsessitrahve, mida võib kohus määrata näiteks kohtuistungil korda rikkunud protsessiosalisele. Trahviga sarnane kohustus on sunniraha. Kuna trahv on mõjutusvahend, siis peab trahvi suurus vastama õigusrikkuja tegevuse raskusele, süü vormile jne. trahvi suurus võib sõltuda ka süüdlase sissetulekust, kuid trahvil ei tohi olla fiskaalset eesmärki. Trahviga ei saa riigi- ja omavalitsusi, sest see oleks vastuolus trahvi olemusega.⁶

¹ Maurer. K. 2000. Õigusleksikon. Tallinn: Interlex OÜ, 328.

² Mereste. U. 2003. Majandusleksikon II. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 167.

³ Trahv. 1994. Eesti entsüklopeedia VII. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 671.

⁴ Rahandus ja riigieelarve. http://www.eesti.ee/est/rahandus_ja_riigieelarve 27. 03 2009.

⁵ Pikamäe. P. Sootak. J. 2004. Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura, 165.

⁶ Lehis. L. 2004. Maksuõigus. Tallinn: Juura, 41-42.

Kohus võib kuriteo eest mõista rahalise karistuse 30 kuni 500 päevamäära. Rahalise karistuse päevamäära suuruse arvutab kohus süüdimõistetu keskmise päevasissetuleku alusel. Arvestatud päevamäära suurus ei või olla väiksem kui miinimumpäevamäär. Juriidilisele isikule võib kohus mõista rahalise karistuse 50 000 kuni 250 000 000 krooni. (KarS § 44)

Rahaline karistus füüsilise isiku jaoks on sätestatud päevatrahvina, mille puhul määratakse summa suurus kahe kriteeriumiga, millest üks väljendab süüteo raskust ja teine süüdlase varanduslikku seisundit. Tasumisele kuuluva rahalise karistuse lõplik suurus saadakse nimetatud kahe kriteeriumi omavahelise korrutisena. KarS § 44 lg 1 kehtestatud alamäär ja ülemmäär kehtivad kõikide kuritegude jaoks.

Rahalise karistuse kui karistuse eesmärkide saavutamiseks tuleb rahalise karistuse mõistmisel arvestada järgmisi asjaolusid. Kohus peab enne selle mõistmist selgitama, kas süüdlasel on selle tasumine võimalik. Kui süüdlasel puuduvad võimalused rahalise karistuse tasumiseks, tuleks selle mõistmisest hoiduda. Juhul kui on otsustatud rahalise karistuse mõistmise kasuks, tuleb konkreetselt kuritegu arvestades ja karistuse mõistmise üldalustest lähtudes kohtul kindlaks määrata päevamäärade arv. Seejärel arvutatakse välja süüdlase kindel päevasissetulek, mille korrutamisel päevamäärade arvuga saadaksegi süüdlase poolt tasumisele kuuluv rahalise karistuse summa.⁷

Näiteks mõistab kohus süüdlasele, lähtudes karistuse mõistmise üldalustest, toimepandud kuriteo eest rahalise karistuse 300 päevamäära. Tulenevalt süüdlase aasta netosissetulekust kriminaalmenetluse alustamisele vahetult eelnenud aastal (350 000), arvutatakse välja süüdlase keskmine päevasissetulek ($350\,000 : 400 = 875$ krooni). Selle korrutamisel päevamäärade arvuga (300), saadaksegi süüdlase poolt tasumisele kuuluv rahalise karistuse summa ($875 \times 300 = 262\,500$ krooni) 262 500 krooni.

KarS § 47 lg 1 alusel võib kohus või kohtuväline menetleja väärteo eest kohaldada rahatrahvi kolm kuni kolmsada trahviühikut. Trahviühik on rahatrahvi baassumma, mille suurus on kuuskümmend krooni. Juriidilisele isikule võib § 47 lg 2 alusel kohus või kohtuväline

⁷ Pikamäe. P. Sootak. J. 2004. Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura, 165.

menetleja väärteo eest kohaldada rahatrahvi viissada kuni viissada tuhat krooni. Antud paragrahv sätestab väärteo eest kohaldatava põhikaristusena rahatrahvi nii füüsilise kui juriidilise isiku jaoks. Vaadeldav rahatrahv on sätestatud klassikalise trahvina.

KarS § 47 lg 1 sätestab rahatrahvi füüsilise isiku jaoks, tehes seda rahatrahvi abstraktse alam- ja ülemmäära sätestamise kaudu. Karistusseadustiku stabiilsuse huvides on antud paragrahvis rahatrahvi arvutamise aluste sätestamisel otsustatud indekseerimissüsteemi kasuks. Oma olemuselt on indekseerimissüsteem sarnane kuriteo eest kohaldatava rahalise karistuse päevamäärasüsteemiga selle erinevusega, et rahatrahvi puhul ei määrata trahvi lõplikku suurust süüdlase keskmine päevasissetulek, vaid trahvisumma suurus on seotud kõikide süüdlaste jaoks ühese, seaduses fikseeritud indeksiga (trahviühikuga).

Indekseerimissüsteemi kohaselt toimub ka rahatrahvi mõistmine kahes etapis: esmalt määrab kohtuväline menetleja või kohus, lähtudes karistuse kohaldamise üldalustest, kindlaks konkreetse väärteo eest määratava trahviühikute arvu; seejärel korrutatakse määratud trahviühikute arv lõikes 1 sätestatud trahviühiku suurusega, milleks on 60 krooni. Saadud tulemus moodustabki süüdlase poolt tasumisele kuuluva rahatrahvi summa.⁸ Näiteks määrab kohtuväline menetleja süüdlasele väärteo eest rahatrahvi 5 trahviühikut, seega tuleb süüdlasel karistusena tasuda $5 \times 60 = 300$ krooni trahvi.

Maksukorralduseaduse (MKS) § 31 alusel on sunniraha kõrvalkohustus. Sunnirahaga tagatakse selline mitterahalise kohustuse täitmine, mida peab kohustatud isik täitma isiklikult. MKS § 136 lg 1 alusel peab sunniraha rakendamiseks eelnevalt isikule, kelle suhtes soovitakse sunnivahendit kasutada, andma kohustuse täitmiseks tähtaeg ja teda hoiatama, et kohustuse tähtpäevaks täitmatajätmise korral võidakse rakendada sunnivahendeid.

⁸ Pikamäe. P. Sootak. J. 2004. Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura, 173.

1.2. Liiklusväärted

Trahvide haldajateks on erinevad ametkonnad ja ministeeriumid. Olulisim neist on politseiamet, kelle hallata on suurim osa liiklustrahvidest. Selles peatükis kirjeldab autor, milliste üksuste alla millised trahvid kuuluvad, tuues esile enim liiklustrahve haldava üksuse.

Liiklusväärtegusid määratakse autoveoseaduse (AutoVS), liikluskindlustuse seaduse (LKindlS), liiklusseaduse, teeseaduse (TeeS) ja ühistranspordiseaduse (ÜTS) alusel. Majandus- ja kommunikatsiooniministril on õigus kehtestada: eri liiki veoste veoeeskirju; veose laadimise ja kinnitamise eeskirja⁹.

AutoVS alusel on liiklustrahve määratud § 31. '1, § 31. '2 ja § 31. '3 alusel. Enim, 150 000 krooni võrra rohkem võrreldes tasulise autoveo korraldamine tegevusloa või sõidukikaardita ja oma kulul rahvusvahelise autoveo korraldamine tegevusloa ja sõidukikaardita, on määratud trahve ühenduse tegevusloa kinnitatud ärakirja, riigisisese autoveo sõidukikaardi, EMÜ veoloa ja veoloa esitamata jätmise eest¹⁰. Summaarset kasvutendentsi on märgata just 2008. aastal. Kui 2006. aastal tehti sama väärteo eest 81 trahviotsust, nagu ka 2008. aastal, siis summad on vastavalt 125 040 krooni ja 183 840 krooni. Seega vahe on 58 800 krooni¹¹.

LKindlS alusel on määratud nelja aasta lõikes trahve vaid § 66. '1 alusel, mis kehtestab karistuse kohustusliku liikluskindlustuse kindlustuspoliisi või kindlustuslepingu sõlmimise kohustusest vabastamise tõendi esitamata jätmise või liikluskindlustuse lepingu sõlmimata jätmise eest.¹² Viimase eest oli trahve määratud nelja aasta, 2004 – 2008, lõikes 17 436 605 krooni trahve. Neist enam 2008. aastal, mil trahvisumma ulatus 5 290 020 kroonini. Koguseliselt oli aga enam trahve määratud 2006. aastal – 729 fakti enam kui 2008. aastal. See

⁹ Autoveoseadus. RT I 2002, 102, 601

¹⁰ Autoveoseadus. RT I 2008, 47, 262

¹¹ LISA 1.

¹² Liikluskindlustuse seadus. RT I 2002, 63, 387

näitab omakorda, et kahe viimase aasta jooksul on karistused liiklusväärtegade raames tõusnud. Lepingu vormid ja poliiside vormid kinnitab rahandusminister (LKindIS § 8 lg 2)¹³.

LS § 45 kohaselt on liikluse korraldamise eesmärk tagada häireteta, sujuv, võimalikult kiire, ohutu ja keskkonda minimaalselt kahjustav liiklus. Iga aastaga on liiklejate hulk kasvanud ning sellega seoses ka liiklusrikkujate arv.

Pidevalt pööratakse rõhku liikluskultuurile, mis Eestis võrreldes muude Euroopa riikidega just eeskujulik ei ole. Selle parandamiseks karistatakse rikkujaid ning seda igal aastal üha rohkem. Samuti on viimasel aastal seadust muudetud karmimaks, et liiklejatele selgitada olukorra tõsidust. Nt. kui eelneval aastal võis 20 km/h kiiruse ületamise eest teha trahvi kuni 600 krooni, siis sellest aastast on see summa kolmekordistunud, seega on trahvi summaks kuni 1 800 krooni.

Liiklusjärelvalvet teostavad politseiametnikud, abipolitseinikud ja piirivalveametnikud nende seadusega antud volituste piires.¹⁴ Liiklusjärelvalve teostamisel on õigus kasutada foto- ja videosalvestusvahendeid.¹⁵ Liiklusjärelvalve teostamisel võib kasutada mootorsõidukit jäädvustavat liiklusjärelvalveseadet, mille salvestist on võimalik vajaduse korral kasutada ka mootorsõiduki juhi tuvastamisel.¹⁶

LS alusel määratakse trahve §74 alusel ning 63 erinevat punkti. Enim raha riigieelarvesse toovad trahvid järgmiste tegude eest:

- mootorsõiduki või trammi juhtimine juhtimisõiguseta isiku poolt;
- mootorsõiduki või trammi juhtimise õiguseta isiku mootorsõidukit või trammi juhtima lubamine;
- tehnöülevaatust mitteläbinud mootorsõiduki juhtimine;
- mootorsõiduki- või trammijuhi poolt ristmikule või reguleeritud ülekäigurajale sõitmine foori keelava tule ajal;

¹³ Liikluskindlustuse seadus. RT I 2001, 43, 238

¹⁴ Liiklusseadus. RT I 2008, 28, 181

¹⁵ Liiklusseadus. RT I 2007, 54, 362

¹⁶ Liiklusseadus. RT I 2008, 54, 304

- mootorsõiduki- või trammijuhi poolt reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale tee mitteandmine;
- mootorsõiduki- või trammijuhi poolt varalise kahju või tervisekahjustuse tekitamine;
- joobeseisundis isiku mootorsõidukit juhtima lubamine või talle juhtimise üleandmine;
- mootorsõiduki või trammi juhtimine joobeseisundis;
- mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamine;
- sõiduki peatamise märguande eiramine;
- liiklusõnnetusest mitteteatamine;
- liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemine;
- mootorsõiduki- või trammijuhi poolt liiklusnõuete muu rikkumine;
- liiklusnõuete rikkumine jalakäija või muu liikleja poolt;
- parkimine keelatud kohas;
- mehaanilise ja digitaalse sõidumeeriku salvestuslehe ning juhikaardi kasutamise nõuete rikkumine.

Nagu tabelist 1 näha, on 2006. aastal nii trahviotsuste kui ka trahvide kogusumma kasvanud. Samas mõlemal aastal määrati enam trahve kiiruseületamise eest, mõlemal aastal umbes 23 000 trahviotsust. 2005. aastal oli nende koguväärtus 32 621 380 krooni, samas kui järgmisel aastal ulatus see summa juba 41 836 380 kroonini. Vaadeldava kahe aasta jooksul aga ei määratud trahve § 74. '58 - § 74. '64 alusel, kuna antud seadusemuudatus oli alles vastu võtmata.

Tabel 1. Liiklustrahvide kogusumma 2005. ja 2006. aastal¹⁷

Aasta	2006	2006	2005	2005
	Trahviotsuseid	Trahvisumma	Trahviotsuseid	Trahvisumma
Summa (kr)	90 614	239 555 450	82 915	204 449 500

¹⁷ LISA 1 alusel tehtud autori arvutused.

Vaadeldes tabelit 2, näeme, et nelja vaadeldava aasta jooksul on enam trahviotsuseid tehtud 2008. aastal ning ka trahvisumma oli suurim, ulatudes 360 194 685 kroonini. 2008. aastal tehti mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamise eest 78 881 trahviotsust, kogusummas 106 673 350 krooni. Samal ajal LS § 74. '19 alusel määrati mootorsõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis vaid 8 560 trahvi. Summaarselt aga ulatus viimase tulu samaväärseks ehk 104 138 400 kroonini.

Tabel 2. Liiklustrahvide kogusumma 2007. ja 2008. aastal¹⁸

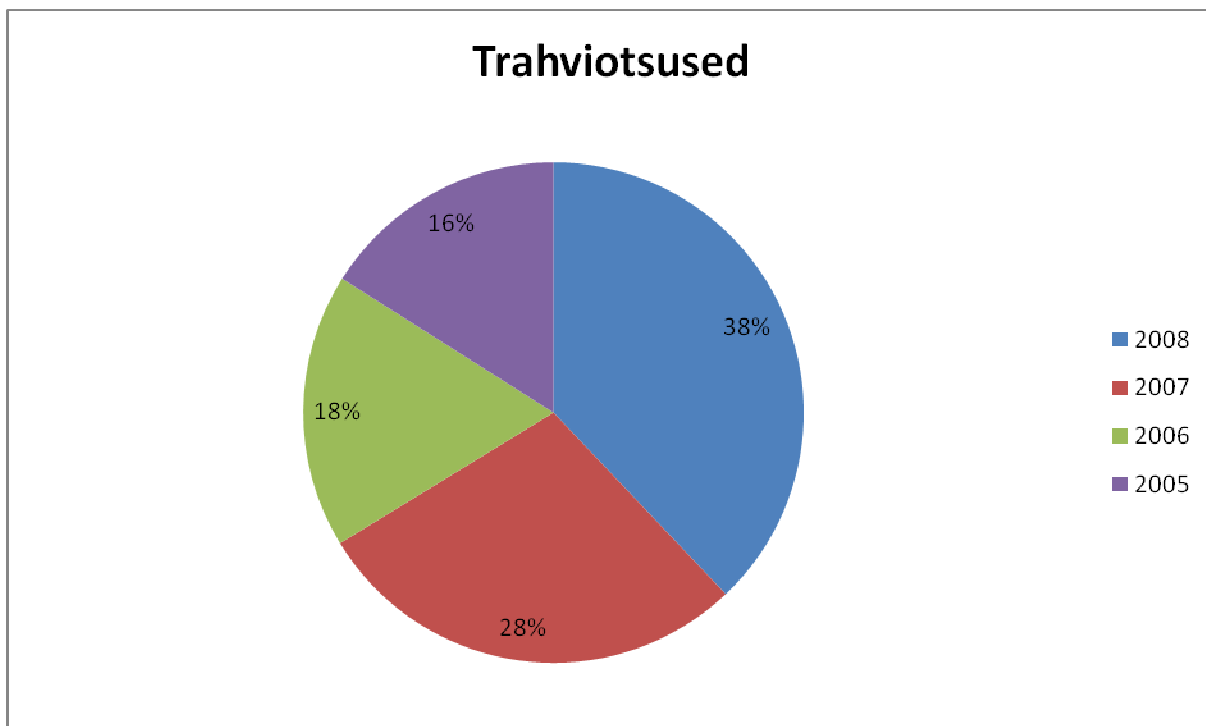
Aasta	2008	2008	2007	2007
	Trahviotsuseid	Trahvisumma	Trahviotsuseid	Trahvisumma
Summa (kr)	195 400	360 194 685	145 886	338 694 155

LS § 123 kohaselt peab juht kohandama oma sõiduki kiiruse selliseks, mis arvestab tema sõidukogemusi, teeolusid, tee ja sõiduki seisundit, veose iseärasusi, ilmastikutingimusi, liikluse tihedust ning muid liiklusolusid, et ta suudaks peatada sõiduki eespoolse nähtavusulatuse piires ning teel etteaimatava mis tahes takistuse ees. Juht peab vähendama kiirust ning vajaduse korral peatuma, kui tingimused seda nõuavad, eriti siis, kui nähtavus on halb.¹⁹ Enim trahve 2005 – 2008 aasta lõikes on määratud LS § 74. '22 alusel mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamise eest.

Kokku tehti 2005. aastast kuni 2008. aastani 1 114 815 trahviotsust. Vaadeldes joonist 1 näeme, et 2008. aastal on trahviotsuseid tehtud võrreldes 2007.aastaga 10 % rohkem ning kahe eelneva aastaga võrreldes 20% ja enam. Seega on trahviotsuste määr nelja aasta jooksul märgatavalt kasvanud.

¹⁸ LISA 1 alusel tehtud autori arvutused.

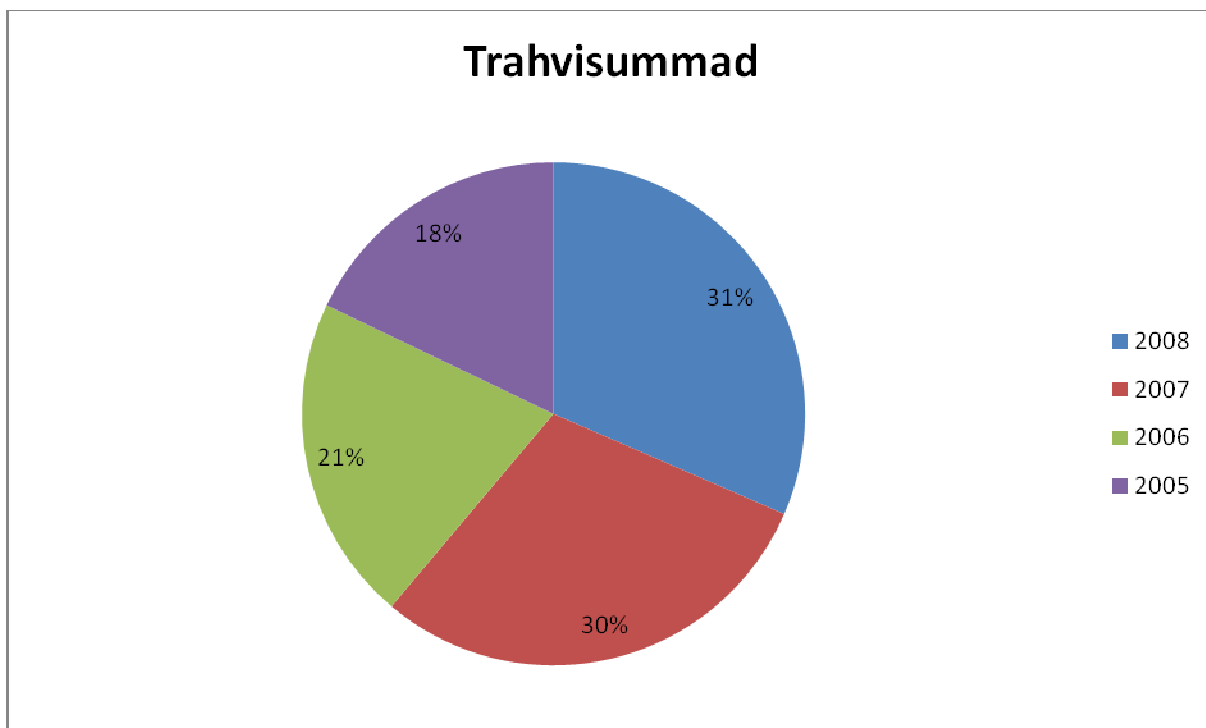
¹⁹ Liiklusseadus. RT I 2001, 15, 66



Joonis 1. 2005 – 2008 aastal tehtud liiklustrahviotsused kokku²⁰

Kokku määrati 2005. aastast kuni 2008. aastani liiklustrahve kogusummas 1 142 893 790 krooni väärtuses seega enim kasu riigieelarvesse nelja vaadeldava aasta jooksul tuli 2008. aastal. Kui trahviotsuste hulk on 2008. aastal eelnevatest aastatest märgatavalt kõrgem, siis trahvi kogusummade puhul see ei kehti. Rahaliselt on kasvutendentsi märgata juba 2007. aastal, mil trahvisummad ületasid eelneva aasta 10% võrra.

²⁰ LISA 1 alusel tehtud autori arvutused.



Joonis 2. 2005 – 2008 aastal määratud liiklustrahvisummad kokku²¹

Teeseadus sätestab tee suhtes esitatavad nõuded, tee omaniku ja liikleja õigused ja kohustused ning vastutuse liiklusohutusnõuete rikkumise eest, reguleerib teehoiu, tee kasutuse ja kaitse korraldamist ja rahastamist ning inimeste ja keskkonna kaitset liiklusest tulenevate ohtude eest. (TeeS § 1 lg 1)²²

Käesoleva seaduse ja selle alusel antud õigusaktide nõuete täitmist avalikult kasutatava tee kasutamisel ja kaitsmisel on õigus kontrollida ja teha ettekirjutusi: Maanteeameti peadirektoril või tema poolt volitatud Maanteeameti või Maanteeameti kohaliku asutuse ametnikul riigimaanteel; kohaliku omavalitsuse volikogu volitatud ametnikul kohalikul teel; politseiametnikul.²³ Nõuded kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister²⁴.

²¹ LISA 1 alusel tehtud autori arvutused.

²² Teeseadus. RT I 1999, 26, 377

²³ Teeseadus. RT I 2007, 63, 398

²⁴ Teeseadus. RT I 2003, 88, 594

Teeseaduse alusel on määratud trahve järgmiste väärtegude eest:²⁵

- tee kasutamise nõuete rikkumine;
- teerajatise püsivust ohustava sõidukiga liiklemine;
- teerajatise püsivust ohustava liikluse lubamine;
- loata teehoiutööde ja teehoiuväliste tööde tegemine;
- tee kaitsevööndi korrashoiu nõuete rikkumine;
- teerajatise või raudteeülesõidukoha seisundinõuete rikkumine;
- teerajatise või raudteeülesõidukoha ning tee kaitsevööndi kahjustamine või risustamine.

Enim trahviotsuseid on tehtud teerajatise püsivust ohustava sõidukiga liiklemise eest. Nelja vaadeldava aasta peale kokku 3 417 fakti kogusummas 11 595 300 krooni.

ÜTS § 53. `5 kohaselt korraldavad oma pädevuse piires järelevalvet sõitjateveo tegevusloa ja liiniloa nõuete, avaliku teenindamise lepingu ning halduslepingu täitmise üle valla- ja linnavalitsus, maavalitsus, Eesti Riiklik Autoregistrikeskus ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.²⁶

Ühistranspordi kontrollimiseks on õigused järgmistel ametiisikutel:²⁷

- politseiametnik;
- valla- või linnavalitsuse ametnik;
- maavalitsuse ametnik;
- majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ametnik;
- piirivalveametnik;
- tarbijakaitseametnik;
- Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse ametnik.

Ühistranspordiseaduse alusel on määratud trahve järgmiste väärtegude eest:²⁸

²⁵ LISA 1

²⁶ Ühistranspordiseadus. RT I 2003, 71, 471

²⁷ Ühistranspordiseadus. RT I 2009, 3, 14

²⁸ Ühistranspordiseadus. RT I 2000, 10, 58

- sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskirja rikkumine ühissõidukis;
- busi-, trammi-, trollibussi-, takso- ja pagasiveo nõuete rikkumine;
- taksovedu ja selle korraldamine nõuetekohase taksomeetri või printerita;
- taksomeetri kohandamise nõuete rikkumine;
- tasulise sõitjateveo korraldamine seaduses ettenähtud dokumentideta;
- tasuline sõitjatevedu seaduses ettenähtud dokumentideta;
- sõit sõiduõigust tõendava dokumendita ja taksosõidutasu maksmisest keeldumine.

Enim trahviotsuseid on tehtud ÜTS §54. '6 alusel tasulise sõitjateveo eest seaduses ettenähtud dokumentideta ja §54. '7 alusel sõidu eest ilma sõiduõigust tõendava dokumendita ning taksosõidutasu maksmisest keeldumise eest. Esimese puhul neist on nelja aasta jooksul tehtud vaid 207 trahviotsust, kogusummas 524 100 krooni. Kahe viimase väärteo eest on tehtud otsuseid 551 fakti 360 625 krooni väärtuses.

2. TRAHVIDE DÜNAAMIKA

2.1. Trahvide areng ja muutused aastatel 2005 – 2008

Viimase nelja aasta jooksul on teatud trahvide arv pidevalt kasvanud. Seega alljärgnevas analüüsis toon välja 2004 – 2008 aastal määratud liiklustrahvid, mille määramise sagedus on antud ajavahemikus märgatavalt muutunud.

Tabelis 3 on välja toodud trahvid, mille määramise kogus on 2008. aastal võrreldes eelneva kolme aastaga kasvanud. Esimene neist on mootorsõiduki või trammi juhtimise õigusega isiku mootorsõidukit või trammi juhtima lubamine (LS §74. '2), mille eest karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või arestiga.

Tabel 3. Trahvide määramise sageduse kasv 2008. aastal²⁹

Koodeks	Paragrahv	Trahviotsuseid 2008	Trahviotsuseid 2007	Trahviotsuseid 2006	Trahviotsuseid 2005
Liiklusseadus	§ 74. '2	403	340	239	171
Liiklusseadus	§ 74. '6	392	380	205	281
Liiklusseadus	§ 74. '15	8 560	6 365	3 965	2 831
Liiklusseadus	§ 74. '16	2 097	1 474	1 250	1 486
Liiklusseadus	§ 74. '18	322	309	230	200
Liiklusseadus	§ 74. '22	78 881	47 453	23 990	23 886
Liiklusseadus	§ 74. '23	88	34	29	49
Liiklusseadus	§ 74. '24	152	107	46	65
Liiklusseadus	§ 74. '35	52 782	39 683	19 115	19 842

²⁹ LISA 1.

Liiklusseadus	§ 74. '36	12 819	7 054	3 742	3 068
---------------	-----------	--------	-------	-------	-------

Tabeli 3 järg

Liiklusseadus	§ 74. '37	1 807	1 349	759	981
Liiklusseadus	§ 74. '46	206	136	93	35
Liiklusseadus	§ 74. '47	131	59	94	66
Liiklusseadus	§ 74. '48	14	14	6	2

Enamasti pööratakse tähelepanu ja määratakse trahve mootorsõiduki juhtimise eest juhtimisõiguseta isiku poolt³⁰. Selles valdkonnas aga 2008. aastal kasvutendentsi pole märgata. Inimesed on teadlikud, et ilma juhtimisõiguseta ei tohi mootorsõidukit juhtida. Samas ei tunneta ohtu autoomanikud, kes lubavad juhtimisõiguseta isiku oma autorooli.

Isik, kes omab juhiluba, olles alkoholi tarbinud, kardab rooli istuda, kuna trahvi saamise võimalus ja liiklusõnnetuse tekkimise oht on suur. Seega tihti otsustakse antud olukorras rooli panna kaine inimene, kellel pole juhtimisõigust. Selles ohtu ei nähta, kuna juht on kaine ning lube tal pole, mida ära võtta saaks. Seetõttu hakati enam trahvima isikuid, kes lubavad juhtimisõiguseta isiku enda autorooli.

Nõutavalt kauguselt mitteloetava riikliku registreerimismärgiga mootorsõiduki juhtimise eest karistatakse rahatrahviga kuni kümme trahviühikut (LS §74. '6). Tabelist on näha, et selle trahvi puhul on erinevus eelmiste aastatega väiksem. See on põhjendatud sellega, et ilmastiku olud aastate lõikes on sarnased. Oleks mõeldamatu, et selle trahvi määramine oleks viimasel aastal mitmekordistunud, sest autod on ikka halva ilmaga porised ning sellega arvestatakse. Kuiva ilmaga on aga karistus põhjendatud.

Mootorsõiduki- või trammijuhi poolt ristmikule või reguleeritud ülekäigurajale sõitmine foori keelava tule ajal³¹. Antud trahvi määramine on vaadeldava nelja aasta jooksul kolmekordistunud. Kuna autosid tuleb aina juurde, siis on ummikute tekkimine üha

³⁰ Liiklusseadus. RT I 2005, 40, 311

³¹ Liiklusseadus. RT I 2008, 54, 304

tõenäolisem. See omakorda tekitab olukorra, kus inimestel hakkab kiire ning seetõttu püütakse igal juhul valgusfoori alt viimasel hetkel läbi kihutada. Keelava tule all mõistetakse aga kahte värvi- oranži ja punast. Seega eksimisi on palju, kuna tihtipeale ei pea inimesed oranži värvi keelavaks, vaid hoiatavaks tuleks. Samuti on trahvide määramise tihedus kasvanud, kuna liikluskultuuri parandamiseks on seda rohkem jälgima ja fikseerima hakatud.

LS §74. '16 sätestab mootorsõiduki- või trammijuhi poolt reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale tee mitteandmise eest määratava trahvi. Selle määramine on samuti 2008. aastal kasvanud. Peamiseks põhjuseks on politsei poolt paika pandud prioriteedid, milleks on rõhuasetus jalakäijatele ning nende ohutule liiklemisele. Samuti oli suur mõju kampaanial „Lase laps üle tee“. Selliseid aktsioone korraldatakse kooliaasta alguses, mis on vajalik, tuletamaks autojuhtidele meelde, et lapsed on linnas tagasi.

Väga aktuaalne teema on joobes juhtimine. Samas ei tea inimesed, et LS §74. '18 alusel karistatakse mootorsõiduki omaniku, valdaja või juhi poolt joobeseisundis isiku mootorsõidukit juhtima lubamise või talle juhtimise üleandmise eest rahatrahviga kuni 300 trahviühikut. Väga palju võib kohata seda, et inimesed ise joobes rooli ei istu, aga kui seda teeb nende tuttav või sõber, siis neid ei takistata. Keegi ei taha sõbraga riidu minna, seega ei taheta joobes tuttavat noomida ja keelata. Samuti suhtutakse olukorda kui võõrasse muresse, kuna ise midagi ei rikuta.

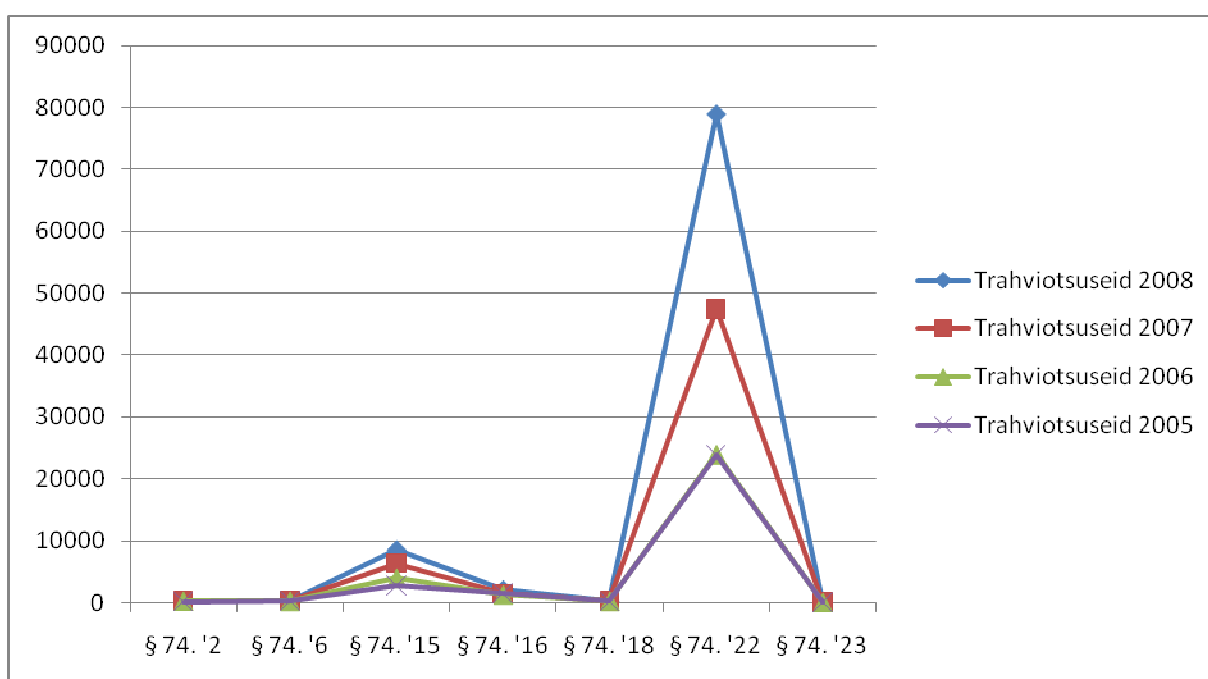
Samuti on olukordi, kui pannakse rooli seltskonnas kõige kainem või auto omanikul pole endal lube ning saadab rooli joobes lubadega isiku. See on aga taunitav ning seda arusaama tuleks inimestele selgeks teha. Seega on ametnike seas tõusnud tendents, et tuleb enam karistada mitte ainult joobes juhti, vaid ka inimest, kes sellele kaasa aitab või joobes isikut ei taksitanud tegu toime panemast.

Suurim lubatud sõidukiirus asulavälisel teel on 90 km/h ja asulasisesel teel 50 km/h. Olenevalt liiklus- ja teeoludest, ohutusest ja sõiduki kategooriast võib teomanik vähendada eelpool nimetatud suurimat lubatud sõidukiirust³². Hüppeliselt on tõusnud trahvide määramine LS

³² Korduma kippuvad küsimused liikluse valdkonnas. <http://www.politsei.ee/?id=842> 30. 03. 2009.

§74'22 alusel, mis reguleerib mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamist. Võrreldes 2005. ja 2008. aastat on vahe 55 000 fakti. Selle peamiseks põhjuseks on politseiametis läbiviidud kampaaniad ja muidugi liikluskultuuri kehv seis. Viimase tõttu on palju rikkumisi ja tänu korraldatud kampaaniatele on avastamise protsent kasvanud.

Aastal 2008 kajastati sõidukiiruse ületamise probleemi pidevalt meedias. Samuti seda, et sõidukiirust on enam kontrollima hakatud. Eesmärk oli ohjata vastutustundetuid liiklejaid ja hoiatada inimesi sellega kaasnevate ohtude ja tagajärgede eest. Seega on oluline kasv trahvide määramisel tingitud politseiametnike teravdatud tähelepanust kiiruseületajate tabamisel.



Joonis 3. Enim muutunud trahviotsused 2005-2008³³

Iga aastaga on autod muutunud kiiremaks ja võimsamaks, seega on rohkem kiiruseületajaid. See on muutnud ametnikud valvsamaks ning paljud seaduserikkujad on kiiruse ületamise eest saanud oma karistuse. Kuna vahelejäämise risk on suur, on kiiruseületajad omakorda välja mõelnud süsteemi, kuidas rikkuda seadust ilma vahele jäämata. Viimased on autodesse

³³ LISA 1

paigaldanud kiirusemõõteseadet avastada või selle tööd häirida võimaldava seade. Sellise mootorsõiduki juhtimine on LS § 74. '23 kohaselt keelatud ning karistatav rahatrahviga kuni sada trahviühikut.

Üllatuslikult oli kasvanud trahvimine ka möödasisõidunõuete rikkumise eest³⁴. Peamiselt eksitakse selle paragrahvi vastu maanteedel, kuna seal toimuvad 95% möödasisõitudest. Taaskord on põhjuseks liigne kiirustamine või kärsitus. Samuti halvendavad olukorda veoautod, millel on kiirusepiirajad ning neil ei ole võimalik üle 90 km/h sõita, samas kui suvisel ajal on mitmetel maanteedel lubatud sõidukiiruseks 110 km/h. Seega tekitab selline olukord üha enam LS § 74. '24 vastu rikkumist.

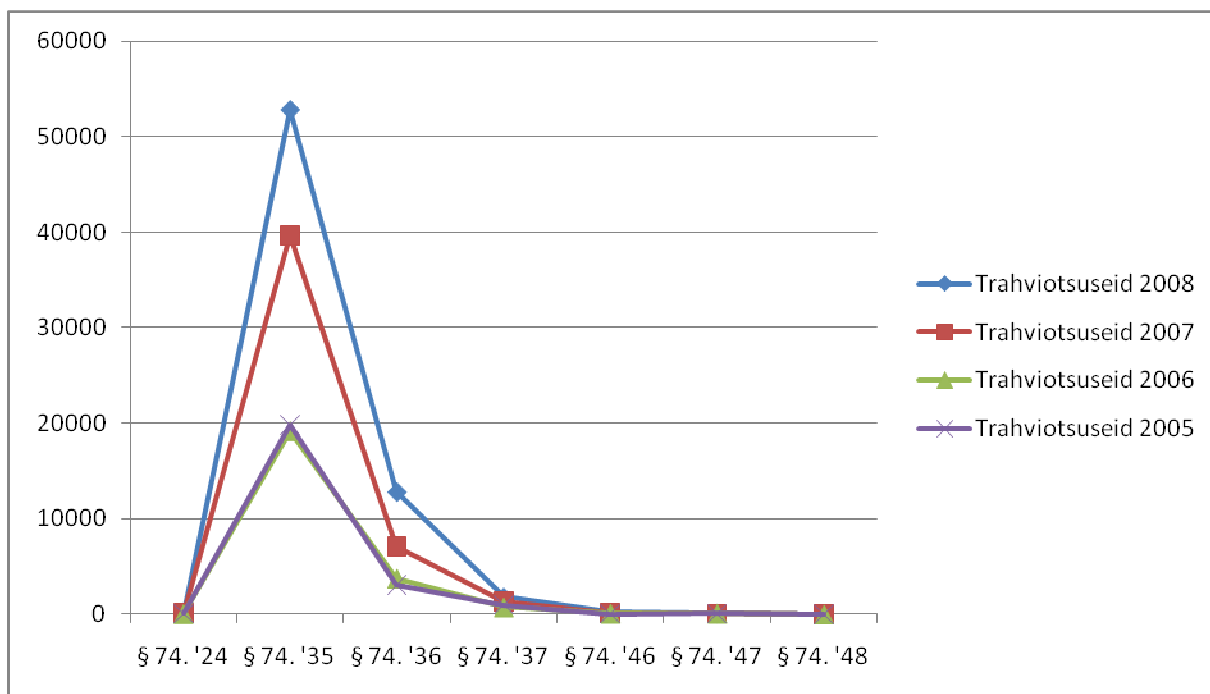
LS § 74. '35 kehtestab mootorsõiduki- või trammijuhi poolt liiklusnõuete muu rikkumise. Antud paragrahvi alusel määratud trahvide arvu kahekordistumine näitab seda, ametnikud on rohkemate rikkumiste eest karistusi määrama hakanud ning töö on tõhusamaks ja tulemuslikumaks muutunud.

Samuti on oluline kasv toimunud LS § 74. '36 alusel trahvide määramise osas. Viimane kehtestab trahvi liiklusnõuete rikkumise jalakäija või muu liikleja poolt. Seega pole viimaste aastate rõhuasetus ainult sõidukijuhtidel, vaid liiklejatel üldiselt. Seda seetõttu, et liikluskultuuri saab parandada ainult kõiki liiklejaid hõlmates, mitte keskendudes ainult ühele grupile. Olgugi, et sõidukijuhtide poolt on liiklusrikkumisi enam, on ka muud liiklejad olulised. Kui korrigeerida ainult sõiduki omanike käitumist, siis seda parandades ja teised liiklejad tähelepanuta jättes võib olukord teistes valdkondades halveneda.

Praegusel hetkel on väga aktuaalne ja probleemne parkimine. Viimase nelja aasta jooksul on tõstetud parkimistasu, laiendatud tasulise parkimise tsooni, suletud parklaid ning muudetud parklad ööpäevaringselt tasutaatavateks (nt Europarkla). Samuti suleti 2008. aastal Vabaduse väljaku parkla ning parkijad pidid leidma muu alternatiivi auto parkimiseks.

³⁴ Liiklusseadus. RT I 2008, 54, 304

Autode arv ei ole kahanenud, seega suurenes konkurents ümberkaudsetele olemasolevatele parkimiskohtadele. See tekitas olukorra, kus pargitakse valesti ja kohtadele, kuhu ei tohiks parkida, peaasi, et koha saaks. Antud olukorra tagajärjed kajastuvad ka statistikas. Nagu näha joonisel 4, on 2008. aastal määratud trahvide arv parkimise eest keelatud kohas (LS § 74. '37) kasvanud³⁵



Joonis 4. Enim muutunud trahviotsused 2005 – 2008³⁶

Viimastel aastatel on kasvanud ka liiklusõnnetuste arv, mille üheks riskifaktoriks on magamatus ja unisus. Sellele on enam tähelepanu pöörama hakatud ning vastavalt rikkumisele ka karistusi määratud. LS § 74. '46 ja § 74. '46 sätestavad trahvid mootorsõidukijuhile kehtestatud vaheajanõuete rikkumise ja mootorsõidukijuhile kehtestatud igapäevase puhkeaja nõuete rikkumise eest³⁷. Viimaste eest määratavate trahvide hulk on samuti 2008. aastal kasvanud.

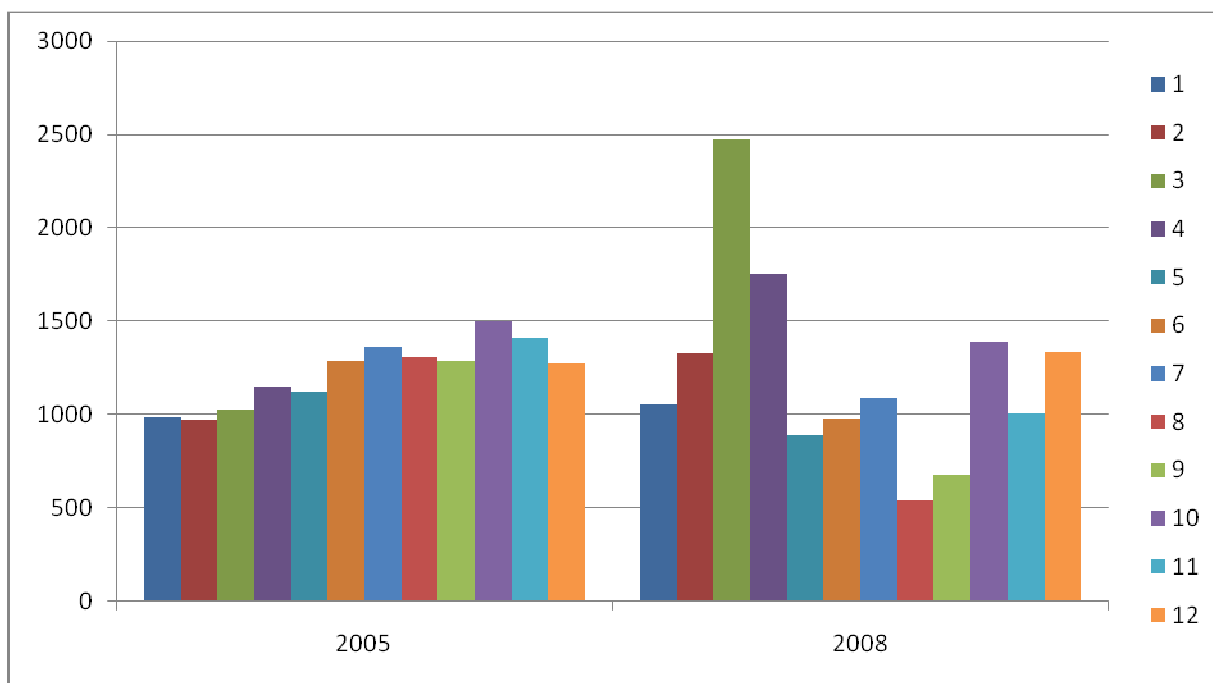
³⁵ Liiklusseadus. RT I 2002, 63, 387

³⁶ LISA 1

³⁷ Liiklusseadus. RT I 2005, 31, 228

Mittmaksulisi tulusid laekus 2008. aastal 14,5 miljardit krooni ehk 87 % eelarves kavandatud. Detsembris laekus sellest 1,3 miljardit krooni. Võrreldes 2007. aastaga kasvas eelmisel aastal mittmaksuliste tulude laekumine 209,2 miljonit ehk 1,4 %.³⁸

Nagu näha jooniselt 5, laekusid 2005. aastal trahvid igakuiselt samalaadselt. 2008. aastal on märgata langust augustis ja septembris. Enne ja pärast vaadeldavat perioodi on võrreldes 2005. aastaga trahvidelt kogutult summad 2008. aastal märksa suuremad. Selle põhjuseks on trahvimäärade tõus. Koguseliselt jäävad trahvid samaks aga trahvidest saadav tulu on suurem.



Joonis 5. Trahvide laekumine miljonites kroonides kuude lõikes 2005 ja 2008 aasta võrdlus

Samuti on kasvanud trahvide määramise arv koguseliselt, pöörates ennekõike tähelepanu hetkel aktuaalsetele rikkumistele. Kasvu on märgata 2008. aasta kevadel ja talvel, kuna see on periood, mil toimuvad kampaaniad. Nt. talverehvide vahetamine, laste kooli algus, libeduse ja

³⁸ Seeman. P. riigieelarvesse laekus 2008. aasta lõpuks 84,9 miljardit krooni. <http://www.fin.ee/index.php?id=81492> 29. 03. 2009.

kiiruse vastased kampaaniad, mille käigus korraldatakse reide ning sealt saadavad tulemused kajastuvad ka joonisel 5.

2.2. 2008 ja 2009 aasta seadusemuudatuse võrdlus

Eelarvesse peidetud karistusplaani järgi maksavad Eesti inimesed ja firmad 2009. aastal 773 miljoni krooni eest trahve – lõviosa sellest summast tuleb liikluses patustanute taskust. Võrreldes 2008. aastaga kerkib lausa 53 % võrra summa, mida riik loodab trahvidena kokku korjata. Kesksel rollil riigikassa täitmisel hakkab mängima politsei, kellele siseministeeriumi eelarve paneb piltlikult öeldes kohustuse määrata 2009. aastal trahve 712 miljoni krooni ulatuses. Trahvide laekumise kasv 2009. aastal on ette nähtud 52,9 %.³⁹

Tabel 4. Trahvid ja lõivud 2008 ja 2009⁴⁰

Trahvid ja lõivud	2008. aasta	2009. aasta
Trahvide üldsumma	505,5 mln kr	773,2 mln kr
Sellest siseministeeriumi real	447,7 mln kr	712 mln kr
Lõivude üldsumma	956 mln kr	1,13 mld kr

Vaadeldes tabelit 4 on näha, et 2009. aasta prognoos on väga optimaalne. Loodetakse koguda üldsummas 267,7 miljonit krooni enam trahve, kui 2008. aastal. Autori arvates peab selle saavutamiseks korraldama enam reide ning jälgima liiklejaid tähelepanelikumalt. Esimese rikkumise korral ei tohiks piirduda suulise hoiatusega, vaid tuleks määrata koheselt minimaalne rahatrahv, et inimene tunnetaks realselt karistust, kuna suuline märkus kipub kergelt meelest minema. Samuti ei tohiks piirduda mitmekordse rikkumise korral kerge karistusega, vaid peaks rakendama õigust määrata kõrge trahv või lisakaristus.

³⁹ Kalamees, K. 2008. Politsei trahvimasin käivitub täistuuridel – *Postimees*, 18.11.08.

⁴⁰ Prognoos 2009. aasta eelarve seletuskirjast. 2009. Tallinn.

Tabel 5. Karistumäärade võrdlus enne 27. 12. 2008 ja peale seda⁴¹

Rikkumine	Karistus kuni 27.12.2008 toimepandud teo eest	Karistus 27.12.2008 või hiljem toimepandud teo eest
LS § 74 ²² lg 1 - kiiruse ületamine kuni 20 km/h	Trahv kuni 600 krooni	Kuni 1 800 krooni
LS § 74 ²² lg 2 - kiiruse ületamine 21 - 40 km/h	Trahv kuni 3 000 krooni. Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 1 - 3 kuuks	Kuni 6 000 krooni või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 6 kuuks. Trahvi korral lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 1 - 3 kuuks
LS § 74 ²² lg 3 - kiiruse ületamine üle 40 km/h	Trahv kuni 12 000 krooni või arest. Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 1 - 6 kuuni	Trahv kuni 12 000 krooni või arest või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 1 aastaks. Trahvi või aresti korral lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 1 - 6 kuuni.

Kuna kiiruse ületamine on jätkuvalt raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste kõige levinum põhjus, on liikluseaduse muudatuses karmistatud just karistusi lubatud sõidukiiruse ületamise eest. Kui autojuht on tekitanud liiklusohtriku olukorra, sätestab seaduse muudatus senisest rangema karistuse. Liiklusohtrik olukord on hoolimatu möödasõit, foori keelava tule ajal ristmikule või ülekäigurajale sõitmine, samuti reguleerimata ülekäigurajal jalakäijale tee mitteandmine.

Tabeli 5 järg

Turvavööta sõitmine:	Trahv juhil kuni 3 000 krooni (LS § 74 ³⁵), sõitjal kuni 600 krooni (LS § 74 ³⁶); korduvust ei arvestatud	Trahv kuni 3 000 krooni. Kui isikut on varem karistatud sellise teo eest, siis on trahv kuni 6 000 krooni (LS § 74 ⁶⁴)
Peatamise märguande eiramine	Trahv kuni 12 000 krooni või arest. Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 3 kuust - 1 aastani	Trahv kuni 12 000 krooni või arest või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 2 aastani. Trahvi või aresti korral lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 3 kuust kuni 1 aastani

⁴¹ Karistumäärade võrdlus. <http://www.politsei.ee/index.php?id=1919> 25. 03. 09.

Tabeli 5 järg

Liiklusõnnetusest mitteteatamine	Trahv kuni 18 000 krooni või arest. Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 3 - 9 kuuni	Trahv kuni 18 000 krooni või arest või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 1 aastaks. Trahvi või aresti korral lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 3- 9 kuuni
Liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemine	Trahv kuni 18 000 krooni või arest Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 6 kuust kuni 1 aastani.	Trahv kuni 18 000 krooni või arest või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 2 aastani. Trahvi või aresti korral lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 6 kuust – 1 aastani.

Eraldi kehtestab seadus turvavööta sõitmisel kuni 3 000 krooni suuruse trahvi. Turvavöö korduva kinnitamata jätmise eest karistatakse kuni 6 000 krooni suuruse trahviga. Oluline on, et sõiduki omanik või vastutav kasutaja teaks hästi inimest, kellele ta on andnud oma sõiduki kasutada. Andmeid sõiduki kasutaja kohta tuleb säilitada kolme kuu jooksul. See nõue aitab paremini tuvastada liiklusõnnetuses osalenud sõiduki kasutajat ja omanik ei saa enam väita, et ta ei mäleta, kellele ta sõiduki sel päeval ja tunnil volitas.⁴²

Tabeli 5 järg

Keelava fooritulega ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale	Trahv kuni 3 000 krooni	Trahv kuni 6 000 krooni või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 6 kuuks. Trahvi korral lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 1 - 3 kuuni
Keelava fooritulega ristmikule või jalakäijate ülekäigurajale sõitmine, kui sellega tekitati liiklusohu	Trahv kuni 6 000 krooni	

⁴² Liiklusseaduse muudatused karmistavad karistusi. <http://www.mees.eu/artikkel/liiklusseaduse-muudatused-karmistavad-karistusi.html?cHash=65429eb534&print=1> 23. 03. 2009.

LS § 74 ¹⁷ - sõiduki-juhi poolt varalise kahju või tervisekahjustuse tekitamine (liiklusõnnetus)	Trahv kuni 18 000 krooni või arest. Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 1 - 3 kuuni	Trahv kuni 18 000 krooni või arest või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 6 kuuks. Trahvi või aresti korral lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 1 - 3 kuuni.
---	--	---

Politseiameti liiklusjärelvalve ja korrakaitse osakonna ülemkomissari Margus Kotteri sõnul annavad liiklusseaduse muudatused politseile karistuse määramisel suurema valikuvõimaluse, kuna enam ei pea politsei piirduma rahatrahvi tegemisega, vaid võib kohe võtta ära juhtimisõiguse. See tähendab, et politseinikud saavad olla rangemad.

Tabel 6. Karistumäärade võrdlus enne 27. 12. 2008 ja peale seda ning karistused, mis hakkavad kehtima 2009. aastast alates⁴³

Rikkumine	Karistus kuni 27.12.2008 toimepandud teo eest	Karistus 27.12.2008 või hiljem toimepandud teo eest	Jõustub hiljem
Sõiduki kasutaja andmete mitteesitamine			Trahv kuni 3 000 krooni (jõustub 1. aprillil 2009)
Joobes juhtimine 1. - alkoholisisaldus liitris väljahingatavas õhus 0,1-0,24 mg, kuid kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid ei ole häiritud või muutunud e. nn „jääknähud“ (vt joobeseisundi mõistet LS §20lg3)	Trahv kuni 3 000 krooni (LS § 74 ³⁵)	Trahv kuni 3 000 krooni (LS § 74 ³⁵)	Alates 1. juulist 2009 trahv kuni 6 000 krooni või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 6 kuuks. Trahvi korral lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine kas 3 - 9 kuuni, kui isikut ei ole varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud; või 3 kuust kuni 1 aastani, kui isikut on varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud.

⁴³ Karistumäärade võrdlus. <http://www.politsei.ee/index.php?id=1919> 25. 03. 09.

Autodokumendid on paberid, mis on igal korralikul liiklejal alati kaasas. Kui mõnikord isikul juhtus, et jättis load ja auto tehnilise passi maha, siis kuni 1. aprillini 2009 pääses politseile vahele jäädes vaid hoiatusega. Tabelist 6 on näha, et hetkel võib selle eest saada kuni 3 000 krooni trahvi.

Autorit on paari viimase aasta jooksul korduvalt politseiametnike poolt kinni peetud. Mitmel korral on puudunud autodokumendid. Oluline on olnud, et kaasas oleks isikuttõendav dokument, kuna selle alusel määratakse kindlaks autoroolis olev isik. Ülejäänud vajalikud andmed – auto kasutaja, rikkumiste arvu ja lubade olemasolu saavad ametnikud teada politseiautodes olevatest arvutitest. Seega ei ole keegi selle eest valju noomitust teinud.

Kuna paljudel isikutel on firma autod või liising kolmanda isiku nimel, teeb see auto reaalse kasutaja tuvastamise keeruliseks. Seetõttu peab dokument siiski koguaeg kaasas olema. Sõiduki kasutaja andmete mitteesitamine eest on hakatud trahvima, kuna rahaline karistus on rikkujale oluliselt meelde jäävam mõjutusvahend kui suuline hoiatus ning ka riigikassa vajab täitmist.

LS § 20 lg 3 alusel on joobeseisund alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Jääknähtudeks loetakse olukorda, mil alkoholisisaldus liitris välja-hingatavas õhus 0,1 - 0,24 mg, kuid kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid ei ole häiritud või muutunud.

Jääknähtudega sõidavad kahjuks väga paljud juhid, kuna autori arvates ei ole isikud enne rooli istumist piisavalt pädevad oma seisundi hindamiseks. Olles eelneval ööl alkoholi tarbinud, arvatakse, et hommikuks on kogu alkohol verest läinud. Isik tunneb ennast kainenena ning pohmelli nähud puuduvad. Kontrolli korral avastatakse tihti, et väljahingatavas õhus, seega veres on 0,1 - 0,24 mg alkoholi siiski olemas. Sellises olukorras ei piisa isiku vabandusest, et viimane tundis ennast kainenena ning ei olnud oma olukorrast teadlik.

Selliste situatsioonide rohkuse tõttu tõstetakse eelnimetaud rikkumise eest 1. juulist 2009 trahv kuni 6 000 kroonini või juhtimisõiguse äravõtmiseni kuni kuueks kuuks. Seega autori arvates oleks mõistlik igal autoomanikul soetada autosse alkomeeter, et vajadusel enne sõitma minekut hinnata iseenda või kolmanda isiku, kes rooli istub, seisundit. Ning liikuma hakata alles sellisel juhul, kui ollakse täiesti veendunud juhi kainuses.

Tabeli 6 järg

<p>2. Joobes juhtimine</p> <p>2.1. alkoholisaldus liitris väljahingatavas õhus enam kui 0,25 mg;</p> <p>2.2. alkoholisaldus liitris väljahingatavas õhus 0,1-0,24 mg, kuid kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid on häiritud või muutunud</p>	<p>Trahv kuni 18 000 või arest</p> <p>Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 3 - 9 kuuni.</p>	<p>Trahv kuni 18 000 või arest</p> <p>Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine 3 - 9 kuuni.</p>	<p>Alates 1. juulist 2009 alkoholisaldus liitris väljahingatavas õhus 0,25-0,74 mg - trahv kuni 18 000 krooni või juhtimisõiguse äravõtmine kuni 1 aastaks.</p> <p>Lisakaristusena sõiduki juhtimise õiguse äravõtmine kas 3 - 9 kuuni, kui isikut ei ole varem sätestatud süüteo eest karistatud; või 3 kuust kuni 1 aastani, kui isikut on varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud.</p> <p>Alkoholisaldus liitris väljahingatavas õhus 0,75 mg või rohkem – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. (KarS § 424; rahaline karistus – KarS § 44)</p>
--	--	--	--

LS § 20 lg 3 alusel ei või juht olla joobeseisundis. See on fakt, millest kahjuks mitmed liiklejad kinni ei pea. Enamjaolt on selle põhjuseks soov saada peolt koju või kodust peole. Alkoholi tarbitakse tihti õhtusel ning öisel ajal, mil ühistranspordid lõpetavad töö. Taksot peetakse aga liiga kalliks, seega otsustatakse minna autoga.

Joobeseisundis autojuhtimise põhjuseks võib olla ka inimeste tahtmine ennast kellelegi tõestada või kihlvedu. Tahetakse näidata, kellel on võimsam sõiduk ning kui kiirelt see sõidab.

Sellised üritused toovad kaasa muidugi kõige hullemal olukorral, kahe paragrahvi rikkumise korraga – joobesjuhtimine ja kiiruse ületamine.

Samuti on probleemiks linnast väljaspool olevad asulad, kuna seal tihtipeale ei olegi muud liikumisvahendit, kui auto või traktor. Seega liikumiseks punktist A punkti B on vaja liiklusvahendit ja kainet juhti. Viimast aga paljudel juhtudel kahjuks kusagilt leida pole, seega minnakse rooli joobeseisundis.

LS § 20 lg 4 alusel ei või alkoholisaldus ühes liitris juhi väljahingatavas õhus olla 0,1 mg või rohkem või alkoholisaldus juhi veres 0,2 promilli või rohkem. Kui juhil tuvastatakse veres või väljahingatavas õhus vastav alkoholisaldus, on karistused karmid. Kui praegu võib politseinik määrata rikkujale kuni 18 000 krooni trahvi, siis 1. juulist 2009 võib lisaks rahalisele karistusele ära võtta juhtimisõiguse kuni üheks aastaks.

On inimesi, kes on veendunud oma kainuses, olgugi et alkomeeter näitab vastupidist. Seetõttu on juhil õigus LS § 20 lg 4 alusel pärast tema väljahingatava õhu alkoholisalduse kontrollimist nõuda alkoholisalduse määramist veres. Seda võimalust kasutavad siiski vähesed, kuna usaldus politseinike ja nende aparatuuri vastu on suur.

Leidub rikkujaid, kes soovivad kasutada võimalust vereanalüüsiks, kuna isik arvab, et võidab sellega aega ning jõuab kaineks saada. Sellele lootma jääda on vale, sest joove tuvastatakse igal juhul ning antud protseduur ainult raiskab nii juhi kui ka politseinike aega.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli analüüsida liiklustrahvide dünaamikat ja arengut aastatel 2005 – 2009. Selleks tuli võrrelda määratud trahvide loetelusid vaadeldavate aastate lõikes, analüüsida trahvide arengut ja muutusi aastatel 2005 – 2008 ning võrrelda viimaseid 2009. aastal kehtima hakkavate seaduse muudatustega.

Autor keskendus töös kehtivate liiklustrahvide kirjeldamisele Eesti tasandil. Põhilised õigusaktid, mis reguleerivad liiklust on liiklusseadus, ühistranspordiseadus, teeseadus, autoveoseadus ja liikluskindlustuse seadus.

Pidevalt pööratakse rõhku liikluskultuurile, mis Eestis võrreldes muude Euroopa riikidega just eeskujulik ei ole. Selle parandamiseks karistatakse rikkujaid ning seda igal aastal üha rohkem. Samuti on viimasel aastal seadust muudetud karmimaks, et liiklejatele selgitada olukorra tõsidust.

Lõputöö esimeses pooles on põhirõhk asetatud trahvide olemusele ja sellega seotud mõistetele. Autor tõi esile enim liiklustrahve haldava ametkonna ning andis viimase hallatavatest trahvidest ülevaate. Tutvustades kõiki liiklusväärteid, näitas autor nende olulisust kodanike distsiplineerimisel ja riigieelarvesse raha kogumisel.

Käesoleva töö teises pooles analüüsis autor erinevate aastate trahvimäärasid, tuues välja muutused 2005 – 2008 aasta lõikes. Samuti andis autor ülevaate 2009. aastast vastuvõetud muudatustest ning pakkus omapoolseid põhjuseid antud olukorrale.

Tõstes esile vaadeldava perioodi jooksul toimunud suuremad muutused, sai tõestust asjaolu, et viimastel aastatel on trahvide osakaal riigieelarves kasvanud. Nelja vaadeldava aasta jooksul on enam trahviotsuseid tehtud 2008. aastal ning ka trahvisumma oli suurim. Kokku tehti 2005. aastast kuni 2008. aastani 1 114 815 trahviotsust. Võrreldes 2005. ja 2008. aastat on vahe

55 000 fakti. Selle peamiseks põhjuseks on politseiametis läbiviidud kampaaniad ja muidugi liikluskultuuri kehv seis. Viimase tõttu on palju rikkumisi ning tänu korraldatud kampaaniatele on avastamise protsent kasvanud.

Laekuvad trahvisummad on tõusnud, mis näitab, et rikkujate arv on kasvanud. Seega on autori arvates põhjendatud trahvimäärade kasv, kuna ainult nii saab liikluskultuuri parandada. Samuti on õiglane, kui riigieelarvet täidetakse seaduserikkujate arvelt, mitte ei kehtestata kindlat maksu kõigile liiklejale, isegi eeskujulikele.

Autori ettepanekud eeskujuliku liikluse saavutamiseks on korraldada enam reide ning jälgida liiklejaid tähelepanelikumalt. Samuti trahvida rangemalt korduvrikkujaid ning olla leebemad esmaste rikkumiste puhul. Ei tohiks piirduda mitmekordse rikkumise korral kerge karistusega, vaid peaks rakendama õigust määrata kõrge trahv või lisakaristus. Samas on oluline inimlikkuse säilitamine ning politseiametnike hea eeskuju, suurendades ametnike usaldusväarsust ja austust liiklejate hulgas.

Autor on püüdnud haarata oma töös võimalikult laialt kõige aktuaalsemaid ning keerulisemaid kitsaskohti, mis esinevad Eesti liiklusväärtetes. Autor on seisukohal, et on suutnud neid piisavalt üksikasjalikult lahti seletada ning põhjendusi leida. Seega lõputöö eesmärk analüüsida liiklustrahvide dünaamikat ja arengut aastatel 2005 – 2009, võrrelda määratud trahvide loetelusid vaadeldavate aastate lõikes ning anda hinnang tehtud muudatuste efektiivsusele õnnestus autoril teostada.

SUMMARY

The topic of the thesis is Movement and development of traffic fines in the years 2005 – 2009. It is actual because of the rise of amercement accrual. The object of the analysis is the movement and development of traffic fines. The purpose of the thesis is to analyse this movement and development.

The author compares penalty rates in different years and analysis the changes of fines and penalty rates till the year 2009. Also how great extent of exchequer does it constitute.

The thesis consists of 39 pages and is written in the Estonian language. The paper is divided into two chapters and has references to 18 sources, which were consulted for writing the thesis. In addition there is one appendix – the Police statistical data in the table about penalty practice for traffic fines.

The paper is written by using empirical and analytical methods. To get the knowledge needed, author analysis sources in the Estonian language and the Police statistical data.

As a result of work the overview of fines bounded up with traffic infringement of law and the causes of evolving will be completed. People can use the thesis to get the information for better trafficking.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Autoveoseadus. 07. juuni 2000. – RT I 2000, 54, 346, RT I 2008, 47, 262.

Kalamees, K. 2008. Politsei trahvimasin käivitus täistuuridel. – Postimees, 18.11.08.

Karistusmäärade võrdlus. <http://www.politsei.ee/index.php?id=1919> 25. 03. 09.

Karistuspraktika liiklusväärtegade eest. 2009. Politseiameti statistika. Tallinn. Alis.

Karistusseadustik. 01. september 2002. – RT I 2001, 61, 364, RT I 2008, 54, 305.

Korduma kippuvad küsimused liikluse valdkonnas. <http://www.politsei.ee/?id=842> 30. 03. 2009.

Lehis, L. 2004. Maksuõigus. Tallinn: Juura.

Liikluskindlustuse seadus. 01. juuni 2001. – RT I 2001, 43, 238, RT I 2008, 49, 270.

Liiklusseadus. 01. veebruar 2001. – RT I 2001, 3, 6, RT I 2008, 54, 304.

Liiklusseaduse muudatused karmistavad karistusi. <http://www.mees.ee/artikkel/liiklusseaduse-muudatused-karmistavad-karistusi.html?cHash=65429eb534&print=1> 23. 03. 2009.

Maurer, K. 2000. Õigusleksikon. Tallinn: Interlex OÜ.

Mereste, U. 2003. Majandusleksikon II. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus.

Pikamäe, P. Sootak, J. 2004. Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura.

Prognosis 2009. aasta eelarve seletuskirjast. 2009. Tallinn.

Rahandus ja riigieelarve. http://www.eesti.ee/est/rahandus_ja_riigieelarve 27. 03 2009.

Seeman. P. riigieelarvesse laekus 2008. aasta lõpuks 84,9 miljardit krooni.
<http://www.fin.ee/index.php?id=81492> 29. 03. 2009.

Teeseadus. 23. märts. 1999. – RT I 1999, 26, 377, RT I 2009, 15, 93.

Trahv. 1994. Eesti entsüklopeedia 7. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus.

Ühistranspordiseadus. 01. oktoober. 2000. – RT I 2000, 10, 58, RT I 2009, 3, 14.

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1. 2005 – 2008 aastal tehtud liiklustrahviotsused kokku, 12.

Joonis 2. 2005 – 2008 aastal määratud liiklustrahvisummad kokku, 13.

Joonis 3. Enim muutunud trahviotsused 2005-2008, 19.

Joonis 4. Enim muutunud trahviotsused 2005 – 2008, 21.

Joonis 5. Trahvide laekumine miljonites kroonides kuude lõikes 2005 ja 2008 aasta võrdlus, 22.

Tabel 1. Liiklustrahvide kogusumma 2005. ja 2006. aastal, 10.

Tabel 2. Liiklustrahvide kogusumma 2007. ja 2008. aastal, 11.

Tabel 3. Trahvide määramise sageduse kasv 2008. aastal, 16 – 17.

Tabel 4. Trahvid ja lõivud 2008 ja 2009, 23.

Tabel 5. Karistusmäärade võrdlus enne 27. 12. 2008 ja peale seda, 24 – 45.

Tabel 6. Karistusmäärade võrdlus enne 27. 12. 2008 ja peale seda ning karistused, mis hakkavad kehtima 2009. aastast alates, 26 – 28.

LISA 1. Karistuspraktika liiklusväärtegede eest (rahatrahv)⁴⁴

Koodeks	Paragrahv	2008			2007		
		Trahviotsuseid	Trahvisumma	km* trahv	Trahviotsuseid	Trahvisumma	km* trahv
Autoveoseadus	§ 31. '1	7	20 400	2 914	8	31 200	3 900
Autoveoseadus	§ 31. '2						
Autoveoseadus	§ 31. '3	81	183 840	2 270	53	93 780	1 769
Liikluskindlustusseadus	§ 66. '1	6 500	5 290 020	814	6 099	3 680 010	603
Liiklusseadus	§ 74. '1	9 782	58 582 200	5 989	12 128	74 801 880	6 168
Liiklusseadus	§ 74. '2	403	1 020 420	2 532	340	851 460	2 504
Liiklusseadus	§ 74. '3	182	310 620	1 707	198	405 840	2 050
Liiklusseadus	§ 74. '4	7	10 080	1 440	7	14 440	2 063
Liiklusseadus	§ 74. '5	229	607 140	2 651	255	567 440	2 225
Liiklusseadus	§ 74. '6	392	147 740	377	380	123 780	326
Liiklusseadus	§ 74. '7	9 967	5 369 790	539	10 415	4 897 580	470
Liiklusseadus	§ 74. '8	13	26 400	2 031	7	6 600	943
Liiklusseadus	§ 74. '9	51	77 460	1 519	56	83 870	1 498
Liiklusseadus	§ 74. '10	3	3 780	1 260			
Liiklusseadus	§ 74. '11	1	600	600	737	1 039 260	1 410
Liiklusseadus	§ 74. '12	41	50 160	1 223	26	27 480	1 057
Liiklusseadus	§ 74. '13	4	1 920	480	2	1 620	810
Liiklusseadus	§ 74. '15	8 560	5 212 840	609	6 365	3 630 660	570
Liiklusseadus	§ 74. '16	2 097	1 118 390	533	1 474	703 500	477
Liiklusseadus	§ 74. '17	3 291	12 197 240	3 706	3 965	12 928 380	3 261
Liiklusseadus	§ 74. '18	322	2 332 020	7 242	309	2 131 800	6 899
Liiklusseadus	§ 74. '19	8 826	104 138 400	11 799	9 681	109 159 120	11 276
Liiklusseadus	§ 74. '20	65	694 680	10 687	48	496 260	10 339
Liiklusseadus	§ 74. '21	96	608 460	6 338	140	1 035 540	7 397
Liiklusseadus	§ 74. '22	78 881	106 673 350	1 352	47 453	82 999 030	1 749
Liiklusseadus	§ 74. '23	88	132 800	1 509	34	78 240	2 301
Liiklusseadus	§ 74. '24	152	151 500	997	107	113 700	1 063
Liiklusseadus	§ 74. '25	37	53 500	1 446	34	44 160	1 299
Liiklusseadus	§ 74. '26	969	713 700	737	1 059	858 420	811
Liiklusseadus	§ 74. '27	11	13 140	1 195	13	22 620	1 740
Liiklusseadus	§ 74. '28						
Liiklusseadus	§ 74. '29				5	12 900	2 580
Liiklusseadus	§ 74. '30	272	1 701 720	6 256	303	1 905 180	6 288
Liiklusseadus	§ 74. '31	1 069	5 945 040	5 561	1 201	6 862 740	5 714
Liiklusseadus	§ 74. '32	217	1 129 860	5 207	244	1 154 340	4 731
Liiklusseadus	§ 74. '33	341	487 440	1 429	246	323 220	1 314

⁴⁴ Karistuspraktika liiklusväärtegede eest. 2009. Politseiameti statistika. Tallinn. Alis.

Liiklusseadus	§ 74. '34						
Liiklusseadus	§ 74. '35	52 782	37 113 375	703	39 683	24 551 500	619
Liiklusseadus	§ 74. '36	12 819	9 106 000	710	7 054	5 304 345	752
Liiklusseadus	§ 74. '37	1 807	1 528 620	846	1 349	436 390	323
Liiklusseadus	§ 74. '40	37	59 040	1 596	31	43 680	1 409
Liiklusseadus	§ 74. '43	1	3 000	3 000			
Liiklusseadus	§ 74. '44	35	98 100	2 803	31	87 780	2 832
Liiklusseadus	§ 74. '45						
Liiklusseadus	§ 74. '46	206	365 580	1 775	136	246 780	1 815
Liiklusseadus	§ 74. '47	131	381 300	2 911	59	156 480	2 652
Liiklusseadus	§ 74. '48	14	39 900	2 850	14	38 100	2 721
Liiklusseadus	§ 74. '49				1	900	900
Liiklusseadus	§ 74. '51	1	3 000	3 000			
Liiklusseadus	§ 74. '53						
Liiklusseadus	§ 74. '54	12	36 480	3 040	10	34 260	3 426
Liiklusseadus	§ 74. '55	16	38 760	2 423	8	15 000	1 875
Liiklusseadus	§ 74. '56	16	11 100	694	7	5 520	789
Liiklusseadus	§ 74. '58	68	104 100	1 531	24	33 660	1 403
Liiklusseadus	§ 74. '59	1	3 300	3 300	2	7 200	3 600
Liiklusseadus	§ 74. '60	144	226 260	1 571	24	47 760	1 990
Liiklusseadus	§ 74. '61				1	1 500	1 500
Liiklusseadus	§ 74. '62	878	1 528 800	1 741	220	402 240	1 828
Liiklusseadus	§ 74. '64	63	35 580	565			
Teeseadus	§ 40.	116	519 840	4 481	141	440 400	3 123
Teeseadus	§ 40. '1	1 308	5 206 380	3 980	755	2 382 240	3 155
Teeseadus	§ 40. '2	1	2 400	2 400			
Teeseadus	§ 40. '3	5	9 300	1 860	10	43 060	4 306
Teeseadus	§ 40. '4				1	600	600
Teeseadus	§ 40. '5				2	13 000	6 500
Teeseadus	§ 40. '6	9	16 440	1 827	18	25 680	1 427
Teeseadus	§ 40. '7	2	10 400	5 200	4	9 000	2 250
Teeseadus	§ 40. '8				1	3 000	3 000
Ühistranspordiseadus	§ 54. '1	6	4 140	690	3	4 800	1 600
Ühistranspordiseadus	§ 54. '2	37	82 560	2 231	39	142 680	3 658
Ühistranspordiseadus	§ 54. '3	1	2 040	2 040	4	4 620	1 155
Ühistranspordiseadus	§ 54. '4	2	2 580	1 290			
Ühistranspordiseadus	§ 54. '5				3	17 340	5 780
Ühistranspordiseadus	§ 54. '6	107	295 200	2 759	55	148 620	2 702
Ühistranspordiseadus	§ 54. '7	193	123 180	638	108	80 460	745

Kodeks	Paragrahv	2006			2005		
		Trahviotsuseid	Trahvisumma	km* trahv	Trahviotsuseid	Trahvisumma	km* trahv
Autoveoseadus	§ 31. '1	9	21 600	2 400	12	30 900	2 575
Autoveoseadus	§ 31. '2	1	1 500	1 500			
Autoveoseadus	§ 31. '3	81	125 040	1 544	79	154 440	1 955

Liikluskindlustusseadus	§ 66. '1	7 229	4 329 290	599	5 167	4 137 285	801
Liiklusseadus	§ 74. '1	10 000	53 537 950	5 354	7 665	31 542 565	4 115
Liiklusseadus	§ 74. '2	239	503 280	2 106	171	330 900	1 935
Liiklusseadus	§ 74. '3	200	299 120	1 496	224	323 040	1 442
Liiklusseadus	§ 74. '4	5	8 340	1 668	3	2 340	780
Liiklusseadus	§ 74. '5	249	594 300	2 387	291	765 320	2 630
Liiklusseadus	§ 74. '6	205	57 660	281	256	86 000	336
Liiklusseadus	§ 74. '7	9 770	4 371 610	447	5 187	2 822 500	544
Liiklusseadus	§ 74. '8	14	13 680	977	21	24 240	1 154
Liiklusseadus	§ 74. '9	61	89 940	1 474	73	91 980	1 260
Liiklusseadus	§ 74. '10	1	720	720	4	4 140	1 035
Liiklusseadus	§ 74. '11	342	479 940	1 403	237	348 480	1 470
Liiklusseadus	§ 74. '12	66	51 300	777	80	53 520	669
Liiklusseadus	§ 74. '13	6	5 220	870	17	13 200	776
Liiklusseadus	§ 74. '15	3 965	2 259 350	570	2 831	1 654 650	584
Liiklusseadus	§ 74. '16	1 250	636 830	509	1 486	682 320	459
Liiklusseadus	§ 74. '17	3 897	10 315 500	2 647	3 176	7 464 840	2 350
Liiklusseadus	§ 74. '18	230	1 349 700	5 868	200	1 300 860	6 504
Liiklusseadus	§ 74. '19	9 013	96 473 960	10 704	9 295	97 617 180	10 502
Liiklusseadus	§ 74. '20	67	667 620	9 964	82	1 021 920	12 462
Liiklusseadus	§ 74. '21	112	835 260	7 458	94	769 080	8 182
Liiklusseadus	§ 74. '22	23 990	41 836 380	1 744	23 886	32 621 380	1 366
Liiklusseadus	§ 74. '23	29	60 900	2 100	49	106 500	2 173
Liiklusseadus	§ 74. '24	46	53 220	1 157	65	76 800	1 182
Liiklusseadus	§ 74. '25	40	34 080	852	43	37 740	878
Liiklusseadus	§ 74. '26	987	780 740	791	1 330	1 102 920	829
Liiklusseadus	§ 74. '27	8	9 780	1 223	1	3 000	3 000
Liiklusseadus	§ 74. '28				398	668 640	1 680
Liiklusseadus	§ 74. '29				12	13 500	1 125
Liiklusseadus	§ 74. '30	241	1 512 600	6 276	240	1 485 720	6 191
Liiklusseadus	§ 74. '31	1 185	6 648 480	5 611	812	4 950 720	6 097
Liiklusseadus	§ 74. '32	226	939 060	4 155	158	627 270	3 970
Liiklusseadus	§ 74. '33	267	268 860	1 007	429	502 860	1 172
Liiklusseadus	§ 74. '34				52	95 460	1 836
Liiklusseadus	§ 74. '35	19 115	11 638 675	609	19 842	12 556 685	633
Liiklusseadus	§ 74. '36	3 742	2 476 840	662	3 068	2 070 965	675
Liiklusseadus	§ 74. '37	759	238 155	314	981	308 285	314
Liiklusseadus	§ 74. '40	10	6 420	642	10	16 080	1 608
Liiklusseadus	§ 74. '43				1	1 200	1 200
Liiklusseadus	§ 74. '44	36	67 440	1 873	15	35 100	2 340
Liiklusseadus	§ 74. '45	1	1 800	1 800			

Liiklusseadus	§ 74. '46	93	154 440	1 661	35	64 260	1 836
Liiklusseadus	§ 74. '47	94	182 040	1 937	66	136 740	2 072
Liiklusseadus	§ 74. '48	6	5 100	850	2	1 800	900
Liiklusseadus	§ 74. '49	2	2 400	1 200	1	900	900
Liiklusseadus	§ 74. '51	1	1 500	1 500			
Liiklusseadus	§ 74. '53				1	6 000	6 000
Liiklusseadus	§ 74. '54	8	24 600	3 075	3	8 700	2 900
Liiklusseadus	§ 74. '55	20	38 880	1 944	7	12 120	1 731
Liiklusseadus	§ 74. '56	16	21 780	1 361	15	19 080	1 272
Liiklusseadus	§ 74. '58						
Liiklusseadus	§ 74. '59						
Liiklusseadus	§ 74. '60						
Liiklusseadus	§ 74. '61						
Liiklusseadus	§ 74. '62						
Liiklusseadus	§ 74. '64						
Teeseadus	§ 40.	46	141 660	3 080	50	120 480	2 410
Teeseadus	§ 40. '1	581	1 681 200	2 894	773	2 325 480	3 008
Teeseadus	§ 40. '2						
Teeseadus	§ 40. '3	7	18 040	2 577	12	38 220	3 185
Teeseadus	§ 40. '4				1	180	180
Teeseadus	§ 40. '5						
Teeseadus	§ 40. '6	12	18 360	1 530	18	15 360	853
Teeseadus	§ 40. '7	3	8 700	2 900	25	159 200	6 368
Teeseadus	§ 40. '8				1	6 000	6 000
Ühistranspordiseadus	§ 54. '1	6	4 740	790	9	2 340	260
Ühistranspordiseadus	§ 54. '2	36	48 005	1 333	48	101 700	2 119
Ühistranspordiseadus	§ 54. '3				2	3 000	1 500
Ühistranspordiseadus	§ 54. '4	2	1 080	540	2	1 200	600
Ühistranspordiseadus	§ 54. '5				9	37 740	4 193
Ühistranspordiseadus	§ 54. '6	19	36 780	1 936	26	43 500	1 673
Ühistranspordiseadus	§ 54. '7	94	63 600	677	156	93 385	599

ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Finantskolledž	Kuu ja aasta: 05/2009
Töö pealkiri: LIIKLUSTRAHVIDE DÜNAAMIKA JA ARENG 2005-2009	
Töö autor: Liisi Voksepp	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lõputöö on kirjutatud temal liiklustrahvide dünaamika ja areng 2005 – 2009. Teema on aktuaalne, kuna laekuvate trahvide summad on viimasel aastal palju tõusnud. Lõputöö uurimisobjektiks on liiklustrahvide dünaamika ja areng. Töö eesmärk on analüüsida liiklustrahvide dünaamikat ja arengut aastatel 2005 – 2009.</p> <p>Autor võrdleb omavahel erinevate aastate trahvimäärasid ja analüüsib, kuidas on trahvid ja trahvimäärad Eestis muutunud 2009. aasta seisuga ning kui suure osa moodustavad trahvid riigieelarvest.</p> <p>Lõputöö mahuks koos lisadega on 39 lehekülge ja töö on kirjutatud eesti keeles. Töö koosneb kahest peatükist ja töös on kasutatud 18 allikat, millele on viidatud. Lisaks on Politseiameti statistiline tabel karistuspraktika kohta liiklusväärtegude eest.</p> <p>Töö kirjutamisel kasutatakse empiirilist ja analüütilist uurimismeetodit. Vajalike teadmiste saamiseks analüüsib autor eestikeelseid allikaid ning Politseiametist saadud statistilisi andmeid.</p> <p>Töö tulemusena valmib ülevaade erinevatest liiklusrikkumistega seotud trahvidest ning nende tekkepõhjustest. Lõputööd saavad liiklejad kasutada liiklemises vajalike teadmiste täiendamiseks.</p>	
Võtmesõnad: õigusrikkumine, liiklustrahvy, karistus, trahvisumma, trahvimäär	
Keywords: infringement of law, traffic fine, penal, amercement, penalty rate	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja: Uno Silberg	Allkiri:

Kaitmisele lubatud
Kolledži direktor: Uno Silberg

Allkiri: