

Sisekaitseakadeemia
Politsei- ja piirvalvekolledž

Egon Kollo

MÕÕTETULEMUSTE JÄLGITAVUSE TAGAMINE

Lõputöö

Juhendaja:

Sirvi Pezonen, MA

Muraste 2015

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: juuni 2015
Töö pealkiri: Mõõtetulemuste jälgitavuse tagamine Töö pealkiri võõrkeeles: Ensuring traceability of measurement results	
<p>Lühikokkuvõtte:</p> <p>Esitan lõputöö kokku 68 lehel. Viidatud allikate nimekirja kuulub 42 nimetust. Töös on esitatud 6 lisa. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning resümee on esitatud inglise keeles. Töö on koostatud vastavalt “Üliõpilastööde koostamise ja vormistamise juhendile”, mis on kinnitatud rektori 23.01.2015 käskkirjaga nr 6.1-5/27 .</p> <p>Lõputöö eesmärk on kirjeldav ülevaade, milline on õiguslik regulatsioon mõõtetulemuste jälgitavuse tagamisel.</p> <p>Lõputöös püstitati uurimisküsimus, millisel viisil on otstarbekas õigusaktides kehtestada politsei poolt teostatavad mõõtmised, et tagada efektiivsem mõõtetulemuste jälgitavus?</p> <p>Lõputöö kirjutamisel kasutas autor uurimise meetoditena kirjanduse analüüsi, dokumendi analüüsi ja teostas eksperdiintervjuusid. Samuti kasutas autor teoreetiliste ja empiiriliste andmete analüüsi ning üldistamist.</p> <p>Lõputöö empiirilises uurimuses selgus, et nõuded kiirusmõõteri ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele on sätestatud liiklusseaduse alusel ning nõuded isiku väljahingatavas õhus etanoolisisalduse mõõtmise protseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele on sätestatud korrakaitseaduse alusel. Seega on antud mõõtevaldkonnad reguleeritud eriseadusega. 01.05.2015 jõustus liiklusseaduse muudatus, mille kohaselt nõuded sõiduki koormuse mõõtmise mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele kehtestatakse Vabariigi Valitsuse määrusega. Kuigi antud volitusnorm jõustus 01.05.2015.a, ei ole vastavat Vabariigi Valitsuse määrust ning mõõtmisi teostatakse jätkuvalt Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 01.01.2010 käskkirja nr 40 „Sõiduki koormuse mõõtmine“ alusel. Seega on antud mõõtmise liik jätkuvalt allutatud erialase pädevuse hindamise ja tõendamise korrale. Lõputöö empiirilise uuringu analüüsis selgub, et kõik Politsei- ja Piirivalveameti poolt järelevalves teostatavad mõõtmised on otstarbekas kehtestada eriseadustega ja nende alusel kehtestatud õigusaktidega. Samuti on vajalik kehtestada mõõtevahenditele pikemad taatlusperioodid ning paigaldada mõõtevahenditele taatluslabori poolt vastupidavamad taatluskleebised. Samuti on otstarbekas muuta Vabariigi Valitsuse 01.07.2011 määrust nr 78 tunnistades selle lisa nr 1 kehtetuks, sest autori hinnangul puudub õiguslik alus mõõtemääramatuse esitamiseks laiendmääramatusena 95%-lisel tõenäosustasemel.</p> <p>Lõputöö kokkuvõttes välja toodud soovitusel aitavad tõhustada mõõtetulemuste jälgitavuse tagamise protsessi tervikuna ja hoida kokku kulusid. Samuti võivad lõputöö kokkuvõttes välja toodud soovitusel pikemas perspektiivis mõjutada positiivses suunas liiklusohutust.</p> <p>Võtmesõnad: mõõtmine, mõõtetulemus, jälgitavus, taatlemine, erialase pädevuse hindamine.</p>	
Key words: measuring, result of measurement, traceability, calibrating, assess of professional competence.	
Töö autor: Egon Kollo Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamiseks elektroonilises keskkonnas.	
Allkiri:	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia Politsei-ja piirivalvekolledži raamatukogu.	
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja: Sirvi Pezonen	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud Kolledži direktor: Priit Heinsoo	Allkiri:

SISUKORD

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON	2
SISUKORD.....	3
SISSEJUHATUS	4
1. ERIALASE PÄDEVUSE HINDAMISE JA TÕENDAMISE NÕUET SISALDAVAD MÕÕTMISED.....	7
1.1 Mõõtja erialase pädevuse hindamine	7
1.2 Mõõtja erialane pädevus.....	10
1.3 Praktikas ilmnenu kitsaskohad	16
2. ERISEADUSTES KEHTESTATUD MÕÕTMISED	22
2.1 Sõiduki liikumiskiiruse mõõtmine	22
2.2 Isiku väljahingatavas õhus etanooli sisalduse kontrollimine ja tuvastamine	25
2.3 Mõõtevahendi taatluskohustus ja mittevastavuse käsitlemine	30
3. EMPIIRILINE UURING	34
3.1 Valim ja uurimismeetodi kirjeldus	34
3.2 Uuringutulemused ja analüüs	35
3.3 Ettepanekud.....	40
KOKKUVÕTE	44
SUMMARY	47
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	50
Lisa 1. Tunnistuse E075 lisa	54
Lisa 2. Kaalumise protokoll.....	55
Lisa 3. Lineaarmõõteseadme kasutamise protokoll	57
Lisa 4. Mittevastavusakt	59
Lisa 5. Intervjuu küsimused.....	60
Lisa 6. Intervjuu kirjalikud vastused.....	61

SISSEJUHATUS

Liiklusjärelevalve teostamisel on olulisel kohal erinevad mõõtmised. Suur osa liiklusjärelevalve käigus tuvastatavatest rikkumistest baseeruvad mõõtetulemustel. Mõõteseaduse kohaselt peab mõõdetegevuse jälgitavus olema mõõtja poolt tõendatud, kui mõõtmisi teostatakse riikliku järelevalve käigus ning mõõtetulemuste alusel tehakse ettekirjutus, määratakse karistus väärteoasjas või piiratakse eriõigust.

Tulenevalt mõõteseaduse § 5 lg 1 sätestatule on mõõtetulemuste jälgitavus tõendatud, kui mõõtmised on teinud pädev mõõtja, kes kasutab mõõtevahendit, mille taatluskohustus on täidetud või mis on jälgitavalt kalibreeritud, või sertifitseeritud etalonaineid, järgides asjakohast mõõtemetoodikat (Mõõteseadus 10.03.2004). Samuti on selles normis sätestatud, et juhul kui kasutatav mõõtevahend on kantud metrooloogilise kontrolli nimistusse ning nõuded mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele tulenevad eriseadusest ja selle alusel kehtestatud õigusaktist, piisab mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamiseks taatluskohustuse läbinud mõõtevahendi kasutamisest.

Mõõtetulemuste jälgitavuse tagamine on praktikas väga keerukas ning aega ja ressursi nõudev tegevus. Täidetud peavad olema kõik nõuded alates sellest, et vahend, millega mõõtmisi teostatakse on taadeldud ja korras lõpetades sellega, et mõõtja on pädev või erialaselt pädevaks tunnustatud akrediteerimisasutuse poolt. Politsei poolt teostatavad mõõtmised võib jagada kahte erinevasse rühma. Esimesse rühma kuuluvad mõõtmised, millede teostamise protsess ja nõuded on sätestatud eriseadustes ja nendega kehtestatud määrustes ning teise rühma moodustavad mõõtmised, mille teostamiseks on vajalik akrediteering. Eriseadustes sätestatud mõõtmised on sõidukite sõidukiiruse mõõtmine, mis on sätestatud liikluseadusega ning etanooli sisalduse mõõtmine isiku väljahingatavas õhus, mis on sätestatud korrakaitseadusega. Eriseadustega mittesätestatud ning akrediteeringu nõutavusega on massi- ja lineaarmõõtmised. Kõiki neid nelja mõõtmist kasutatakse politseitöös kõige laialdasemalt just nimelt liiklusjärelevalve teostamisel.

Igapäevases töös ei süveneta sageli selle sätte sisusse ning ei mõista mõõdetegevuse keerukust. Ei aduta, et näiteks sellised pealtnäha lihtsad protseduurid nagu sõiduki kiiruse mõõtmine, isiku väljahingatavas õhus alkoholi sisalduse kontrollimine või tuvastamine,

lineaar- ja massimõõtmised, on tegelikult tervikpildis väga keerukad protseduurid ning kogu dokumentatsioon alates vahendi kasutusjuhendist kuni meetodikate või seadusteni välja ja protseduurid on rangelt reglementeeritud. Üksainus puudus või isegi menetluse raames tõstatunud kahtlus, mida ei ole võimalik kõrvaldada olemasolevate dokumentide abil võib viia vastava menetluse lõpetamiseni ning halvimal juhul ka teiste sarnaste menetluste lõpetamiseni ning mõõtmistegevuse eest vastutavate isikute vastutusesni välja.

Mõõtetulemuste alusel määratakse liiklusalastes menetlusasjades karistusi, millega piiratakse isiku eriõigust. Kuna tegemist on isikute põhiõiguste riivega, tuleb sellise tõendi loomisel ja arvestamisel ametnikul olla ülimalt täpne, sest võimalikud vead mõõteprotsessis ei vii mitte ainult karistusotsuse tühistamiseni vaid võivad tuua ka süüteo vastutuse hoopiski ametnikule endale. Nii juhtus ka 2012 aastal, kui alustati tänaseni menetluses olevat kriminaalmenetlust Ida prefektuuri ametnike suhtes ja laia kõlapinda leidnud skandaali tulemusel lahkus oma ametikohalt peadirektor ja teisedki kõrged ametnikud. Senini pole Sisekaitseakadeemia lõputöodes käsitletud politsei mõõtetegevuse temaatikat.

Lõputöö eesmärk on kirjeldav ülevaade, milline on õiguslik regulatsioon mõõtetulemuste jälgitavuse tagamiseks.

Analüüsi tulemusel soovib töö autor jõuda ettepanekuteni süüteomenetluses mõõtetegevuse protsessi lihtsustamiseks, sest hetkel kehtiva õigusliku regulatsiooni kohaselt on mõõtetegevuse jälgitavuse tõendamine keerukas protsess, mis omakorda tekitab liialt palju võimalusi eksimusteks ning seeläbi menetluskvaliteedi langust.

Püstitatud eesmärgi saavutamiseks on töö autor seadnud järgmised uurimisülesanded:

1. Käsitleda erialase pädevuse hindamise ja tõendamise nõuet sisaldavaid mõõtmisi, andes ülevaate mõõtja erialase pädevuse nõuetest, selle hindamise protsessist ja õiguslikust regulatsioonist ning analüüsida erialase pädevuse hindamise ja tõendamise nõudele allutatud mõõtmisi ja praktikas ilmnunud kitsaskohti
2. Analüüsida eriseadustes kehtestatud mõõtmisi, nende õiguslikku regulatsiooni ning käsitada seejuures mõõtevahendi taatluskohustust ja mittevastavuse lahendamise protsessi.

3. Viia läbi kirjalik eksperdiintervjuu Politsei- ja Piirivalveametis mõõdetevuse kvaliteedi juhi, Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna ennetus- ja järelevalvebüroo juhtivkorrakaitseametnikuga, kes tegeleb üleriigilise liiklusjärelevalve planeerimise ja koordineerimisega, mille hulka kuulub ka mõõdetevus ning Ida prefektuuri mõõdetevuse eest vastutava isikuga.
4. Teha ettepanekuid Politsei ja Piirivalveametile mõõdetevuse jälgitavuse tagamiseks menetlusasjades ja õigusselguse parendamiseks.

Lõputöös püstitatakse uurimisküsimus, millisel viisil on otstarbekas õigusaktides kehtestada politsei poolt teostatavad mõõtmised, et tagada efektiivsem mõõtetulemuste jälgitavus?

Lõputöö kirjutamisel kasutab autor järgmisi meetodeid:

- kirjanduse analüüs;
- dokumendi analüüs;
- eksperdiintervjuu;
- teoreetiliste ja empiiriliste andmete analüüs ning üldistamine.

Oma olemuselt on kavandatav lõputöö õigusteoreetiline, keskendudes teemat reguleerivate õigusaktide analüüsile ning nende alusel tehtud kohtulahenditele, milles sisalduvad tõlgendused ja seisukohad kujundavad kohtuvälise menetleja käitumist järgnevas mõõdetevusega seotud süüteomenetlusprotsessides. Lõputöö tulemusel teeb autor ettepanekuid süüteomenetluses mõõtetulemuste jälgitavuse tagamiseks.

Lõputöö koosneb sissejuhatusest, põhiosast ja kokkuvõttest. Põhiosa koosneb kahest peatükist, mis omakorda jagunevad alapeatükkideks. Põhiosa esimeses peatükis vaatleb autor mõõtmisi, mille puhul peab mõõtja olema mõõtja olema hinnatud akrediteerimisautuse poolt erialaselt pädevaks. Teises peatükis vaatleb töö autor eriseadustega kehtestatud mõõtmisi.

1. ERIALASE PÄDEVUSE HINDAMISE JA TÕENDAMISE NÕUET SISALDAVAD MÕÕTMISED

1.1 Mõõtja erialase pädevuse hindamine

Politsei poolt teostatavate mõõtmiste puhul, mille käigus mõõdetakse sõidukite massi või teostatakse lineaarmõõtmisi, on vajalik, et mõõtja oleks akrediteerimisasutuse poolt erialaselt pädevaks tunnistatud.

Mõõteseaduse § 5 lg 2 p 2 kohaselt peab mõõtetulemuste jälgitavus olema tõendatud, kui riikliku järelevalve käigus tuvastatud mõõtetulemuste alusel tehakse ettekirjutus, määratakse karistus väärtetasandil või piiratakse eridigust (Mõõteseadus, 2015).

Jälgitavus on mõõteseaduse § 2 lg 1 p 5 kohaselt mõõtetulemuse või etaloni väärtuse omadus, mis võimaldab seda seostada riigi- või rahvusvahelise etaloniga katkematu võrdlusteahela (seosahela) kaudu, kusjuures ahela kõikidel lüüdel on teadaolev mõõtemääramatus (Mõõteseadus, 2015).

Sisuliselt tähendab see, et kõik süüteomenetlused, milles üheks tõendiks on mõõtmiste teostamise tulemusel saadud väärtus, peab olema omakorda tõendatud mõõtetulemuste jälgitavus. Massi- ja lineaarmõõtmistest on politsei töös kõige sagedasemateks näideteks teeseaduse § 40¹ alusel kvalifitseeritavad rikkumised. Teeseaduse antud säte näeb ette vastutuse süüteo eest, mis seisneb normidele mittevastavate mõõtmete, massi või teljekoormusega või muul viisil teerajatisel püsivust ohustava sõidukiga liiklemises, samuti liiklemise eest liiklemiseks suletud teel või liiklemiseks mitteettenähtud teerajatisel (Teeseadus, 2015). Selleks, et järelevalvet teostav ametnik saaks antud sätet rakendada ja võtta juht vastutusele ühe eelpool mainitud süüteo koosseisule vastava teo eest, peab olema läbi viidud vastav mõõtmine. Selliseks mõõtmiseks võib olla sõiduki või autorongi kogumassi või teljekoormuse mõõtmine, sõiduki pikkuse, laiuse või kõrguse mõõtmine.

Kuigi antud töö autor keskendub oma töös liiklussüütegudes mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamisele, ei saa jätta selgitamata, et ka teistes politsei töö valdkondades on massi- ja lineaarmõõtmised olulisel kohal. Näiteks kriminalistika valdkonnas kasutatavad

mõõdulindid, mõõterattad ja massimõõteseadmed peavad olema omas kasutusala spetsiifikat arvestades korrapäraselt taadeldud või kalibreeritud. Samuti peab vastavaid mõõtmisi teostav ametnik olema pädev. Samas ei laiene mõõteseaduse § 5 lg 2 p 2 sätestatud nõue, mille kohaselt peab olema mõõtetulemuste jälgitavus tagatud riikliku järelevalve käigus, kui mõõtetulemuste alusel tehakse ettekirjutus, määratakse karistus või piiratakse erioigust, kriminaalmenetlustes politsei kriminalisti poolt teostatavatele mõõtmistele. Kriminaalmenetluses näiteks sündmuskoha vaatluse teostamisel tehtud mõõtmised ei ole karistamise aluseks vaid annavad ülevaate sündmuskoha või eseme ruumilistest väärtustest. Kohtumenetluses antud menetlusasjades on siiski põhjapanevaks tõendiks ekspertiisi tulemus ja eksperdi arvamus, mille annab Eesti Kohtuekspertiisi Instituut.

Kuna sõiduki massi ja lineaarmõõtmiste mõõtmised ei ole hetkel sätestatud eriseadusega, siis antud mõõtmiste teostamisel lähtub mõõtja mõõteseaduse § 5 lg 1 esimeses lauses sätestatust, mille kohaselt on mõõtetulemuste jälgitavus tõendatud, kui mõõtmised on teinud pädev mõõtja, kes kasutab mõõtevahendit, mille taatluskohustus on täidetud või mis on jälgitavalt kalibreeritud, või sertifitseeritud etalonaineid, järgides asjakohast mõõtemetoodikat (Mõõteseadus, 2015).

Tulenevalt asjaolust, et nõuded massi- ja lineaarmõõtmistele, mida politsei poolt riikliku järelevalve käigus teostatakse, ei ole sätestatud eriseadustes, tuleb mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamiseks tagada kolme peamise nõude täitmine:

- mõõtmisi teostab pädev mõõtja
- mõõtmiseks kasutatakse taadeldud mõõtevahendit
- mõõtmise teostamisel järgitakse mõõtemetoodikat

Mõõtemetoodika MM 02-2010 mitteautomaatkaalude kasutamiseks, mida kasutatakse sõidukite ratta- ja teljekoormuse mõõtmiseks ning selle alusel sõiduki kogumassi määramiseks, on kehtestatud Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 01.01.2010 käskkirjaga nr 40 (Sõiduki...01.01.2010). Lineaarmõõtmiste metoodika MM 03-2010 on kinnitatud sama käskkirja alusel (Lineaarmõõtmine 01.01.2010).

Mõõtemetoodika on alusdokument, milles on kirjeldatud vastava mõõtmise läbiviimise korrektset protsess, nõudeid mõõtevahendile ja mõõtjale. Samuti sätestatakse

metoodikatega laiendmääramatuste arvutused ja mõõtmiste protokollimiseks vajalikud protokollide vormid.

Mõõtja erialase pädevuse hindamise protsessi eelduseks on mõõtmisi teostava juriidilise isiku taotlus. See tähendab, et mõõtja ise peab hoolt kandma selle eest, et tema erialane pädevus oleks hinnatud ja tõendatud. Juhul kui teostatava mõõtetegevus ei ole sätestatud eriseadusega, peab mõõtja olema erialaselt pädev. Politseis teostatavast neljast peamisest mõõtmisest kaks on sätestatud eriseadustega ning kahe puhul tulenevad nõuded mõõteseadusest. Eriseaduses sätestatud mõõtmisteks on sõiduki liikumiskiiruse mõõtmine ja isiku väljahingatavas õhus etanooli sisalduse mõõtmine. Kui aga rääkida massi- ja lineaarmõõtmistest, siis nende kahe protseduuri puhul on vajalik, et akrediteerimisasutus oleks hinnanud ja tõendaks mõõtja erialast pädevust.

Erialase pädevuse hindamisel teeb akrediteerimisasutus kindlaks, kas taotlejast juriidiline isik vastab mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise korra paragrahvis 3 sätestatud kriteeriumitele.

Juhul kui akrediteerimisasutus on tuvastanud, et erialase pädevuse hindamist taotlev juriidiline isik vastab nõuetele, siis väljastab akrediteerimisasutus sellekohase tunnistuse, millel peab olema toodud:

- 1) mõõtja nimi ja aadress;
- 2) kinnitus mõõtja vastavuse kohta mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise korra nõuetele;
- 3) mõõtevaldkond;
- 4) tunnistuse registreerimisnumber;
- 5) tunnistuse väljastamise kuupäev;
- 6) tunnistuse kehtivusaeg;
- 7) akrediteerimisasutuse juhi nimi ja allkiri;
- 8) tunnistuse lisas esitatakse erialase pädevuse ulatuse üksikasjalik kirjeldus ja mõõtetegevuse eest vastutavate isikute nimed (Mõõtja...05.10.2006).

Akrediteerimisasutuse poolt väljastatav tõend kehtib kaks aastat. Seega peab juriidiline isik erialase pädevuse hindamist taotlema ja läbima iga kahe aasta tagant. Samas on tegemist akrediteerimisasutuse poolt teostatava tasulise toiminguga. Eesti Akrediteerimiskeskuse hinnakirja (Hinnakiri 01.03.2014) kohaselt, mis kehtib alates 01.03.2014.a, on taotluse esitamise tasu 175 eurot, mõõtja pädevuse hindamise aastatasud jäävad vahemikku 550-650 eurot ja peaassessori tunnitasu 25 eurot. Kõikidele hindadele lisandub käibemaks. Seega on asutuse jaoks tegemist aega, ressursi ja rahalisi vahendeid nõudva protsessiga.

1.2 Mõõtja erialane pädevus

Rääkides mõõtja erialasest pädevusest ei tohi seda samastada mõõtja pädevusega. Mõõtja pädevus on eeldus, selleks et tunnistada mõõtja erialast pädevust. Erinevus seisneb selles, et erialaselt pädevaks mõõtjaks saab akrediteerimisasutus tunnistada juriidilist isikut, seega politsei mõistes Politsei- ja Piirivalveametit (PPA). Selleks, et olla erialaselt pädev peab juriidiline isik (PPA) tagama, et personal, kes reaalselt mõõtmisi teostab on saanud vastava väljaõppe ja oskab mõõtmisi läbi viia.

Politsei- ja Piirivalveameti kui mõõtja erialast pädevust massi- ja lineaarmõõtmiste osas hindab Eesti Akrediteerimiskeskus vastavalt Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 05.10.2006 määrusele nr 85 (Mõõtja...05.10.2006).

Politsei- ja Piirivalveametile on Eesti Akrediteerimiskeskuse poolt erialase pädevuse tõendamise kohta väljastatud 25.04.2014.a tunnistus ning selle lisa nr E075 (Lisa 1). Antud tunnistuse lisa määratleb täpsel mõõtja erialase pädevuse ulatuse. Politsei- ja Piirivalveamet on tunnistatud pädevaks kahe mõõtevaldkonna osas:

1. Sõiduki massi mõõtmine. Kasutades kinnitatud metoodikat MM 02-2010, mis on kinnitatud 01.01.2010.a. Samuti kehtestatakse tunnistuses, et lubatud kaalumise meetodiks on kaalud ratta või rataste all ning tulemuste summeerimine. Samuti on kehtestatud mõõteulatus, mille kohaselt kasutava mõõtevahendiga on võimalik mõõta massi vahemikus 100 kilogrammi kuni 10 tonni.

2. Lineaarmõõtmel. Usaldusväärsete tulemuste saamise eelduseks on, et mõõtja kasutab meetodikas MM 03-2010 kehtestatud nõudeid.

Tulenevalt mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise korra § 7 lg 3 tuleb tõendatud erialase pädevusega mõõtjal mõõtetevõtmise käigus ja mõõteprotokollis oma pädevuse tõendatusele viidates kasutada lauset „Erialaselt pädev mõõtja, EAK nr XXX“ ning selgelt osutama, milliste katsete või mõõtmiste osas on tema pädevus tõendatud (Mõõtja...05.10.2006). Seega seab antud säte täiendavad nõuded mõõtmise protokollile. Lisaks haldusmenetluse seaduse § 18 (Haldusmenetluse seadus 06.06.2001) nõuete täitmisele tuleb antud määrusest tulenevalt mõõtjal mõõtetevõtmist protokollides viidata ka oma pädevuse tõendatusele. Politsei- ja Piirivalveameti massi – ja lineaarmõõtmiste protokollidevormid on kehtestatud vastavate meetodikate lisadena. Igapäevaselt kasutatavad protokollid sisaldavad antud viidet (Lisa 2 ja Lisa 3). Seega ainuüksi ühe protokolliga koostamisel tuleb lähtuda mitme erineva õigusaktiga sätestatud nõuetest vaatamata sellele, et protokolliga vorm on kehtestatud vasta meetodikaga.

Tulenevalt mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise korra § 3 lg 3 p 1 sätestatule, peab mõõtmisi läbi viival personalil olema selleks vajalik kvalifikatsioon, väljaõpe ja kogemus. Seega on vajalik, et mõõtmist teostav ametnik oleks saanud vastava mõõtmisalasuse koolituse, mille käigus õpib tundma ja kasutama tema kasutusse antavaid mõõtevahendeid. Antud hetkel viib selliseid koolitusi läbi Politsei- ja Piirivalveamet. Iga prefektuur koolitab sellel tööliinil tegutsema asuvaid ametnikke ise. See tähendab, aga olukorda, kus politseilise erihariduse saanud Sisekaitseakadeemia lõpetaja asudes oma tööülesandeid täitma mõnes prefektuuris peab enne läbima pädeva mõõtja koolituse. Hetkel kehtiva mõõtmiste käsiraamatud punkti 3.1.2.1 kohaselt (Mõõtmiste...31.05.2013) valmistab aga politseiametnikke ette Sisekaitseakadeemia Politsei- ja Piirivalvekolledž. Politsei- ja piirivalvekolledž tagab alates septembrist 2005 kõikide politseiteenistusse asuvate politseiametnike esmase mõõtmisalasuse väljaõppe.

Tuleb tõdeda, et antud nõude täitmine ei ole siiani olnud täielik ja õppeasutus on asunud üle minema mõõtetevõtmise õppele, olemas olevat mõõtevahendite piires.

Akrediteerimisasutus on erapooletu kasumit mittetaotlev pädev asutus, kes on riigi poolt tunnustatud ja vastab asjakohaste rahvusvaheliste standardite nõuetele (Saarniit...06.03.2015).

Eesti Akrediteerimiskeskuse näol on tegemist sihtasutusega, mille põhieesmärgiks on akrediteerimise teostamine ja Eesti esindamine rahvusvahelises akrediteerimisalas koostöös.

Sihtasutus Eesti Akrediteerimiskeskus loodi sihtasutusena 04.01.2000 EV Valitsuse 21.12.1999 korralduse nr 1390-k alusel, lähtudes Mõõteseadusest ning on oma tegevuses 31.03.2000 likvideeritud Standardiameti Metroloogia ja Akrediteerimise osakonna tegevuse (v.a. legaalmetroloogia osas) jätkaja. EAK viib läbi katse-, kalibreerimis- ja taatluslaborite, inspekteerimisasutuste ja toodete, juhtimissüsteemide ning personali sertifitseerimisasutuste, samuti EMAS- ja kasvuhoonegaaside (KHG) heitkoguste tõendamisasutuste ning võrdluskatsete korraldajate akrediteerimist ja mõõtjate (asutuste) erialase pädevuse hindamist ning tõendamist (Eesti...14.01.2015).

Mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise korra paragrahvis 3 on määratletud kriteeriumid, millele peab vastama erialase pädevuse hindamist ja tõendamist taotlev mõõtja. Nõuded jagunevad haldusnõueteks ja tehnilisteks nõueteks. Täpselt samadel alustel on üles ehitatud ka PPA hetkel kehtiv mõõtmiste käsiraamat, mille olemasolu asutuses on just nimelt antud korra kohaselt nõutav. Kui võrrelda mõõtmiste käsiraamatut ning mõõtja erialase pädevuse hindamise kriteeriume määruse paragrahvis § 3, siis on selgelt näha, et mõõtmiste käsiraamatu esimene peatükk koos selle alapeatükkidega vastab täpselt kõne all oleva sätte teisele lõikele ja punktidel üks kuni neliteist ning käsiraamatu teine peatükk vastab oma sisult määruse paragrahvile kolm ja selle punktidele 1-12. Samas puuduks täielikult vajadus mõõtmiste käsiraamatu järele, kui massi- ja lineaarmõõtmised oleksid sätestatud eriseadusega.

Vabariigi Valitsuses poolt on vastu võetud liikluseaduse muudatused, mis jõustuvad alates 01.05.2015.a. Antud redaktsiooniga kehtestatakse § 199 lg 8 volitusnorm, mille kohaselt nõuded sõiduki koormuse mõõtmise mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega. Vabariigi Valitsuse määrusega meetodika kehtestamise järgselt on politseil võimalik ka sõidukite koormuse mõõtmise

valdkonnas teostada mõõtmist analoogselt sõiduki kiiruse ning isiku organismis etanoolisisalduse mõõtmisega, st mõõtetegevuse jälgitavus on tagatud sellega, et mõõtevahend on kantud metrooloogilise kontrolli nimistusse, nõuded mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele tulenevad eriseadusest ja selle alusel kehtestatud õigusaktist ning mõõtevahend on läbinud taatluskohustuse. (Riigikogu, 2015)

See tähendab, et mõõtjal tuleb oma tegevuste juriidiliselt korrektseks läbiviimiseks lähtuda vähemast hulgast erinevatest aktidest ning seejuures ei vähene mõõtetegevuse kvaliteet. Sõidukite koormuse mõõtmiseks ei ole enam vajalik, et Politsei- ja Piirivalveamet oleks erialaselt pädevaks tunnistatud akrediteerimisasutuse poolt. Seega jääb ära iga kahe aasta järel teostatav tasuline hindamisprotsess. Samuti ei laiene sõiduki koormuse mõõtmisele Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 05.10.2006 määrus nr 85 Mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise kord, mis kehtestab rida koormavaid nõudeid asutusele ja asutuse peetavale dokumentatsioonile. Sealhulgas kaob ka vajadus Politsei- ja Piirivalveameti Mõõtmiste käsiraamatu järele.

Seega peab kohtuväline menetleja sõidukite koormuste mõõtmisi teostades kasutama mõõtevahendeid, mis on kantud kohustusliku metrooloogilise kontrolli nimistusse, on nõuetekohaselt taadeldud ning nõuded mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele tulenevad eriseadusest ja selle alusel kehtestatud õigusaktist. Eriseadusena käsitletakse antud olukorras liiklusseadust ning selle alusel kehtestatud õigusaktiks on Vabariigi Valitsuse määrus, millega kehtestatakse nõuded mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töölemisele. Siiani on need nõuded sisuliselt olnud sätestatud sõiduki koormuse mõõtemetoodikas.

Samas ei ole antud loend järgimist vajavatest nõuetest ja aktidest ammendav. Mõõtjal tuleb vaatamata seaduse muudatusele lähtuda tulenevalt mõõteseaduse § 23 lg 1 p 4 sätestatule, tingimata ka seadme tootjapoolsetest juhendist.

Eestis kasutab politsei sõiduki koormuse mõõtmisel peamiselt Soomes toodetud Evocar 2000 rattakaale. Ühes komplektis on üldjuhul 12 kaalu. Selliseid kaale kasutavad erinevate riikide õiguskaitseorganid. Näiteks on Evocar 2000 kaale tootja kodulehe andmetel Soomes 400 tükki, Rootsis 350 tükki, Venemaal 80 tükki, Eestis 66 tükki.

Antud tootja kaalud on lisaks Eesti lähinaabritele kasutuses paljudes erinevates riikides, näiteks Saksamaal, Austrias ning isegi Vietnamis ja Zambias (Technoscale OY, 2015)

Tootja poolne kasutusjuhend on äärmiselt põhjalik. See sätestab juhiseid alates kaalude paigutamisest sõiduki rataste alla, kontrollimisest kuni mõõtmist teostava ametniku ohutuseni kaalumisprotsessi ajal.



Foto 1. Evocar 2000 tüüpi kaalude paigaldamine veoki rataste alla. (Kuulutaja, 2015)

Evocar 2000 kaalude kasutusjuhendi punkt 5.1 sätestab, et Evocar kaalud ladustatakse autos olevas Evotrack transpordiraamis ja neid tuleb hoida raami peal oleva Evocar laadijale kinnitatuna (Evocar, 20015). Antud punkti ei ole kasutusjuhendis rohkem täpsustatud ning selle pinnalt on olnud värsked kohtuvaidlusi. Mainitud kohtuotsus oli tehtud 21.11.2014.a Viru Maakohtu poolt kohtuasjas nr 4-14-1312. Tegemist oli olukorraga kui kaalusid on liiklusjärelvalve käigus transporditud sõiduautos, mitte kaalubussi oleval Evotrack transpordiraamil. Transpordiraam on sisuliselt abistav vahend. Selles on lihtne kaalusid vedada, sest ta paigaldatakse sõidukisse ja kaalud paigaldatakse raami peale, et nad oleks sõitmise ajal kindlalt kinnitatud. Mõõtetulemusele ei mõju kaaluraami olemasolu või selle puudumine mitte mingil juhul. Tegemist on pigem mugavustootelega, mida tootja Evocar kaalude kasutusjuhendis propageerib.



Foto 2. Evocar kaal (Technoscale OY, 2015)



Foto 3. Evorack kaaluraam (Tamtron, 2015)

Ida prefektuuri praegune vanemkorrakaitseametnik Annika Elm, kes korraldab just kommertssõidukite kontrolliga tegeleva grupi tööd ning raskeveokite massimõõtmist selgitab, et „Evocar 2000 kaalud on samasugune töövahend nagu alkomeeter, indikaatorvahend või kiirusmõõtur, mille ametnik peab saama kaasa võtta. Kaalud on oma olemuselt lihtsalt massiivsemad ja ei ole ametniku jaoks nii mugavad kaasa võtta. Loomulikult ei ole võimalik paigutada kogu komplekti, mis koosneb 12 kaalust sõiduautosse, kui mitme sõiduautoga tööd korraldades on võimalik neid jagada. Kaalude kasutusjuhend räägib kaalude ladustamisest. Selle all mõeldakse pikaajalist hoiustamist, näiteks suve või talve perioodil. Politsei on pidanud kirjavahetust tootjaga ning palunud selgitust antud punktide ning selgus, et tootja on tõesti pidanud silmas pikaajalist kaalude hoiule panekut, mitte aga ühe päeva pikkuseid kasutusperioode ning kaalude transportimise sõiduautos ei mõjuta mõõtetulemust. Samas on antud seisukoht saadud alles peale kohtuotsuse tegemist ning politseil ei olnud võimalik, seda seisukohta kohtuistungil kasutada“ (Elm, A ütlused).

Mainitud kohtuotsus oli tehtud 21.11.2014.a Viru Maakohtu poolt kohtuasjas nr 4-14-1312.

Kohtu hinnangul eeldab Evocar kaalude transportimine ühest kohast teise kasutusjuhendi kohaselt seda, et kaalud oleksid eelnevalt autos (nn kaalubussis) nõuetekohaselt ladustatud ja hoiatud, samuti tuleb nad pärast kasutamist alati Evorack transpordiraamile tagasi asetada. MõõteS § 10 lg-st 3 tuleneb, et mõõtevahendit tuleb kasutada nii, nagu on ette nähtud tootja koostatud kasutusjuhendis. Kohtulik uurimisel leidis tõendamist, et kaalud olid ladustatud Evocar-2000 tootja juhiseid eirates, mistõttu ei saa rääkida mõõtmistulemuste jälgitavuse tõendatusest. See asjaolu võis mõjutada saadud mõõtetulemusi, andes aluse kahelda nende usaldusväärsuses ja tõele vastavuses. Kohtu arvates on selles osas tegemist

väärteomenetlusõiguse olulise rikkumisega (Tarmo Viki väärteoasi TeeS § 40'1 lg 1 ja LS § 238 järgi).

Hetkel kehtiv õiguslik regulatsioon sätestab resoluutselt, et lisaks kõigile muudele aktidele, tuleb mõõtjal lähtuda seadme tootjapoolsetest juhistest kasutusjuhendites. Kasutusjuhendid on sageli üldsõnalised ning kirjeldavad erinevaid nõudeid, millede täitmata jätmine tegelikult ei too kaasa ebaõigeid mõõtetulemusi. Iga tootja kirjeldab oma toote kasutusjuhises pigem oma majanduslikust kasust ja huvist tulenevaid juhiseid ja hoiatusi. Seega leian, et ei ole põhjendatud mõõteseaduses sätestatud nõuded juhinduda kasutusjuhenditest. Sellised nõuded on sätestatud kõigi mõõtevahendite kasutamisele mõõteseaduse § 10 lg 3 ja eraldi mitteautomaatkaalude kasutamise osas mõõteseadus § 23 lg 1 p 4. See tekitab omakorda olukorra, kus mõõtevahendi tootjapoolsetes juhistes mõne punkti või soovitusel mittetäitmine, isegi kui see ei too kaasa ekslikku mõõtmist, võib lõppeda menetluse lõpetamisega. Seega oleks otstarbekas siduda mõõtevahendi tootja poolt ette antud kasutusjuhendis sisalduvate sätete täitmise kohustuslikkus, sellega, kas nõude või soovitusel täitmine või täitmata jätmine toob kaasa vigase mõõtetulemuse.

Riigikohus oma otsuses nr 3-1-1-68-13 on märkinud ka, et kaalumise puhul on mõõtemetoodika asjakohane juhul, kui on kinni peetud kaalu tootja poolt vastavas juhendis sätestatust. (Riho Niine väärteoasi TeeS § 40'1 lg 1 ja LS § 238 järgi). Seega on oluline mõõtmisi teostades lähtuda täpselt vastava mõõtevahendi tootja poolsest kasutusjuhendist.

1.3 Praktikas ilmnunud kitsaskohad

Käesolevas peatükis käsitletud mõõtmiste osas on olnud viimastel aastatel mitmeid kohtuvaidlusi. Tuleb tõdeda, et ei saa alati asuda süüdistama ametnikku, kes mõõtmist läbi viib, sest sageli saavad suured probleemid alguse väikestest pisiasjadest, mis ei ole ametniku võimuses uuta.

Massi – ja lineaarmõõtmised on laialt levinud liiklusjärelevalves ning seda väga spetsiifilises kommertssõidukite järelevalve alal. Sisuliselt on tegemist igasuguste sõidukitega, mis teostavad sõitjate või veose vedu ärilisel eesmärgil. Seega on pahatihti küll sõiduki juht see, keda kohtuväline menetleja vastutusele võtab, kuid kahju tekib kaudselt kasumit teenivale

juriidilisele isikule. Varasemalt on käsitletud probleemi, et veokijuhtide trahve maksavad kinni firmajuhid, et viimased oleksid nõus seadusi ja nõudeid rikkudes suuremaid koormaid vedama ja seeläbi suuremat kasumit tootma. Samu seisukohti on oma Sisekaitseakadeemia 2014 aasta lõputöös „Mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajale ning massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumised kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamusel“ kajastanud ka Priit Kiidron (Kiidron,20014).

Seega on kohtuväline menetleja küll ametlikult süüteomenetluses vastamisi sõiduki juhi kui menetlusaluse isiku ja õigusrikkumise toimepanijaga, kuid tegelikult on varjatult „vastaspooleks“ firmade juhid, kes panustavad ja on valmis ükskõik, mis hinnaga võitlema määratud karistuste vastu. Tuleb tõdeda, et iga kaotus kohtumenetluses mõjub kohtuvälisele menetlejale esmapilgul küll kibedalt, kuid tegelikult tuleb tunnistada, et just sellised suured vaidlused on kujundavad mõõtetgevust tervikuna ja aitavad seda arendada tugevamaks.

2013 aasta jaanuari kuus käsitles meedia kohtuotsust, millega tühistati Ida prefektuuri otsus isiku karistamises osas Teeseaduse § 40'1 lg 1 alusel. Kaebuse esitas kaitsja vahendusel menetlusalune isik Ants Kadak, kellel kohtuväline menetleja määras rahatrahvi 170 trahviühiku ulatuses. Menetlusalusele isikule pandi süüks seda, et ta juhtis normidele mittevastava gabariitidega mootorsõidukit, mille kõrgus maapinnast koos veosega oli lubatust suurem, juhul ei olnud selle kohta esitada eriluba vastavalt teeseadus § 35 lg-le 2. Lubatud suurim kõrgus 4000 mm, tegelik kõrgus 4414 mm. Sellega rikkus Ants Kadak liikluseaduse § 34 lg 8 ja lg 9 ning toime pandud väärtegu on kvalifitseeritav LS § 238 ja TeeS § 40'1 lg 1 järgi (Ants Kadaku väärteoasi teeseaduse § 40'1 lg ja liikluseaduse § 238 järgi, 2013).

Kohtuotsuse tegemise ajal Ida prefektuuri liiklusjärelvalve talitust juhtinud politseileitnant Annika Elm, kes on juhtumi asjaoludest ja tagajärgedest hästi teadlik, selgitab, et „tegemist kohtuotsusega, mis sisuliselt lõpetas kõrguse mõõtmise politseis, kuna politsei kasutuses olevad mõõtelattidega keelati edaspidi kõrguse mõõtmine, kui ei ole võimalik tagada katkematut mõõtmist. Selline olukord kehtib kuni tänase päevani. Sisuliselt võib öelda, et Eesti Varariigis politsei ühegi veoki ning selle koorma kõrgust ei mõõda, sest puudub võimekus katkematult mõõta“ (Elm, A ütlused).

Meedia kajastas antud juhtumit väga põhjalikult ja teravalt. Eesti Rahvusringhääling võrdles mõõtmiste teostamist sisuliselt puupulgaga mõõtmiseks. Täna hõõruvad aga paljud veokijuhid

võidurõõmsalt rusikaid ning süüdistavad politseid endid sohi tegemises. Põhjuseks dokument, mis tõi päevavalgele, et korrakaitstjad on pikka aega mõõtnud metsaveokite kõrgust juriidilises mõttes puupulgaga (Eesti rahvusringhääling, 2014).

Antud kohtuotsuses oli mitu peamist probleemi. Esiteks oli taatluslabor Metrosert ekslikult taatlustunnistusele märkinud mõõteseadme vale klassi ning kohus asus seisukohale, et taatlustunnistus nr TTLL-11/0328 on väär täpsusklassi osas, õige täpsusklass on kl III. Kohus asus seisukohale, et vigane taatlustunnistus ei ole usaldusväärne tõend. Kohus ei saa mõõtevahendi vastavust kehtestatud nõuetele tuvastada vigase sisuga taatlustunnistuse alusel, sõltumata sellest, et viga võib olla vaid osaline ning hiljem parandatud. Korrektne taatlemine eeldab ka korrektselt vormistatud taatlustunnistust. Seetõttu asub kohus seisukohale, et antud juhul ei ole kasutatud korrektselt taadeldud mõõtevahendit ning taatluskohustus ei ole täidetud (Ants Kadaku vääртеoasi teeseaduse § 40'1 lg ja liiklusseaduse § 238 järgi, 2013).

Ida prefektuuri liiklusjärelvalvetalituse juht Annika Elm, kes antud kohtuotsuses märgitud vigadega prefektuuris tegeles ning neid analüüsis, selgitas järgnevat: „Oluline on märkida, et nii II kui ka III täpsusklassid mõjutavad mõõtemääramatust, antud mõõteulatuses, ühte moodi, andes mõõtevõimeks +/- 15 mm. Taatlustunnistusel olev trükiviga sai mõõtevahendite kontrolli teostava asutuse Metrosert poolt parandatud ning väljastatud uus taatlustunnistus, millel on kõik andmed samad välja arvatud vahendi täpsusklass. Ka uuel taatlustunnistusel on taatlemise kuupäevaks 25.11.2011.a. Antud trükiviga ei tähenda, et politsei oleks teostanud mõõtmist taatlemata mõõtevahendiga. Korrektse taatlustunnistuse edastamist Ida prefektuuri kinnitati mõõtevahendi kontrolli teostanud asutuse poolt vahetult enne kohtuistungit toimumist telefoni teel ning seeläbi ei olnud võimalik enam seda kohtule kirjalikult esitada ja kohus ei saanud seda hinnata“ (Elm, A ütlused).

Seega asjaolu, et taatlustunnistusel oli taatlemisprotsessi läbi viinud isik eksinud vahendi täpsusklassi trükkimisel oli piisavaks aluseks, et kahelda mõõtetulemuste jälgitavuses. Ühe ainsa trükiveaga tekkis kahtlus kogu mõõteprotsessi. Mõõtelatt Telefix Metrica kuulub tegelikult tulenevalt vahendi vastavusdeklaratsioonile (Declaration of conformity) kolmanda klassi mõõtevahendite hulka.

Advokaat Janar Kuus avastas lisaks, et mõõtelati taatlustunnistusel oli eksitud seadme täpsusklassi määramisega. Kuigi see ei pruugi mõõtmistulemust mõjutada, on

mõõtmistulemus taatlustunnistusel tehtud kirjavea tõttu siiski juriidiliselt kehtetu. Ka kohus leidis, et vigane taatlustunnistus ei ole usaldusväärne tõend (Lillo & Partnerid, 2014)

Tegemist oli lihtsalt inimlikust eksimusest tekkinud kirjaveaga ja sedagi mitte liiklusjärelvalvet teostava ametniku poolt. Hoopiski olulisem oli asjaolu, et mõõtelati lisaseade ehk ristlatt, ei olnud koos mõõtelatiga taadeldud. Samas ei ole võimalik ilma ristlati ehk haaratsita mõõta katkematult ümarpalgi koorma kõrgust. Lineaarmõõte metoodika punkti 6.2.1 kohaselt tuleb mõõtmisel kasutada selliste tehniliste andmetega seadmeid ja vahendeid, mis tagab mõõtme katkematu mõõtmise (Metoodika MM03-2010 Lineaarmõõtmine).



Foto 4 ja 5. Teleskoopmõõtelatt Telefix Metrica koos ristlatiga (Nestle Company, 2015)

Kaitsja leidis kohtukõnes, et mõõtmisel kasutatud mõõtelatil koos lisaseadmega puudub sertifikaat ja seetõttu ei ole mõõtetulemuste jälgitavus tõendatud. Kasutatud mõõtelatt koos lisaga haarats ei ole tootja poolt sertifitseeritud ja esitatud sertifikaat ei ole kehtiv. Samuti ei ole mõõtelatt koos lisaseadmega haarats taadeldud. Mõõtmine tehti metodoloogiliselt ebaõigesti ja ei vasta nõuetele. Kasutatud mõõtelatt ei võimalda mõõta veose kõrgust koorma keskelt. Kasutada tulnuks mõõteseadet, mis suudaks katkematult mõõta kõrgust maapinna ja fiskarsi käpa kõrgeima punkti vahel (Ants Kadaku vääртеoasi teeseaduse § 40¹ lg ja liiklusseaduse § 238 järgi, 2013).

Kohus märkis oma otsuses, et kohtule ei esitatud andmeid kasutatud lisaseadme taatlemise kohta või teleskoop mõõtelati Telefix Metrica 5 m nr 63933 taatlemise kohta koos kasutatud lisaseadmega. Seega on mõõtelati ja lisaseadme vastavus kehtestatud nõuetele tõendamata. Kohtule on esitatud küll ingliskeelne sertifikaat *EC quality system*

Approval Certificate: CE-092, millest nähtub, et Metrica S.p.A. pikkus mõõtevahendite kvaliteedisüsteem vastab direktiivi 2004/22/EÜ nõuetele, kuid Telefix mõõtelati kasutusjuhendi lk 3 on märgitud, et sertifikaat on ainult teleskoopilisel mõõtelatil. Seega teleskoopilise mõõtelati otsa paigaldatud lisaseadmed ei taga CE-vastavuse kehtivust ning nii on see ka kasutusjuhendis märgitud koos erandite väljatoomisega. Kokkuvõtlikult on kohus seisukohal, et kasutatud mõõtevahendi taatluskohustus ei ole nõuetekohaselt täidetud, sest taatlustunnistusel on väär täpsusklass ning kohtule ei ole esitatud andmeid kasutatud lisaseadme taatlemise kohta (Ants Kadaku väärteoasi teeseaduse § 40¹ lg ja liiklusseaduse § 238 järgi, 2013).

CE-märgistus näitab, et toode vastab sellele õigusaktiga esitatud nõuetele ja selle suhtes on järgitud õigusaktis sätestatud toote nõuetele vastavuse tõendamise korda. Toote nõuetele vastavust tõendab õigusaktis sätestatud juhtudel vastavussertifikaat, vastavusdeklaratsioon või vastavusmärk (TJO Konsultatsioonid, 2015).

Ilma ristlati kasutamiset ei ole praktikas võimalik katkematult mõõta. Katkematu mõõtmine antud olukorras oleks tähendanud seda, et maapinna ja mõõdetava objekti kõrgeima punkti vahel ei ole ühtegi katkevat osa. Maapinnale asetatud mõõtelatt ulatub täielikult kõrgeima punktini. Politsei kasutuse olev mõõtelatt sellist mõõtmist ei võimalda. Haarats on vaid 33 cm pikk, kuid mõõdetavate objektide laius ulatub sageli mitmetesse meetritesse ning kõrgeim punkt on üldjuhul selle keskel. Üheks võimaluseks on kasutada kalibreeritud loodi, mis tagaks 90 kraadise nurga, kuid selline mõõtmine on ülimalt keerukas ja sageli ka näiteks palgikoorma peal tasakaalu hoidvale ametnikule ohtlik. Seega on tegemist põhjendamatult keeruka protsessiga, mis muudab kõrguse mõõtmise enamikel juhtudel võimatuks.

Kohtule oli esitatud ka lineaarmõõteseadme kasutamise protokoll, millest nähtus, et 14.08.2013.a on Ants Kadaku poolt juhitud sõiduki kõrguse mõõtmisel saadud näiduks 4429 mm ning arvestades laiendmääramatust (15), on sõiduki lineaarmõõtmete tulemiks 4414 mm (Ants Kadaku väärteoasi teeseaduse § 40¹ lg ja liiklusseaduse § 238 järgi, 2013). Seega olenemata asjaolust, et konkreetsel juhul oli mõõtetulemusest maha arvatav laiendmääramatus juhi kasuks 15 cm, oli mõõtetulemus tühine, sest ei suudetud teostada mõõtmist katkematult.

Väärteomenetluse käigus esines ka mõõtmisel eksimusi, sest ei olnud valitud visuaalselt horisontaalne ebatasasusteta ning tugeva pinnaskihiga mõõtekoht, mida tõendasid ka kohtuvälise menetluse raames tehtud fotod. Autorongi üks külge asetses teepervel ja teine külge asfaldil. Seega ei olnud autorong visuaalselt sirgel pinnal (Elm, A ütlused).

Kuigi tegemist on maakohtu mitte riigikohtu otsusega, siis oli antud tervikotsus märgilise tähtsusega. Kui mõõtja poolt tehtud eksimused on ainult konkreetse juhtumi põhused ja teistes mõõteprotsessides välditava, siis edaspidiste mõõtmiste teostamisi välistab nõue tagada katkematu mõõtmine, sest järelevalve teostaja käsutuses ei ole selliseid kõrguse mõõtmise vahendeid, millega antud nõuet saaks täita.

2. ERISEADUSTES KEHTESTATUD MÕÕTMISED

Riikliku järelevalve teostamisel viib Politsei- ja Piirivalveamet läbi kahte liiki mõõtmisi, mis on kehtestatud eriseadustega. Esimene nendest on sõiduki liikumise kiiruse mõõtmine kiirusmõõturiga ja teiseks on etanooli sisalduse mõõtmine isiku väljahingatavas õhus.

2.1 Sõiduki liikumiskiiruse mõõtmine

Politsei- ja Piirivalveamet kasutab kahte tüüpi kiirusmõõtureid. Kiirusmõõturid jagunevad oma tööpõhimõttelt tulenevalt lasermõõturiteks ja radarmõõturiteks. Lasermõõturid on näiteks Ultralite ja Lasercam seadmed ning radarmõõturitest on peamiselt kasutusel Stalker DSR ja Stalker MDR seadmed.

Liiklusseaduse jõustumisega 01.07.2011 aastal toimus kiiruse mõõtmises murranguline muutus (Liiklusseadus 17.06.2010). Kui siiani oli sõiduki kiiruse mõõtmise protsess ja nõuded sätestatud mõõteseaduse nõuetega, siis alates liiklusseaduse jõustumisega sätestati antud valdkonna tegevus liiklusseaduse alusel. Täpsemalt liiklusseaduse § 199 lg 6 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011.a määrusega nr 78 (Nõuded...16.06.2011). See aga omakorda tähendab, et mõõtevaldkond on reguleeritud eriseadusega ning tulenevalt mõõteseaduses kehtestatud, piisab eriseadusega kehtestatud mõõtmise mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamiseks taatluskohustuse läbinud mõõtevahendi kasutamisest. Seega tulenevat mõõteseadusest ei pea juriidilisest isikust mõõtja sõiduki kiiruse mõõtmiseks olema Akrediteerimiskeskuse poolt erialaselt pädevaks tunnistatud mõõteseaduse mõistes.

Mõõteseaduse § 5 lg 1 teine lause sätestab, et kui mõõtevahend on kantud mõõteseaduse § 7 lõike 3 alusel kehtestatud metrooloogilise kontrolli nimistusse ning nõuded mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele tulenevad eriseadusest ja selle alusel kehtestatud õigusaktist, piisab mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamiseks taatluskohustuse läbinud mõõtevahendi kasutamisest (Mõõteseadus 10.03.2004).

Seega tuleb sõiduki kiiruse mõõtmisel mõõtmist teostaval ametnikul kasutada ainult taadeldud kiirusmõõturit ning lähtuda Vabariigi Valitsuse määrusest number 78 „Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele“ (Nõuded...16.06.2011).

Antud määruse teine peatükk sätestab kiirusmõõturiga sõidukiiruse mõõtmise mõõtemetoodika, milles on konkreetselt ja lihtsalt kirjeldatud kõik nõuded, mida mõõtja ametnik peab järgima. Samas annavad mitmed nõuded viite järgnevale dokumendile, millest tuleb mõõtjal lähtuda. Viide tehakse vastava seadme tootjapoolsele kasutusjuhendile. Näiteks määruse § 6 lg 2 sätestatud nõue, et kiirusmõõtur seatakse töökorda vastavalt tootja kasutusejuhendile. Samuti § 7 lg 2 sätestatud nõue, et mõõtmisel peab olema tagatud kiirusmõõturit ümbritseva keskkonna temperatuuri vastavus tootja kasutusjuhendile (Nõuded...16.06.2011).

Seega on kiirusmõõturi kasutamisel vajalik lähtuda kahest peamisest dokumendist. Seadme käitlemise kohta saab mõõtja juhised vastava seadme tootja poolsest kasutusjuhendist ning mõõteprotseduuri ja mõõtetulemuste töötlemise nõuded tulenevad Vabariigi Valitsuse määrusest nr 78, mis on kehtestatud liiklusseaduse § 199 lg 6 alusel.

Kuigi sõiduki kiiruse mõõtmiseks ei ole nõutud, et mõõtja (juriidiline isik) oleks erialaselt pädevaks tunnistatud, on säilinud siiski nõue, et kiirusmõõturiga sõidukiirust mõõtev ametnik peab olema läbinud mõõtevahendi kasutamiseks vajaliku väljaõppe. Selline nõue tuleneb määruse §-st 3 lg 1 (Nõuded...16.06.2011). Oluline on just nimelt see, et sageli aetakse segi mõõtja erialast pädevust, mida hindab akrediteerimiskeskus ja ning mõõtmist teostava ametniku pädevust, mis saavutatakse väljaõppega. Sarnane vaidlus on jõudnud ka Riigikohtuni ning põhjalikult arutust leidnud Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 03.05.2013 kohtuotsuses nr 3-1-1-48-13.

Antud juhtumis määras kohtuväline menetleja kiirmenetluse otsusega menetlusalusele isikule rahatrahvi ning etteheidetava õigusvastase teo kirjelduse kohaselt juhtis menetlusalune isik Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteel mootorsõidukit kiirusega 118+/-4 km/h. Seega ületas juht maanteel suurimat lubatud 90 km/h kiiruspiirangut mitte vähem kui 24 km/h võrra. Tegu kvalifitseeriti liiklusseaduse § 227 lg 2 järgi. Menetlusaluseisiku kaitsja poolt esitatud kaebusega vaidlustati kiirmenetluse otsus. Antud

asjas asus kaitsja oma kassatsioonis järgmisele seisukohale: LS § 199 ei ole mõõtja erialase pädevuse ulatuse kindlakstegemiseks asjakohane norm. See säte annab kohtuvälisele menetlejale õiguse teostada liiklusjärelvalvet, kuid ei omista talle mõõtja erialast pädevust. Viimast reguleerib MõõteS § 5 ja selle alusel antud majandus- ja kommunikatsiooniministri 5. oktoobri 2006. a määrus nr 85. Maakohus jättis tähelepanuta, et määruse § 6 lg 4 p-st 3 tulenevalt on akrediteerimisala „liiklusjärelvalve mõõtmised“ näol tegemist mõõtevaldkonnaga. Sellest tuleb eristada erialase pädevuse ulatust, mille üksikasjalik kirjeldus esitatakse vastavalt määruse § 6 lg 4 p-le 8 tunnistuse lisas. Määrusest ei tulene, et mõõtja erialase pädevuse ulatus esitataks tunnistuse lisas mitteammendavalt (Aivo Pärna vääртеoasi liiklusseaduse § 227 lg 2 järgi. 2013).

Antud väites on selgesti näha, et kaitsja heitis mõõtjale ette asjaolu justkui ei oleks mõõtja ametnik erialaselt pädev, tegemata vahet erialaselt pädeva mõõtja mõistel ja pädeva mõõtja mõistet.

Riigikohtu kriminaalkolleegium selgitas oma otsuses selgesõnaliselt järgnevat. Kaitsja märgib iseenesest õigesti, et majandus- ja kommunikatsiooniministri 5. oktoobri 2006. a määruse nr 85 § 6 lg 4 p 8 kohaselt esitatakse mõõtja erialase pädevuse ulatuse üksikasjalik kirjeldus erialast pädevust tõendava tunnistuse lisas, erialast pädevust tõendavas tunnistuses endas kajastatakse aga üksnes mõõtevaldkond. Seetõttu leidis maakohus ekslikult, et Lõuna Prefektuuri erialane pädevus sõidukite kiiruse mõõtmiseks tulenes 15. detsembril 2011 väljastatud tunnistuse E132 akrediteerimisalast „Liiklusjärelvalve mõõtmised“. Kõnealune minetus ei oma praeguse vääртеoasja õige lahendamise seisukohalt siiski tähtsust. Nimelt sätestab MõõteS § 5 lg 1, et mõõtetulemuste jälgitavus on tõendatud, kui mõõtmised on teinud pädev mõõtja, kes kasutab mõõtevahendit, mille taatluskohustus on täidetud või mis on jälgitavalt kalibreeritud, või sertifitseeritud etalonaineid, järgides asjakohast mõõtemetoodikat. MõõteS § 5 lg 1 teises lauses tehakse eeltoodud nõuetest erand ja nähakse ette, et kui mõõtevahend on kantud MõõteS § 7 lõike 3 alusel kehtestatud metrooloogilise kontrolli nimistusse ning nõuded mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele tulenevad eriseadusest ja selle alusel kehtestatud õigusaktist, piisab mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamiseks taatluskohustuse läbinud mõõtevahendi kasutamisest. Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. detsembri 2006. a määruse nr 104 lisale 1 tuleb

liiklusjärelvalveks kasutatavad kiirusmõõturid kohustuslikult metrooloogiliselt kontrollida ja nende siseriiklikku tüübikinnitustunnistust omavate mõõtevahendite puhul on kohustuslik esmataatluse läbimine. Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele on vastavalt LS § 199 lg-le 6 kehtestatud Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määrusega nr 78. Eeltoodust nähtuvalt ei olnud A. Pärna sõiduki kiiruse mõõtmiseks ja mõõtetulemuse jälgitavuse tõendamiseks mõõtja erialast pädevust tõendava tunnistuse olemasolu nõutav (Aivo Pärna vääртеoasi liikluseaduse § 227 lg 2 järgi. 2013).

2.2 Isiku väljahingatavas õhus etanooli sisalduse kontrollimine ja tuvastamine

Sarnane murranguline muutus, kus mõõteprotseduuri nõuded kehtestati eriseadusega, toimus 01.01.2010.a, kui nõuded isiku väljahingatavas õhus alkoholisalduse kontrollimisele ja nõuded isiku väljahingatavas õhus etanoolisisalduse mõõtmise protseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele kehtestati politsei- ja piirivalveseaduse jõustumisega. Alates 01.07.2014.a kaotasid vastavad sätted politsei- ja piirivalveseaduses kehtivuse ning liikusid jõustunud korrakaitseadusesse (Korrakaitseadus 23.02.2011). Vaatamata sellisele muutusele on mõõteseaduse mõistes tegemist siiski mõõtetegevusega, mis on sätestatud eriseadusega, milleks hetkel on korrakaitseadus.

Seega sarnaselt sõiduki kiiruse mõõtmisele, ei ole vajalik ka isiku väljahingatavas õhus alkoholisalduse kontrollimise ja tuvastamise protsessi teostamiseks mõõtja erialast pädevus.

Tulenevalt korrakaitseaduse § 38 lg 1 sätestatule võib politsei või seaduses sätestatud juhul muu korrakaitseorgan kontrollida indikaatorvahendiga alkoholi sisaldumist isiku väljahingatavas õhus või tuvastada alkoholijoobe kohapeal tõendusliku alkomeetriga (Korrakaitseadus 23.02.2011). Antud sätestest on selgelt näha, et indikaatorvahendiga kontrollitakse alkoholjoovet ning tõendusliku alkomeetriga tuvastatakse joovet. Politsei kasutuses on peamiselt Alcoquant ja Lion indikaatorvahendid. Tõenduslikest alkomeetrites on kasutusel Lion ja Dräger alkomeetrid. Indikaatorvahend ei ole

mõõtevahend ning tema suhtes ei kehti taatluskohustus vaid kalibreerimise nõue. Tõendusliku alkomeetri puhul on tegemist mõõtevahendiga ning seetõttu on vajalik tema taatlemine. Ainult taatluskohustuse läbinud mõõtevahend saab olla usaldusväärseks tõendiks süütemenetluse raames.

Tõendusliku alkomeetri ja indikaatorvahendi kasutamine ning nende dokumenteerimise kord on kehtestatud siseministri 30.05.2014 määrusega nr 19 (Tõendusliku...30.05.2014).

Autor on seisukohal, et eksitav on Siseministri 30.05.2014 määruses nr 19 „Tõendusliku alkomeetri ja indikaatorvahendi kasutamise ning nende kasutamise dokumenteerimise kord“ § -is 4 lg 2 määratlus, mille kohaselt tõendusliku alkomeetriga mõõdab üksnes pädev mõõtja mõõtemetoodikat järgides (Tõendusliku...30.05.2014).

Esiteks kasutatakse selles sättes pädeva mõõtja nõuet, mis iseenesest on puudulikult sõnastatud, sest ei ole aru saada, kas on mõeldud erialaselt pädevat mõõtjat, mis tähendaks, et mõõtja juriidilise isikuna peab olema akrediteerimisasutuse poolt tunnustatud või on peetud silmas mõõtja ametniku mõõtealast väljaõpet, sarnaselt kiirusmõõturi kasutamise nõuetele.

Teiseks viitab antud säte mõõtemetoodikale. Tõesti kuni 01.01.2010 oli etanooli sisalduse mõõtmine määratletud politsei peadirektori käskkirjaga kinnitatud mõõtemetoodika alusel. Kui alates 01.01.2010 sätestati politsei- ja piirivalveseaduse alusel kehtestatud Siseministri määrusega ning alates 01.07.2014 on nõuded samuti sätestatud eriseadusega, milleks on korrakaitseaduse § 38 lg 7 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 19.06.2014 määrus nr 87 „Nõuded isiku väljahingatavas õhus etanoolisisalduse mõõtmise protseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele“ (Nõuded...19.06.2014). Seega oleks üheselt arusaadav, kui viide ei oleks mitte resoluutselt metoodikale kui omaette dokumendile vaid üldsõnaliselt vastavat mõõtetegevust reguleerivale võimalikule metoodilisi nõudeid sisaldavale aktile.

Korrakaitseaduse § 36 lg 1 sätestab joobeseisundi mõiste. „Joobeseisund on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu joovastava aine tarvitamisest põhjustatud

tervise seisund, mis avaldub väliselt tajutavas häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides“ (Korralduseadus, 2015).

Joobeseisundeid liigitatakse selle järgi, millest on joove tingitud. Peamiselt on selleks alkoholijoove. Teise võimalusena nähakse ette narkootilise, või psühhotroopse aine tarvitamisest tingitud joove. Samuti võib joove olla tingitud mõnest muust ainest, mis ei ole otseselt narkootiline või psühhotroopne aine. Näiteks teatud sorti keemilised vedelikud või ained, mida enamjaolt tarvitatakse sisse hingamise teel. Selliste ainete loetelu ei ole kirjeldatud. Samas narkootiliste ja psühhotroopsete ainete nimekiri on sätestatud Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete ning nende lähteainete seaduse § 3¹ lõike 1 (Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete ning nende lähteainete seaduse, 2015) alusel kehtestatud Sotsiaalministri 05.06.2005 määrusega nr 73 (Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete meditsiinilisel ja teaduslikul eesmärgil käitlemise ning sellealase arvestuse ja aruandluse tingimused ja kord ning narkootiliste ja psühhotroopsete ainete nimekirjad, 2015). Määruse kohaselt on jagatud narkootilised ja psühhotroopsed ained nende ohtlikkuse alusel nelja nimekirja.

Olulist vahet tuleb menetlustes teha selles, kas tõendamise seisukohast on vaja tõendada isikul esinevat joovet või piisab isiku organismis aine olemasolu tuvastamisest. Kuna sõidukijuhil puhul tuleb menetlejal tõendada joobe olemasolu, siis ei piisa ainult indikaatorvahendi kasutamisest. Samas süüteo koosseisud, milles ei ole vajalik joobe tuvastamine on võimalik piirduda vaid indikaatorvahendi kasutamisega. Sellisteks süüteo koosseisudeks on näiteks alkoholiseaduse § 71 (Alkoholiseadus, 2015) sätestatud alaealise poolt alkoholi tarvitamise eest ette nähtud vastutus ning narkootiliste ja psühhotroopsete ainete ning nende lähteainete seaduse § 15¹ lg 1 ette nähtud aine tarvitamise koosseis.

Sõiduki juhil narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest tingitud joobe tuvastamise protsess algab politseiametniku poolt isikul esinevate joobeseisundile viitavate tunnuste kirjeldamisega. Antud tunnused on kirjeldatud Sotsiaalministri 26.06.2014 määruses nr 37 (Joobeseisundile viitavate tunnuste loetelu ja nende tunnuste esinemise või mitteesinemise tuvastamise viisid, 2015). Määruse kohaselt tuleb kirjeldada:

- 1) isiku välimus;

- 2) aeglustunud reaktsioon;
- 3) häirunud kõne;
- 4) aja, isiku ja koha tajumise häired;
- 5) teadvuse seisund;
- 6) mäluhäired;
- 7) koordinatsioonihäired;
- 8) käitumishäired.

Lisaks eelpool kirjeldatule võib isikul esineda joobeseisundile viitavate tunnustena:

- 1) alkoholi tarvitamisest põhjustatud alkoholijoobe korral alkoholilõhn väljahingatavas õhus;
- 2) narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase joovastava aine tarvitamisest põhjustatud joobeseisundi korral hälbed silmade välimuses ja silmavaates. (Joobeseisundile viitavate tunnuste loetelu ja nende tunnuste esinemise või mitteesinemise tuvastamise viisid, 2015).

Antud kirjeldus protokollitakse ning sisuliselt annab see aluse võtta kasutusele indikaatorvahend või toimetada isik tervishoiuteenuse osutaja juurde või riiklikku ekspertiisiasutusse, et tuvastada isiku organismis esineda võiv joovastav aine. Täna sel päeval kasutab politsei narkootilise aine tarvitamise tuvastamiseks indikaatorvahendit Rapidstat. Antud indikaatorvahendit kasutatakse narkootilise või psühhotroopse aine olemasolu testimiseks testitava süljes. Tegemist on ühekordse testiga, mis on vastavalt tootja kinnitusele välja töötatud ja toodetud vastavalt ISO 9001: 2000 ja ISO 13485: 2003 suunistele ja on registreeritud ja CE-märgistatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/79/EÜ nõuetele (Mavand Solutions GMBH, 2015).

Lõpliku arvamuse isikul esineva joobe olemasolu või puudumise kohta saab Eesti Kohtuekspertiisi Instituut anda alles peale, seda kui isikult on võetud vere või uriini proov

ning isiku terviseseisundit on vastavalt korrakaitse seaduse § 41 lg 14 sätestatule kirjeldanud arst (Korrakaitse seadus, 2015).

Seega sõidukijuhil narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest tingitud joobe tuvastamiseks ei kasutata ühtegi mõõtevahendit. Pigem on tegemist meditsiinilise protsessiga.

Seevastu alkoholijoobe tuvastamiseks kasutatakse peamiselt tõenduslikku alkomeetrit, mis omakorda on mõõteseaduse mõistes mõõtevahend. „Mõõtevahend on kindlate metrooloogiliste omadustega tehniline vahend, mida kasutatakse mõõtmiseks kas ainsa vahendina või koos lisaseadmetega“ (Mõõteseadus, 2015).

Korrakaitse seadus sätestab selgelt, et alkoholi sisaldumist isiku väljahingatavas õhus kontrollitakse indikaatorvahendiga ning tuvastatakse alkoholijoovet tõendusliku alkomeetriga (Korrakaitse seadus, 2015).

Tulenevalt Majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.12.2006.a määruse nr 104 „Kohustuslikule metrooloogilisele kontrollile kuuluvate mõõtevahendite nimistu, mõõtevahendite olulised ja erinõuded, sealhulgas täpsusnõuded, ning mõõtevahendite taatluskehtivusajad“ lisa 1 punktis 8.4 märgitule kuulub tõenduslik alkomeeter kohustusliku metrooloogilise kontrolli nimistusse. Tulenevalt Majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.12.2006.a määruse nr 104 „Kohustuslikule metrooloogilisele kontrollile kuuluvate mõõtevahendite nimistu, mõõtevahendite olulised ja erinõuded, sealhulgas täpsusnõuded, ning mõõtevahendite taatluskehtivusajad“ lisa 2 punktis 8.4 märgitule, tuleb tõenduslik alkomeetris esitada metrooloogilisele kontrollile iga 0,5 aasta järel.

Tegemist on vahendiga, mille taatluskehtivuse aeg on kõige lühem. Lisaks sellele tuleb vastavalt tootjapoolsele kasutusjuhendile teostada tõendusliku alkomeetri perioodiline kontroll iga kolme kuu järel, mis ei ole võrdsustatav taatluskohustuse läbimise. Tegemist on tootjapoolt ette nähtud kontrolliga, et tagada kontroll seadme korrektse toimimise üle.

2.3 Mõõtevahendi taatluskohustus ja mittevastavuse käsitlemine

Taatlemine on protseduur, mille käigus pädev taatluslabor või teavitatud asutus kontrollib mõõtevahendi vastavust kehtestatud nõuetele ja märgistab nõuetele vastava mõõtevahendi taatlusmärgisega (Mõõteseadus 10.03.2004).

Mõõtevahendite taatlemine jaguneb esmataatluseks, kordustaatluseks ja erakorraliseks taatluseks. Esmataatluse läbimiseks on vajalik kehtiva tüübikinnituse olemasolu. Juhul kui vahendil puudub tüübikinnitus, siis ei ole võimalik seda ka taadelda. Kordustaatlusega on tegemist sellisel juhul, kui vahend esitatakse taatluslaborile taatlemiseks taatlusperioodi lõpus. Kui esmase taatluse puhul on vajalik kehtiv tüübikinnitus, siis kordustaatluse puhul võib esmataatluse aluseks olnud tüübikinnitus olla oma kehtivuse kaotanud. Kordustaatlusele ei saa esitada vahendit, kui esmataatluse lauseks olnud tüübikinnitus on tunnistatud kehtetuks.

Taatlemise eesmärgiks on kaitsta kodanike ja riigi huvisid ebaõigete mõõtmiste kaudu tekkida võivate kahjude eest (Metrosert, välja otsitud 10.01.2015). Taatlemise käigus hinnatakse seadme korrasolekut ja vastavust kehtestatud nõuetele.

Eestis on üheks pädevaks taatluslaboriks aktsiaselts Metroser. Politseis kasutuses olevad mõõtevahendid läbivad enamasti taatlust ja antud asutuses.

Kui mõõtevahend ei ole taadeldud, siis ei ole võimalik tulenevalt mõõteseaduses § 5 sätestatule kasutada antud vahendi saadus mõõtetulemust süüteomenetluses isiku vastutusele võtmise alusena. Antud seaduse § 5 lg 2 p 2 sätestab, et mõõtetulemuste jälgitavus peab olema tõendatud kui riikliku järelevalve käigus, saadud mõõtetulemuste alusel tehakse ettekirjutus, määratakse karistus väärteoasjas või piiratakse eriõigust. Samas tulenevalt sama sätte lõike üks kohaselt on taatluskohustuse läbimine üks mõõtetulemuste jälgitavuse tagamise kriteeriumidest. Juhul kui isik võetakse vastutusele süüteo eest, milles on loodud tõend taatlemata mõõtevahendiga, on tegemist õigustühise tulemusega, sest mõõtetulemuste jälgitavus ei ole tõendatud. Seega on tegemist protsessi normide rikkumisega ning menetlus lõpetatakse.

Tulenevalt mõõteseaduse § 7 lg 1 p 4 võib metrooloogilise kontrolli teha kohustuslikuks mõõtevahenditele, mida kasutatakse riikliku järelevalve käigus. Eksitav on siin sõnakasutus, mille kohaselt võib metrooloogilise kontrolli kohustuslikuks teha, kuid justki ei peaks. Kohustus tuleneb omakorda sama seaduse § 5, mille kohaselt peab olema mõõtetulemuste jälgitavus tõendatud, kui teostatakse riikliku järelevalvet ning selle käigus tehakse ettekirjutus, määratakse karistus väärteoasjas või piiratakse erioigust. Mõõtevahendi taatluskohustuse täitmine on aga omakorda üks osa mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamise protsessist.

Mõõtevahendid, millel on kohustus läbida metrooloogiline kontroll on määratletud Majandus- ja kommunikatsiooniministri 23.12.2006 jõustunud määruses nr 104 „Kohustuslikule metrooloogilisele kontrollile kuuluvate mõõtevahendite nimistu, mõõtevahendite olulised ja erinõuded, sealhulgas täpsusnõuded, ning mõõtevahendite taatluskehtivusajad“ (Kohustuslikule...12.12.2006).

Antud määruse § 1 kirjeldab, et määrus sätestab nende turule lastavate, kasutusele võetavate ja kasutusel olevate mõõtevahendite nimistu, mis kuuluvad «Mõõteseaduse» § 7 lõike 1 alusel kohustuslikule metrooloogilisele kontrollile, ning kehtestab nende mõõtevahendite taatluskehtivusajad, olulised ja erinõuded.

Antud sõnastuses kohaselt on mõõteseaduse § 7 lg 1 kirjeldatud seadmed, mis kuuluvad kohustuslikule metrooloogilisele kontrollile. Samas seaduse § 7 lg 1 sõnastuses ei ole kohustus välja loetav. Antud sättes on kasutatud väljendit „võib metrooloogilise kontrolli teha kohustuslikuks“. Seega on seaduses ja selle alusel kehtestatud määrustes kasutatavad sõnastused keerukalt mõistetavad ja eksitavad.

Taatluskohustuse läbimist kinnitab taatlusmärgis, mis paigaldatakse seadmele. Mõõteseaduse § 2 lg 1 p 29 sätestab, et taatlemine on protseduur, mille käigus pädev taatluslabor või teavitatud asutus kontrollib mõõtevahendi vastavust kehtestatud nõuetele ja märgistab nõuetele vastava mõõtevahendi taatlusmärgisega. Sama paragrahvi punkt 30 kohaselt on taatlusmärgis taatluskleebis, taatlusplomm või taatlustempli jäljend.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 30.06.2006 määruse nr 56 § 4 lg 6 sätestab, et taatluskleebiste materjal peab olema niiskus- ja kulumiskindel, vastupidav

ultraviolettkiirgusele, eemaldamisel purunev ning püsivalt liimitav klaasile, plastmassile ja metallile (Taatlusmargiste ... 30.06.2006). Vaatamata sellele on taatluskleebiste purunemise, kulumise ja mõõtevahendilt ilmastikutingimuste ning käitlemise käigus eemaldumise sagedase. Ka lõputöö autor ise on mõõtmisi teostav ametnik ning lähtuvalt omapraktilisest kogemusest on arvamusel, et taatluskleebised mõõtevahenditel ei ole piisavalt vastupidavad. Tulenevalt asjaolust, et kohustusliku taatluse läbimist tõendab taatluskleebis, siis selle purunemise on vajalik seade saata uuest taatlemisse. See aga tekitab olukorra, kus mõõtevahend ei ole kasutuses. Samuti tekitab see lisakulutusi politsei- ja Piirivalveametile, sest taatlemine on tasuline teenus.

Politsei- ja Piirivalveametis on kasutuses hulgaliselt mõõtevahendeid. Mõõtevahendite üle peetakse arvestust mõõtevahendite registris. Antud register on nähtav kõigile ametnikele arvutivõrgus. Mõõtevahendite register annab ülevaate vahenditest, nende nimetustest, numbritest ja millise struktuurüksuse kasutuses vahend on. Samuti peetakse mõõtevahendite registris jooksvalt ülevaadet selle üle, millal üks või teine vahend on taadeldud või kalibreeritud ning kui kauaks. Mõõtevahendite register kajastab ka märkmeid selle kohta, millised vahendid ei ole töökorras ning on tööst eemaldatud.

Igas prefektuuris on peadirektori käskkirjaga määratletud mõõtetevõtmise eest vastutavad ametnikud. Lisaks sellele on iga prefektuur määratlenud prefektide käskkirjadega prefektuuri siseselt mõõtevahendite korrasoleku eest vastutavad isikud. Alates 2014 aastast on Politsei- ja Piirivalveametis üks organisatsiooniüleline kvaliteedijuht.

Vastutus mõõtetevõtmise korrasoleku üle algab tegelikult juba sellest ametnikust, kes ühte või teist vahendit realselt kasutab. Võttes vahendi kasutusse peab ametnik veenduma selle korrasolekus ja selles, et vahend on õigeaegselt taadeldud või kalibreeritud.

Kui seade ei tööta üldse või ei tööta korrektselt või esineb seadmel vigastusi, mis võivad mõjutada mõõtetulemust, siis tuleb seade tööst eemaldada. Samuti eemaldatakse seade ööst kui esineb kahjustusi taatlusmargistel. Avastatud puudus dokumenteeritakse mittevastavusaktil. Mittevastavusakti vorm (Lisa 4) on sätestatud Politsei- ja Piirivalveameti mõõtmiste käsiraamatuga.

„Mittevastavusakt edastatakse elektroonselt dokumendihaldussüsteemi kaudu vastava mõõtmise eest vastutavale isikule, kes viivitamatult:

- Selgitab välja mittevastavuse ulatuse;
- Informeerib kõiki asjaosalisi;
- Hindab mittevastavuse potentsiaalset mõju;
- Määratleb parandusmeetmete toimingud, fikseerides need aktis ja edastab akti kvaliteedijuhile meetmete heakskiitmiseks.“ (Politsei-ja Piirivalveamet Mõõtmiste käsiraamat, 2013)

3. EMPIIRILINE UURING

3.1 Valim ja uurimismeetodi kirjeldus

Andmekogumise meetodina kasutas autor personaalsete eksperdiintervjuude läbiviimist poolstruktureeritud küsimuste alusel. Intervjueeritavaid ametnikke oli kokku kolm ning nendele esitatud küsimused oli üles esitatud viisil, mis soosisid avatud vastuseid. Mõõtetevuse alal koordineerivat rolli Politsei- ja Piirivalveametis omavad kvaliteedijuht ning igas prefektuuris üks mõõtetevuse eest vastutav isik. Juhtfiguuriks Politsei- ja Piirivalveametis on mõõtetevuse alal organisatsiooni ülene kvaliteedijuht, kes koordineerib ja kontrollib mõõtealast tegevust Politsei- ja Piirivalveametis (Juhtivlogistiku ametijuhend, 2015). Kuigi mõõtmistekäsiraamat, mis kehtib alates aastast 2010 on kirjeldatud Politsei- ja Piirivalveameti ülese kvaliteedijuhi rolli, siis aastani 2014 ei olnud organisatsioonis sellist ametikohta. Alates eelmainitud aasta märtsist asus loodud kvaliteedijuhi ametikohale eelnevalt Lääne prefektuuris mõõtetevuse kvaliteedi juhina ametis olud Marit Mets.

Lisaks selle omab olulist rolli Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna ennetus- ja järelvalvebüroo. Antud büroost oli intervjueeritavaks ametnikuks juhtivkorrakaitseametnik Marili Kohava. Intervjuust selgus, et Marili Kohava on politseis töötanud 20 aastat ning alates aastast 2007 on ta tegelenud üleriigilise liiklusjärelvalve planeerimise ja koordineerimisega.

Lisaks sellele intervjueeris lõputöö autor ühe prefektuuri mõõtetevuse eest vastutavat isikut. Intervjueeritavaks oli valitud Ida prefektuuri mõõtetevuse eest vastutav isik teabebüroo vanemliikluspolitseinik Jevgeni Malahhov, kes vastutab kõigi nelja mõõtevaldkonna eest kogu prefektuuri ulatuses. Ida prefektuuri mõõtetevuse eest vastutava isiku intervjueerimise kasuks rääkis valiku tegemisel asjaolu, et kõik neli valdkonda on koondatud ühe ametniku vastutusalasse ja see on ametniku põhitöö. Selline töökorraldus tagab, et kogu mõõtevaldkond on prefektuuri ulatuses ühe ametniku koordineerida ja vastutada ning tagab ka ühtse praktika juurutamise. Sarnaselt Ida prefektuurile on korraldatud vastutus mõõtetevuse eest ka Põhja prefektuuris. Lõuna ja

Lääne prefektuurides on vastutus jagatud vastavalt mõõtevaldkonnale ning mõlemas prefektuuris on vastutavaid määratud kolm. Sealjuures vastutusalaad kattuvad. (Mõõtmiste...07.04.2015).

Intervjuud viidi läbi kirjalikult e-maili teel. Kõigile kolmele intervjuueeritavale olid esitatud samad küsimused ning küsimusi oli kokku seitse (Lisa 5). Küsimused olid üles ehitatud viisil, et vältida ühesõnalisi jah/ei vastuseid ning intervjuueeritavatel tuli oma vastuseid põhjendada ja võimalusel tuua näiteid. Intervjuueeritavate vastused on muutmata kujul kajastatud käesoleva töö kuuendas lisas (Lisa 6).

3.2 Uuringutulemused ja analüüs

Esimese küsimusega, milles sooviti teada saada, kui kaua on töötanud intervjuueeritav politseis ning milline on olnud intervjuueeritava roll ja seos Politsei- ja piirvalveametis mõõdetegevuse alal, tegi autor kindlaks, et intervjuueeritavad on vaieldamatult oma valdkonna spetsialistid ning omavad rolli mõõtevaldkonna kujundamisel tervikuna.

Käesolevas lõputöös väitis autor, et mõõtetulemuste jälgitavuse tagamine organisatsioonis tervikuna on keerukas protsess ning valdkonna õiguslik regulatsioon on reguleeritud väga paljude seaduste ja õigusaktidega. Seega on tavaametnikul, kes mõõtmisi teostab, keerukas jälgida ja omada täielikku ülevaadet mõõdetegevusest punktuaalse täpsusega. Juba ainuüksi asjaolu, et politseis peamiselt teostatavad neli mõõtevaldkonda on reguleeritud erinevalt, lähtuvalt asjaolus, kas tegemist on erialase pädevuse hindamise ja tõendamise kohustuse nõuet sisaldava mõõtmisega või on tegemist eriseadusega kehtestatud mõõtmisega, tekitab segadust.

Intervjuu teises küsimuses otsiski autor vastust küsimusele, milliseks hindavad intervjuueeritavad hetkeolukorda süüteomenetluses mõõtetulemuste jälgitavuse tagamises tervikuna ning milles seisnevad kõige suuremad probleemid ja millised on positiivsed/negatiivsed tendentsid.

Tegemist oli küsimusega, millele vastati kõige põhjalikumalt. Üks intervjuueeritavatest jättis küsimusele vastamata, sest küsimus oli talle arusaamatu. Vastustest selgus, et

üldjoontes on hetkeolukord hea, kuigi toodi välja erinevaid puudusi ning tõdeti, et mõõtetulemuste jälgitavus on keerukas protsess. Väga selgetele ja põhjalikele seisukohtadele asus kvaliteedijuht, kes selgitas „Ühest küljest on arusaadav, et teatavad aspektid peavad olema täidetud selleks, et kinnitada saadud mõõtetulemuse õigsust ja korrektsust (nt mõõtevahend peab olema kontrollitud ja vastama mingitele kindlatele nõuetele – st peab olema taadeldud või kalibreeritud; peab olema teada kuidas mingit mõõtmist läbi viia ja mõõtmise teostaja peab seda ka oskama). Teisalt tundub mulle isiklikult, et mõõtetulemuse jälgitavuse tagamiseks sätestavad õigusaktid täna siiski üsna keeruka ning praktilise eluga mitte väga hästi kokku sobiva regulatsiooni. Selle all pean silmas nt olukorda, kus pädevaks hinnatav mõõtja (Politsei- ja Piirivalveamet) peab vastama üldjoontes sisuliselt samasugustele nõudmistele, millele mõõtmisi teostavad laborid. PPA aga ei ole tegelikult ju labor. Samuti tundub mulle, et mõõtetulemuse esitamiseks sätestatud nõue anda mõõtetulemus 95% tõenäosustasemel ning esitada mõõtetulemus koos laiendmääramatusega on pigem selline täppisteadus, mis ei peaks olema seotud igapäevase eluga, sh nt süüteomenetluses mõõtetulemuse esitamisega. Arusaadav ja loogiline oleks see vast juhtudel, kui räägitakse nt üliväikestest või täpsetest mõõtetulemustest, mida teostatakse ekspertiisi käigus (nt kätte saadud narkoaine kaal vms), kuid sõiduki kiiruse või pikkuse mõõtmisel või sõidukite kaalumise puhul tundub see ülereguleeritud. Kui seadus juba sätestab, millise täpsusastmega (täpsusklass) mõõtevahendit võib kasutada ning mõõtevahend on ka kontrollitud, et on vastav kehtestatud nõuetele, siis sellise seadmega saadav mõõtetulemus (ehk et lugem mõõtevahendilt) võiks olla hinnatud juba piisavalt täpseks saamaks sobiv lõplik mõõtetulemus“ (Mets, M intervjuu).

Samas selgus vastustest ka, et nii mõnedki lõputöö eelnevates peatükkides käsitletud puudused on kohtutes olnud sageli vaidluse objektideks. Seega on keerukas regulatsioon tinginud olukorra, mis jätab palju võimalusi mõõtetulemuste vaidlustamiseks ning positiivsete lahenditeni jõudmine vajab aega ja ressursi, mida oleks võimalik kokku hoida, kui õigusaktid ei jätaks võimalusi erinevateks tõlgendusteks. Tõdeti ka, et hetkel ei ole asjakohane lineaarmõõtmiste meetodika ning seetõttu ei ole võimalik kõiki lineaarmõõtmisi vajalikul määral teostada.

Positiivsete tendentsidena toodi välja 2011 aastal jõustunud muudatused mõõteseaduses, mis andsid võimaluse kehtestada nõuded mõtteprotseduuridele ja mõõtetulemuste töötlemisele eriseadusega. Peale seda muudatust on sõiduki kiiruse mõõtmise ning isiku väljahingatavas õhus etanooli sisalduse kontrollimise ja tuvastamise protseduuri ning mõõtetulemuste nõuded sätestatud eriseadustega. See omakorda tähendab, et õiguslik regulatsioon nende mõõtmiste osas on kompaktne, selgelt ning üheselt sätestatud. Samuti puudub vajadus hinnata ja tõendada mõõtja erialast pädevust, seega ei laiene nendele mõõtmistele Majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi 05.10.2006 määrus nr 85 „Mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise kord“.

Kui eelpool mainitud mõõtmiste liigid juba on eriseadustega kehtestatud, siis alates 01.05.2015 jõustuv liikluseaduse muudatus sätestab ka sõiduki koormuse meetoodika ja tulemuste töötlemise nõuded.

Intervjuu käigus oli kvaliteedijuhi poolt toodud välja taatluskleebiste probleem, mille ta hindas suuremate hulka. Taatluskohustuse läbimist tõendab mõõtevahendile kleebitud taatlusmärgis. Samas ei ole kleebised piisavalt vastupidavatest materjalidest ning ei pea välitöö tingimustes kogu taatlusperioodi jooksul vastu. Kvaliteedijuht selgitas, et „Üks probleem, mida vast võib suuremate hulka hinnata on seotud taatlusmärgistega, mis paraku ei kipu vastu pidama tervet perioodi kuniks taatlus konkreetsel mõõtevahendil kehtib. Kuigi tegelikult on mõõtevahend täiesti korrektne ning vastab talle kehtestatud nõuetele (va et taatlusmärgis nt on ära kulunud), siis tulenevalt juriidilisest küljest ei saa sellisega enam tööd teha, kuniks on uuesti taatluse läbinud (ehk et saanud peale uue taatlusmärgise). See omakorda tähendab tegelikult lisakulutusi nii rahalises võtmes kui ka ressursikulu mõõtevahendite tööst eemal olemise osas (kuni sinnamaale välja, et võib ette tulla vajadus planeerida/soetada mõnevõrra enam mõõtevahendeid, kui tegelikult vaja läheks, kuna muidu ei ole perioodidel, kui mõni seade on erandkorras taatlemisele saadetud, millegagi tööd teha, ehk et on vaja asendusseadmeid)“ (Mets, M intervjuu).

Oluline on välja tuua intervjuude käigus selgunud asjaolu, mida kirjeldas kvaliteedi juht. Tegemist on negatiivse tendentsiga, mis on samuti kaudselt mõõtetevõimeusega seotud, kuid eeskätte mõjutab liiklusohutust ning liiklejate käitumist. „Lähtuvalt mõõtetulemuse jälgitavuse tagamisest hindab politsei nt sõiduki kiiruse mõõtmise juures tulemuse

esitamiseks saadud kiirusele laiendmääramatuse, mis arvestatakse saadud mõõtetulemusest maha esitamaks lõplik mõõtetulemus, mille alusel karistust määrama hakatakse. See aga omakorda tõstab tegelikku sõidukiirust Eesti teedel – kuna inimesed juba eelnevalt arvestavad sellega, et karistuse määramiseks võetakse nagnii mitu km/h tema teadaolevast sõidukiirusest maha. Seega üsna tõenäoliselt kui muidu sõidaks korralik juht maanteel u 90 km/h kiirusega, siis arvestades maha võetavat laiendmääramatust sõidetakse vähemalt 94 km/h või rohkem“ (Mets, M intervjuu).

Kolmandas intervjuu küsimuses paluti intervjuueeritavatel hinnata, kas teiste Euroopa riikide praktikaga võrreldes on Eestis kehtiv seadusandlus seoses süütemenetluses mõõtetulemuste jälgitavuse tagamisega piisav või on hoopiski tegemist keeruka ja ülereguleeritud protsessiga. Intervjuueeritavatest ainsana tõi oma praktilise kogemuse välja Ida prefektuuri mõõdetegevuse eest vastutav Jevgeni Malahhov, kes selgitas, et olles Saksamaal lähetuses tutvus ta kohaliku liikluspolitsei tööga ning nägi ka sõidukite kõrguse ja laiuse mõõtmist. Saksamaa politsei kasutuses on sõiduki kõrguse mõõtmiseks samad mõõtelatid ja nende otsa kinnitavad ristlatid. Eesti politseis seisavad antud mõõtevahendid, aga kasutuna kuna ristlatti ei ole võimalik taadelda koos mõõtelatiga ning ilma ristlatita ei ole sageli võimalik mõõta sõiduki ja selle koorma kõrgust katkematult nagu nõuab kehtiv lineaarmõõtemetoodika.

Intervjuu neljandas küsimuses oli intervjuueeritavatel selgitada, milliseid võimalusi näevad nad tulevikus mõõdetegevuse protsessi lihtsustamiseks. Kolmest intervjuueeritavast kaks nägid ühe võimalusena videomenetluse arendamist ning paberprotokollide asendamist videoprotokollidega. Samuti oli ühe intervjuueeritava poolt välja toodud võimaliku arengu suunana tehniliste vahendite ehk mõõtevahendite soetamine, mis protokollimise töö mõõtja eest ise ära teevad. Samas tõdes intervjuueeritav, et see on küsimus, kus teenuse arendajatel tuleb võimalusi otsida, kuid tehnika ja eeskätte mõõtevahendite areng ei ole nende vajaduste rahuldamiseni veel arenenud.

Lisaks videomenetluse rakendamisele, mis tegelikult lihtsustaks vaid mõõtja protokollimise vaeva, tõi kvaliteedi juht oma interjuus välja ka metrooloogilise kontrolli nimistusse kantud mõõtevahendite taatlusintervallide suurendamist, kirjeldades olukorda järgnevalt „See tähendab, et mõõtevahendeid kontrollitaks jätkuvalt, et kas nad vastavad

kehtestatud nõuetele, ent seda ei peaks tegema kõikide mõõtevahendite puhul nii lühikese perioodi järel nagu seda täna tehakse. Näitena tooksin politsei kasutatavad tõenduslikud alkomeetrid, mis tänase regulatsiooni järgi peavad iga 6 kuu tagant käima taatluses. Samas seadme maaletoojad on öelnud, et see on Eesti kehtestatud seadusandlus, mis sellise intervalli on määranud, kuid tegelikkuses võiks see olla ka nt 1 aasta. Kord aastas on tõenduslikel alkomeetritel ette nähtud tootja volitatud esindaja poolne hooldus nendele seadmetele. Minu hinnangul võiks seega öelda, et kui tootja näeb vajadust neid seadmeid 1 kord aastas hooldada, siis oleks loogiline samasuguse sagedusega ka selliste mõõtevahendite taatlus“.

Intervjuu viendas küsimuses paluti selgitada, kas intervjuueeritavad pooldavad mõõtevaldkondade metoodiliste nõuete kehtestamist eriseadustega ning selgitada miks. Kõik kolm intervjuueeritavat vastasid, et pooldavad küll. Küsimusele miks nad seda pooldavad ilmnes vastustest erinevaid plusse. Näiteks ennetus- ja järelevalvebüroo juhtivkorrakaitseametnik Marili Kohava selgitas, et „puhtalt akrediteerimisprotsessi pärast, kuna ei pea õigeks, et riikliku järelevalve teostaja peab olema labor mõõteseaduse mõttes ning läbima keeruka ja rahaliselt koormava kontrollreidi assessorite poolt“. Kvaliteedi juht Marit Mets tõi välja, et „see võimaldaks mõõtmisi teostada otse õigusaktide alusel ning jääks ära vajadus PPA-d hinnata pädeva mõõtjana. See ei tähenda, et mõõtmise protseduur kui selline lihtsamaks muutuks või et kaoks ära mõõtevahendite kontrollimise kohustus neile sätestatud nõuetele, kuid see oleks rahalise ressursi kokku hoidmise võimalus, mis täna kaasneb PPA kui pädeva mõõtja hindamisega“. Seega viidatakse selgelt võimalusele kulude kokku hoidmiseks, sest erialase pädevuse hindamise protsess on tasuline. Samuti kinnitatakse töö autori väidet, et järelevalvet teostav asutus ei peaks mõõtmisi teostades vastama samadele nõuetele, milledele peavad vastama laborid. Kolmas intervjuueeritav, Ida prefektuuri mõõtetevõime eest vastutav Jevgeni Malahhov, tõi positiivse mõjuna välja ka lõppkasutajale ehk igapäevaselt mõõtmisi teostavale ametnikule on praktikas lihtsam hoomata õiguslikke regulatsioone, kui kõik nõuded on kehtestatud ühetaoliselt. Kehtestades nõuded mõõteprotseduuridele ja mõõtetulemuste töötlemisele eriseadusega, on kõik elektroonselt kätte saadav Riigi Teatajas. Seega saab iga ametnik oma nutiseadmega koheselt ka välitööl olles

õigusaktidele ligi. Samuti tähendab see praktilise töö tegijale, et lihtsam jälgida muudatusi õiguslikus regulatsioonis.

Intervjuu kuuendas küsimuses paluti intervjueeritavatel anda omapoolne hinnang, kas nad peavad võimalikuks mõõteseaduses § 10 lg 3 sätestatud kohustus juhendada mõõtmiste teostamisel mõõtevahendi tootja kasutusjuhendist. Vastustest selgus, et kasutusjuhendist lähtumist välja jätta ei saa, kuid tõdeti samas, et antud seaduse sättesse tuleks suhtuda mõistlikkuse printsiibist lähtuvalt. Samas laekus vastuste hulgast ka ettepanek, et mõõtevahendite soetamisel tuleb üheks tingimuseks seada konkreetne ja üheselt mõistetav tootjapoolne kasutusjuhend.

Viimases küsimuses paluti intervjueeritavate anda hinnang, kas nad peavad vajalikuks teha seaduses vahet mõõtetulemuste jälgitavuse tagamise nõuete rangusel vastavalt selle, kas tegemist on väärteo või kuriteoga. Sisuliselt vastasid kõik intervjueeritavad eitavalt.

3.3 Ettepanekud

Tulenevalt lõputöös käsitletust ning Politsei- ja Piirivalveameti mõõtetevgevusega seotud ametnikega läbi viidud intervjuudest, teeb lõputöö autor järgnevaid ettepanekuid, mille tulemusel on võimalik parandada mõõtetevgevuse kvaliteeti ning muuta mõõtetevgevusega seotud töökorraldust efektiivsemaks.

1. Sätestada kõik mõõtmised eriseadustega.

Alates 01.07.2011 jõustunud mõõteseaduse § 5 muudatus lubab sätestada nõudeid mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele eriseaduse alusel kehtestatud õigusaktiga. Enne käesoleva sätte jõustumist olid kõik politsei pool teostatavad mõõtmise liigid allutatud erialase pädevuse tõendamise ja hindamise nõudele. Tänapäevaks on eriseaduse alusel kehtestatud õigusaktidega sätestatud kaks mõõtmise liiki, milleks on sõidukite kiiruse mõõtmine ja isiku väljahingatavas õhus etanooli massikontsentratsiooni mõõtmine. Alates 01.05.2015 on kavas jõustada ka liikluseaduse muudatus, mille alusel kehtestatakse eriseaduse alusel ka sõidukite massi mõõtmine. Ainsa mõõteliigina, mis ei ole kehtestatud eriseadusega on lineaarmõõtmine. Samas on tegemist väga laialdaselt

levinud mõõtmiste liigiga, siia alla kuuluvad nii sõidukite ja autorongide pikkuse, laiuse ja kõrguse mõõtmised, kui ka näiteks sõiduki rehvi turvise sügavuse mõõtmine. Samuti sündmuskohtadel, sealhulgas liiklusõnnetuste sündmuskohtadel teostavad mõõtmised.

Kehtestades kõik neli mõõtmiste liiki eriseaduse alusel kehtestatud õigusaktidega mõõtmiste kvaliteet ei kannataks, pigem vastupidi, muutub süsteem ühetaoliseks. Samuti on mõõtmisi teostavale ametnikule lihtsam ja selgem, kui ta saab juhendada konkreetseid mõõtmisi teostades ka konkreetse eriseaduse alusel kehtestatud õigusaktist, mis annab talle kompaktsed ja üheselt mõistetavate juhiste ja nõuete kogumi. Lisaks sellele vabaneb Politsei- ja Piirivalveamet erialase pädevuse hindamise ja tõendamise protsessist, mis on ametile tasuline. Seega on tegemist ka majanduskulude kokku hoidmise võimalusega organisatsioonis. Sätestades kõik mõõtmiste liigid eriseaduste alusel sätestatud õigusaktidega, ei kuuluks antud mõõtmiste liigid ka Majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi 05.10.2006 määruse nr 85 „Mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise kord“ jurisdiktsiooni. Seega puuduks ka vajadus täita antud määruses sätestatud mahukaid nõudeid mõõtjale, kui juriidilisele isikule. Sealhulgas kaoks Politsei- ja Piirivalveametis ka vajadus mõõtmiste käsiraamatu järele. Vähemalt mitte sellisel kujul, kui ta on tänasel päeval sätestatud.

2. Pikemad taatlusperioodid ning vastupidavamate taatluskleebiste paigaldamine mõõtevahenditele.

Selleks, et tagada mõõtevahendite maksimaalne kasutus ning võimalikult väike rahaliste ressursside kulu, on otstarbekas hinnata ümber mõõtevahendite kohustuslikule metrooloogilisele kontrollile esitamise tähtsust. Pikemad taatlusperioodid tagavad seadmete suurema töös oleku aja, kuna neid ei taadelda nii tihti. Taatlemine toimub taatluslaboris ning sinna on vaja seade saata, see aga tähendab, et seade eemaldatakse tööst ja esitatakse taatlemisse. Selle aja vältel mõõtjal seadet ei ole. Samuti on iga seadme taatlemine tasuline teenus, mille eest tasub Politsei- ja Piirivalveamet. Samuti on vajalik viia mõõtevahenditele taatluslabori poolt paigaldatavad taatluskleebised vastavusse lõppkasutaja töötingimustega, kuna taatluskleebiste kvaliteet ei vasta seadme kasutaja ja ka Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruses nr 56 kehtestatud nõuetele. Praktikas sageli mõõtevahendite taatluskleebised ja nendel olevad kirjed kuluvad ning

kleebised purunevad ja eemalduvad. See aga tähendab, et seade on vaja esitada uuest taatlemisele ja jälle tasub selle teenuse eest Politsei- ja Piirivalveamet.

3. Muuta Vabariigi Valitsuse 01.07.2011 määrust nr 78 tunnistades selle lisa nr 1 kehtetuks, sest puudub õiguslik alus mõõtemääramatuse esitamiseks laiendmääramatusena 95%-lisel tõenäosustasemel

01.07.2011 jõustus mõõteseaduse § 5 lg 1 muudatus. Selle muudatuse käigus tekkis õigus kehtestada nõuded konkreetsetele mõõteprotseduuridele ja nende tulemuste töötlemisele eriseaduse alusel kehtestatud õigusaktidega. Sellest tulenevalt jõustus ka liiklusseaduse § 199 lg 6 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrus nr 78, mis kehtestas nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele.

Seega ei ole sõiduki kiiruse mõõtmine enam allutatud erialase pädevuse hindamise ja tõendamise nõudele ning nendele mõõtmistele ei laiene mõõteseaduse § 5 lg 6 alusel kehtestatud Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 85, mis sätestab mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise korra. Antud määrus omakorda aga kehtestab §-is 3 lg 3 p 5, et mõõtja peab omama ja rakendama protseduure mõõtemääramatuse hindamiseks ning mõõtemääramatus tuleb esitada laiendmääramatusena 95%-lisel tõenäosustasemel. Kuna antud säte ja kogu määrus ei laiene enam eriseaduse alusel kehtestatud mõõtmistele, milleks sõiduki kiiruse mõõtmine on, siis ei ole ka õiguslikku kohustust esitada mõõtemääramatus laiendmääramatusena 95%-ilise tõenäosustasemel. See aga omakorda tähendab, et mõõtjal oleks täielik õiguslik alus lähtuda ainult mõõtevahendi kasutusjuhendist ning tootja poolt märgitud veapiiridest.

Samas vaatamata 01.07.2011 jõustunud mõõteseaduse muudatustele ei ole sellest tänaseni lähtunud ega muudetud mõni kuu enne mõõteseaduse muudatuse jõustumist ning 16.06.2011 vastu võetud ja 01.07.2011 jõustunud Vabariigi Valitsuse määrust nr 78, mis kehtestab nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele. Antud määruse lisa 1 sätestab kiirusmõõturiga mõõtmisel saadava sõiduki kiiruse väärtuse laiendmääramatused, mis on oluliselt suuremad, kui tootja poolt kasutusjuhendites märgitud väärtused. Selline põhjendamatu laiendmääramatuste arvestamine mõjutab, aga omakorda liiklusohutust nagu märkis oma

intervjuus ka Politsei ja Piirivalveameti mõõtetevgevuse kvaliteedi juht, tõstes reaalsel sõidukite liikumiskiirus Eesti teedel.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärk oli mõõtetulemuste jälgitavuse tagamise õigusliku regulatsiooni kirjeldav ülevaade, mille tulemusel jõuti ettepanekuteni mõõtetevõtmise protsess lihtsustamiseks.

Esimeses peatükis kirjeldas autor põhjalikult erialase pädevuse hindamise ja tõendamise nõuet sisaldavaid mõõtmisi, milleks on sõidukite massi mõõtmine ja lineaarmõõtmised. Tegemist on mõõtmistega, millede teostamiseks peab juriidiline isik ehk Politsei- ja Piirivalveamet olema akrediteerimisasutuse poolt pädevaks tunnistatud ning sellist tasulist hindamisprotsessi läbib asutus iga kahe aasta järel. Autor kirjeldas põhjalikult mõõtja erialase pädevuse mõistet ning selle hindamise protseduuri ning õiguslikke aluseid ning praktikas ilmnunud kitsaskohti tulenevalt jõustunud kohtuotsustes käsitletust.

Teises peatükis vaatles autor eriseadustega kehtestatud mõõtmisi, milleks on sõiduki liikumiskiiruse mõõtmine ning isiku väljahingatavas õhus etanooli sisalduse kontrollimine ja tuvastamine. Samuti kirjeldas autor põhjalikult mõõtevahendite taatluskohustuse nõuet ja taatlusprotsessi reguleerivat seadusandust ning käsitles mõõtevahendi mittevastavuse temaatikat ja mittevastavuse käsitlemist.

Kolmandas peatükis keskenduti läbi viidud intervjuudele ja nende tulemustele. Autor selgitas valimit ja kirjeldas uurimismeetodit. Samuti kirjeldas intervjuude tulemusi ja analüüsis neid. Selle tulemusel tegi autor kokku kolm ettepanekut, mis vähendamata mõõtetulemuste jälgitavuse tagamise kvaliteeti, lihtsustaksid ja parendaksid oluliselt mõõtealast tegevust ning õiguslikku regulatsiooni.

Läbi viidud intervjuud kinnitasid, et kõigi mõõteliiikide kehtestamine eriseadustega on otstarbekas nii õiguslikust, majanduslikust kui ka praktilistest seisukohtadest lähtuvalt. Nimelt kehtestades kõik Politsei- ja piirivalveameti poolt teostatavad mõõtmised eriseaduste alusel:

1. Tagatakse ühetaoline, kompaktne ja selge õiguslik regulatsioon kõikide mõõteliiikide osas

2. Vabanetakse iga kahe aasta järele teostatavast tasulisest kohustuslikust erialase pädevuse hindamise protsessist
3. Hoitakse kokku eelarvelisi vahendeid, sest puudub vajadus tasulise erialase pädevuse hindamise protsessi eest tasuda
4. Lõppkasutaja ehk mõõtja ametnik ning huvitatud isik saavad kogu seadusliku regulatsiooni avalikult ja lihtsalt Riigi Teatajast elektroonselt
5. Kehtestades kõik mõõtmiste liigid eriseadustega ei laiene nendele Majandus- ja kommunikatsiooniministri 05.10.2006 määrus nr 85 „Mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise kord“ ning selles sätestatud põhjendamatult koormavad nõuded mõõtjale, mille tulemusel sisuliselt võrdsustatakse politsei poolt järelevalves ja sageli välitingimustes teostatavad mõõtmised laboritele kehtestatud nõuetega.

Esitatud uurimisküsimusele, millisel viisil peavad olema kehtestatud politsei poolt teostatavad mõõtmised, et tagada võimalikult efektiivne mõõtetulemuste jälgitavus, jõudis autor ühtsele seisukohale, et eriseadustega sätestatud mõõtmised on politsei igapäevase töö korraldamise ja kvaliteedi tagamise vaatest sätestatud paremini ning tuleviku perspektiivis on otstarbekas kõik politsei poolt järelevalves teostatavad mõõtevaldkonnad kehtestada eriseadustega. Sellega tagataks ühetaolisus ja selgus mõõtmisi reguleerivas õiguslikus regulatsioonis. Alates 01.05.2015 on kavas kehtestada liiklusseadusega volitusnorm, millega kehtestatakse Vabariigi Valitsus määruses nõuded sõiduki koormuse mõõtmise mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele. Seega on näha järjepidevat arengut, kus nõuded mõõteprotseduuridele ja mõõtmiste tulemuste töötlemisele kehtestatakse eriseadustega. Ainsaks mõõtmise liigiks, mille teostamiseks on vajalik, et asutus oleks erialaselt tunnustatud pädevaks, jääb veel lineaarmõõtmine. Samas on tegemist suurema mõõteliikide kogumiga, mis mõjutab oluliselt politsei tööd. Lineaarmõõtmistena on käsitletavad sõidukite pikkuse, laiuse ja kõrguse mõõtmised. Samuti sõiduki rehvi turvise sügavuse mõõtmised ning sündmuskohtadel teostatavad mõõtmised. Eeskätt liiklusavariide sündmuskohal teostatavad mõõtmised. Seega on tegemist praktikas suure hulga mõõtmiste kogumiga ning sellest tulenevalt jääb teema aktuaalseks ka juhul, kui alates 01.05.2015 jõustub liiklusseaduse muudatus, millega

kehtestataks nõuded sõiduki koormuse mõõtmise mõõteprotseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele.

SUMMARY

The goal of this thesis was a descriptive overview of the legal regulations for ensuring the traceability of measurement results, which resulted in suggestions for simplifying the process of measuring activities.

In the first chapter, the author thoroughly described the measurements which require assessing and confirming professional competence, which are the measurements of a vehicle's mass and linear measurements. These are measurements which must be performed by a legal person, i.e. the Police and Border Guard Board, who must be confirmed as competent authority by an accreditation institution, and this paid assessment process is undergone by the legal person every two years. The author thoroughly described the definition of professional competence of the measurer and the procedure for its assessment and the legal basis, as well as practical issues on the basis of court decisions which have entered into force.

In the second chapter, the author researched measurements established with specific Acts, which are measuring the velocity of a vehicle and checking for and determining the ethanol content of exhaled air of a person. The author also thoroughly described the requirement of obligation of verification of measuring instruments and the legislation regulating the verification process, and analysed the topic of nonconformity of a measuring instrument and addressing the nonconformity.

The third chapter focused on conducted interviews and their results. The author explained the sample and described the research method, as well as the results of interviews and analysed these. As a result, the author provides a total of three suggestions which would significantly simplify and improve measuring activities and legal regulations without decreasing the quality of ensuring the traceability of measurement results.

The conducted interviews confirmed that establishing all types of measurement with specific Acts is expedient from the legal, economic, as well as practical perspective. Namely, the following is achieved by establishing all measurements performed by the Police and Border Guard Board:

1. Uniform, compact and clear legal regulation is ensured for all types of measurement.
2. The paid mandatory process of assessing professional competence, performed every two years, is removed.
3. Funds are saved because there is no need to pay for the process of assessing professional competence.
4. The final user, i.e. the measuring official and the interested person obtain all legal regulations publicly and easily from the electronic system of Riigi Teataja.
5. By establishing all types of measurements with specific Acts, the regulation no. 85 “Procedure for assessing and verifying the professional competence of a measurer” of 05.10.2006 by the Minister of Economic Affairs and Communications and the unreasonably restricting requirements established for the measurer do not extend to these, resulting in essentially equalising measurements performed by the police in supervision and often in outdoor conditions with the requirements established for laboratories.

For the research question about how measurements performed by the police must be established in order to ensure the traceability of measurement results which is as effective as possible, the author concluded unambiguously that measurements established with specific Acts are better provided for organising the everyday work of the police and ensuring quality and for future perspective, it is expedient to establish all areas of measurement performed by the police with specific Acts. This would ensure uniformity and clarity in legal regulations for measurements. It is planned to establish a norm of authority with the Traffic Act as of 01.05.2015, which would establish the regulation of the Government of the Republic for the measurement procedure of measuring the load of a vehicle and processing measurement results. Therefore, constant development is apparent, wherein requirements to measurement procedures and processing measurement results are established with specific Acts. The only remaining type of measurement for which it is necessary for the institution to be deemed professionally competent is linear measurement. At the same time, this is a bigger collection of types of measurements which significantly impacts the work of the police. Linear measurements are

measurements of the length, width and height of vehicles, as well as measurements of depth of tire treads of vehicles and measurements carried out on scenes of events. This primarily applies to measurements carried out on scenes of traffic accidents. Therefore, this is a large collection of measurements in practice and due to this, the issue remains topical even if the amendment of the Traffic Act enters into force as of 01.05.2015, establishing the requirements for the measurement procedure of measuring the load of a vehicle and processing measurement results.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Aivo Pärna vääртеoasi liiklusseaduse § 227 lg 2 järgi (2013), 3-1-1-48-13.

Ants Kadaku vääртеoasi teeseaduse § 40'1 lg ja liiklusseaduse § 238 järgi (2013), 4-13-6410.

Eesti Akrediteerimiskeskuse koduleht. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.eak.ee/?pageId=63>, [Kasutatud 10.01.2015].

Eesti Akrediteerimiskeskuse hinnakiri. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.eak.ee/dokumendid/pdf/HinnakiriX.pdf>. [Kasutatud 10.01.2015].

Eesti Rahvusringhääling, 2014. *Trükiviga võib viia paljude ülemõõduliste raskeveokite trahvide tühistamiseni*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/178116be-159b-4395-8bd3-c169f3bf05e5> [Kasutatud 11.03.2015].

Evocar-2000 Vaaka, 2013. *Käyttöohje ja tekniset tiedot*. [Võrgumaterjal] Leitav: P:\ida_kkb_mõõdetegevus\Kasutusjuhendid\EVOCAR-2000 [Kasutatud 22.02.2015].

Haldusmenetluse seadus (2015).

Joobeseisundile viitavate tunnuste loetelu ja nende tunnuste esinemise või mitteesinemise tuvastamise viisid (2015).

Juhtivlogistiku ametijuhend (põhitöö 856). [Võrgumaterjal] Leitav: <http://ppa-siseveeb.polsise/kontakt/teenistuja.dot?id=689650> [Kasutatud 21.03.2015].

Kiidron, P. 2014. *Mootorsõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajale ning massidele ja mõõtmetele kehtestatud nõuete rikkumised kutseliste autojuhtide ja kontrollijate arvamused*⁶. Lõputöö, Muraste: Sisekaitseakadeemia

Korrakaitseseadus (2015).

Kuulutaja, 2015. Veokijuhtide trikid: magnetid ja valed sõidumeerikud. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.kuulutaja.ee/veokijuhtide-trikid-magnetid-ja-valed-soidumeerikud/> [Kasutatud 11.03.2015].

Liiklusseadus (2015).

Lillo & Partnerid, 2014. *Politsei määrab silma järgi trahvi*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.advokaat.ee/index.php?option=com_content&view=article&id=78%3Apolits-ei-maeaerab-silma-jaergi-trahvi&catid=6%3AAuudised&Itemid=19&lang=en [Kasutatud 21.03.2015]

Lineaarmõõtmise metoodika MM 03-2010, Kinnitatud PPA PD 01.01.2010 käskkirjaga nr 40 Lisa 3

Mavand Solutions GMBH, *About MAVAND Solutions GmbH*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.mavand.de/en/about-mavand.html> [Kasutatud 15.03.2015].

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.12.2006 määrus nr 104 „Kohustuslikule metrooloogilisele kontrollile kuuluvate mõõtevahendite nimistu, mõõtevahendite olulised ja erinõuded, sealhulgas täpsusnõuded, ning mõõtevahendite taatluskehtivusajad“

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 05.10.2006 määrus nr 85 „Mõõtja erialase pädevuse hindamise ja tõendamise kord“

Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 30.06.2006 määrus nr 56 „Taatlusmargiste kirjeldus, nende valmistamise, kasutamise ja hoidmise kord ning taatlustunnistuse ja nõuetele mittevastavuse tõendi kohustuslike kirjete loetelu“

Metrosert AS koduleht. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.metroser.ee/et/s/metroloogia/taatlemine> [Kasutatud 12.02.2015]

Mõõteseadus (2015).

Mõõtmiste eest vastutavate isikute määramine, Kinnitatud PPA PD 07.04.2015 käskkirjaga nr 1.1-1/132

Mõõtja erialase pädevuse tõendamise tunnistuse E075 lisa; välja anda Eesti Akrediteerimiskeskus. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.eak.ee/dokumendid/pdf/kasitlusala/E075.pdf>

Mölder, M., 2015. Veokijuhtide trikid: magnetid ja valed sõidumeerikud. Kuulutaja. 16. jaanuar. Leitav <http://www.kuulutaja.ee/veokijuhtide-trikid-magnetid-ja-valed-soidumeerikud/> [Kasutatud 18.03.2015]

Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete meditsiinilisel ja teaduslikul eesmärgil käitlemise ning sellealase arvestuse ja aruandluse tingimused ja kord ning narkootiliste ja psühhotroopsete ainete nimekirjad (2015).

Narkootiliste ja psühhotroopsete ainete ning nende lähteainete seadus (2015).

Nestle Company (2015). *Manual measuring equipment*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://g-nestle.de/en/product-category/construction/manual-measuring-equipment-construction/> [Kasutatud 21.03.2015].

Politsei ja piirivalve seadus (2014).

Politsei- ja Piirivalveameti Mõõtmiste käsiraamat, Kinnitatud PPA PD 29 detsembri 2011 käskkirjaga nr 501, Muudetud PPA PD 31 mai 2013 käskkirjaga nr 189.

PPA Administratsiooni peaspetsialist ja mõõtetevuse kvaliteedijuht Marit Mets 26.03.2015 kirjalik intervjuu. Leitav: käesoleva töö Lisas 6

PPA Ida prefektuuri liiklusjärelvalve talituse juht ajavahemikul 14.01.2013-01.10.2014.a A. Elm suulised ütlused (kirja pandud 05.03.2015 töö autori poolt).

Riho Niine vääртеoasi TeeS § 40'1 lg 1 ja LS § 238 järgi (2013), 3-1-1-68-13.

Riigikogu 2015, *Seletuskiri liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõu juurde*, [Võrgumaterjal] Leitav:

<http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=1cf3b6d9-1287-4fc8-917a-b0b35c639e73&> [Kasutatud 21.03.2015].

Sihtasutus Eesti Akrediteerimiskeskus Kristiina Saarniit õppematerjal, [Võrgumaterjal] Leitav: www.eramets.ee/static/files/192.5_EAK_Kristiina_Saarniit.ppt.

Siseministri 30.05.2014 määrus nr 19 „Tõendusliku alkomeetri ja indikaatorvahendi kasutamise ning nende kasutamise dokumenteerimise kord“.

Sõiduki koormuse mõõtmise metoodika MM 02-2010, Kinnitatud PPA PD 01.01.2010 käskkirjaga nr 40 Lisa 2.

Tamtron, 2015. Mobilní nápravové váhy EVOCAR 2000. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tamtron.cz/evocar-2000> [Kasutatud 01.03.2015].

Tarmo Viki (Vikk) vääртеoasi TeeS § 401 lg 1 ja LS § 238 järgi (2014), 4-14-1312.

Tecnoscale OY, 2015. Control Heavy Vehicles with Evocar wireless weighing system. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.teknoscale.com/references.php> [Kasutatud 01.03.2015].

TJO Konsultatsioonid, (2015). *Mis on CE-märk?* [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tjo.ee/mis-on-ce-mark> [Kasutatud 12.03.2015].

Vabariigi Valituses 16.06.2011 määrus nr 78 „Nõuded kiirusmõõturi ja kiirusmõõtesüsteemi mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuste töötlemisele“.

Vabariigi Valitsuse 19.06.2014 määrus nr 87 „Nõuded isiku väljahingatavas õhus etanoolisisalduse mõõtmise protseduurile ja mõõtetulemuste töötlemisele“.

Lisa 1. Tunnistuse E075 lisa



Leht 1 (1)

EESTI AKREDITEERIMISKESKUS

LISA Politsei- ja Piirivalveameti mõõtja erialase pädevuse tõendamise tunnistusele E075

1. Mõõtja erialase pädevuse tõenduse ulatus on antud tabelis:

No	Objekt	Meetod	Mõõteulatus	Mõõtevõime*
1	Sõiduki mass	Metoodika MM 02-2010, kinnitatud 01.01.2010 Kaalud ratta või rataste all ning tulemuste summeerimine	Kaalumisel ühe kaaluga: 100 kg...10 t Telje- ja kogumass tulemuste summeerimisega	1,5e+3 % mõõtetulemusest, kus ϵ on kaalu taatlusjaotus
2	Lineaar-mõõtmised	Metoodika MM 03-2010, kinnitatud 01.01.2010 Otsene mõõtmise pikkusmõõtevahendiga	0,5 mm...25 mm üle 25 mm...1 m üle 1 m...10 m üle 10 m...100 m üle 100 m...500 m	0,3 mm 5 mm 15 mm 30 mm 50 mm

*Mõõtevõime on väljendatud laiendmääramatusena U tõendosustasemel 95 % normaaljaotuse järgi ning väljendab asutuse mõõtevõimet mõõtmistel, kui on järgitud mõõtemetoodikat ning mõõtevahendite kasutusjuhiseid.

2. Mõõtetegevuse eest vastutavad isikud:


Külli Villmann, Taavo Tikki, Jevgeni Malahhov, Tarmo Roosaar, Janek Sarapuu, Priit Kiidron (lineaar-mõõtmete ja sõiduki massi mõõtmised)

3. Mõõtmised toimuvad välitingimustes mõõteobjekti asukohas.


4. Asutus nõustub:

- teatama akrediteerimisasutusele kõigist mõõtja erialase pädevuse suhtes olulistest muudatustest (asutuse struktuur, juhtimine, personal, kvaliteedi juhtimissüsteemi struktuur, olulised seadmed, alltöövõtjad, protseduurid, kaebused);
- järgima pidevalt mõõtja erialasele pädevusele õigusaktides esitatud nõudeid;
- põhjendatud kahtluse korral seoses pädevuse nõuete mittejärgimisega vastu võtma hindamisgrupi.

Antud lisa on välja antud seoses mõõtetegevuse eest vastutavate isikute nimekirja muutusega ning asendab 01.07.2013 välja antud lisa.


Viktor Krutob
Juhataja
25.04.2014




Edi Kulderknup
Peaassessor

Lisa 2. Kaalumise protokoll

8(21)

Lisa 1

Sõiduki koormuse mõõtmise meetoodika juurde

peetaja/omanik	registrikood	aadress	kontaktoetia
KAALUMISE PROTOKOLL			
" " 200 . a		" " " " " "	
(tootmise kuupäev) (tootmise koht)			
(makend, talitu, asutamine, ettevõtte jne)			
teostas riikliku järelevalve korras			
" " " "		isikukood	
(isikukood) (isikukood) (isikukood) (isikukood)			
elukoht: " " " "			
poolt juhitud mootorsõiduki " " " "			
(mark) (mark) (registrimärk)			
haagise " " " "			
(mark) (mark) (registrimärk)			
Kaalumise " " 200 . a kell " " " "			
Koht: " " " " " " " "			
(asukoht) (võl. liik) (teetüüp, nagu eelnevalt kirjeldatud)			
(milline sõiduki vahel või muu täpsem kirjeldus)			
GPS: " " " "			

Kasutades mitteautomaatkaalusid:

<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr	<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr
<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr	<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr
<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr	<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr
<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr	<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr
<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr	<input type="checkbox"/>	nr	taatlustunnistuse nr

Kaalud töökorras: jah ei

Mõõteseadme kasutamise käik ja tulemus:

Mõõteseadme kasutamisel pöörati tähelepanu nii looduse kui inimese tekitatavatele häiretele, millised võivad anda eksitavaid mõõtmistulemusi ning võeti meetmeid probleemide vältimiseks. Selleks:

1. Seati mõõteseadme töökorda vastavalt tootja juhiste.
2. Enne mõõtmist hoiti mõõteseadet keskkonna tingimustes senikaua kuni oli tagatud selle temperatuuri vastavus keskkonna temperatuuriga.
3. Elektroonilisele seadmele tagati tõrgeteta toide ning spetsifikatsioonis ettenähtud töötingimused.

Mõõtmise tehiolude kirjeldus:

Koht: Asulaväline tee Asulasisene tee Parkla / teega külgnev ala
 Nähtavus: Hea Halb
 Valgustus: Valgeaeg Hämar Pimeaeg Tehisvalgus
 Ilmastik: Sademeteta Vihmasadu Rahe Lumesadu Udu
 Teeolud: Kuiv Märg Lumi Kiilasjääd
 Teekate: Kattega tee Kruusatee Pinnasteed Värskest pinnatud tee
 Sõiduridade arv Eraldusribaga tee Kahe suunaline tee Ühe suunaline tee
Mõõteseadet kasutades järgiti seadme kasutamise juhendit ja mõõtemetoodikat.

9(22)

Teljekoormused (sõiduk, tonni)

t.	Lubatud	Vasak	Parem	Kokku	Üle
1					
2					
3					
4					
5					

Teljekoormused (poolhaagis, tonni)

t.	Lubatud	Vasak	Parem	Kokku	Üle
1					
2					
3					
4					
5					

Sõiduki

	Lubatud	Tegefik	Üle
Mass (tonni)			
Laius (meetrit)			
Pikkus (meetrit)			
Kõrgus (meetrit)			

Kaalumiskoht

Pikikalle (%)	
Ristikalle (%)	

Mõõtmise ajal kasutati

video/helitehnikat

ei kasutatud

Sõiduki kontrollimise ning kaalumise juures viibinud ja mõõtetulemusi näinud, selgitused ja märkused:

Sõiduki juht: _____

Tunnistajad: _____

Mõõtja: _____ Protokollija: _____

Lisa 3. Linearmõõteseadme kasutamise protokoll

8(30)

Lisa 1
Linearmõõtmise meetodika juurde

peetavus	registrikood	aadress	kinnimäär
LINEARMÕÕTESEADME KASUTAMISE PROTOKOLL			
" " 200 . a			
(koostamise kuupäev)		(koostamise koht)	
(tähtselt, sõltus, ametisolemis, erandi ja nimi)			
teostas riikliku järelevalve korras			
		isikukood _____	
(isikust)		(isikukood)	
elukoht: _____			
poolt juhitud mootorsõiduki _____			
(märke)		(registrimärk)	
haagise _____ / sündmuskoha _____			
(märke)		(registrimärk)	
linearmõõtmise mõõtmist " " 200 . a kell _____			
Koht: _____			
(maakond)		(vall, linn)	
(vee nimetus, maja number, sõiduki)		(millise sõiduki, vahel või muu ligipääsu kohta)	
GPS: _____ Sõidu suund: _____			

Kasutades mõõteseadet:

<input type="checkbox"/>	Mõõteratas nr	Mõõtevahendi taatlustunnistuse nr
<input type="checkbox"/>	Mõõtelatt nr	Mõõtevahendi taatlustunnistuse nr
<input type="checkbox"/>	Mõõdulint nr	Mõõtevahendi taatlustunnistuse nr

Seade töökorras : Jah ei

Mõõteseadme kasutamise käik ja tulemus:

Mõõteseadme kasutamisel pöörati tähelepanu nii looduse kui inimese tekitatavatele häiretele, millised võivad anda eksitavaid mõõtmistulemusi ning võeti meetmeid probleemide vältimiseks. Selleks:

1. Seati mõõteseade töökorda vastavalt tootja juhistele.
2. Enne mõõtmist hoiti mõõteseadet keskkonna tingimustes senikaua kuni oli tagatud selle temperatuuri vastavus keskkonna temperatuuriga.
3. Elektroonilisele seadmele tagati tõrgeteta toide ning spetsifikatsioonis ettenähtud töötingimused.

Mõõtmise tehioolude kirjeldus:

Koht: Asulaväline tee Asulasisene tee Parkla / teega külgnev ala

Nähtavus: Hea Halb

Valgustus: Valgeaeg Hämar Pimeaeg Tehisvalgus

Ilmastik: Sademeteta Vihmasadu Rahe Lumesadu Udu

Teeolud: Kuiv Märg Lumi Kiulasjää

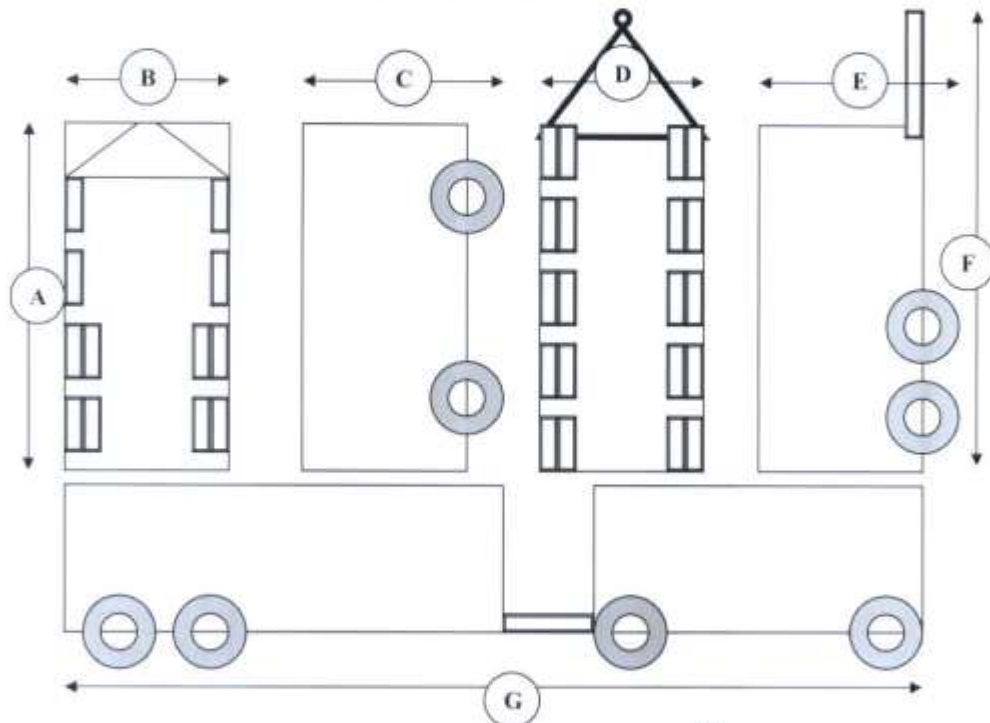
Teekate: Kattega tee Kruusatee Pinnaste Värskest pinnatud tee

Sõiduridade arv _____ Eraldusribaga tee Kahe suunaline tee Ühe suunaline tee

Mõõteseadet kasutades järgiti seadme kasutamise juhendit ja mõõtemetoodikat.

Sõiduki lineaarmõõtmed (millimeetrites):

Mõõde	Näit (l)	Mõõtevahendi number	Laiendmääramatus lx $U(k=2)$	Tulem	Täiendus
A					
B					
C					
D					
E					
F					
G					
Turvis					
Turvis					



Turvisemustri jääksügavuse mõõtmisel tähistada ristiga lahtrites sõiduki kõikide rataste paiknemine, toonitades nõuetele mittevastava rehvi asukoht

Sündmuskohal mõõtmisel täidetakse mõõtevahendi kasutamise protokollis juurde sündmuskoha plaan, milles kajastatakse mõõtevahend ja selle näit.

Mõõtmise ajal kasutati video/helitehnikat _____
 ei kasutatud _____

Märkused: _____

Sõidukijuht: _____ Tunnistajad: _____

Mõõtja: _____ Protokollija: _____

Lisa 4. Mittevastavusakt

Mõõtmiste käsiraamatu juurde Lisa 1

MITTEVASTAVUSAKT

OBJEKT:	Identifitseerimisnumber:
	Kuupäev:
KAEBUSE PUHUL TÄIDETAKSE AVALDAJA KONTAKTINFO ANDMED: Nimi Aadress Kontakttelefon	
AVASTATUD MITTEVASTAVUSED (AVALDAJA KAEBUS):	
KOOSTAS:	
POTENTSIAALNE MÕJU (tõidab kvaliteedijuht):	
PARANDUSMEETMED:
HEAKSKIIDETUD:
TEGEVUS LÕPULE VIIDUD:	
PROBLEEM Kuupäev:	LAHENDATUD (kinnitab Allkiri: kvaliteedijuht):

Lisa 5. Intervjuu küsimused

1. Kui kaua olete töötanud politseis ning milline on olnud teie roll ja seos Politsei- ja Piirivalveametis mõõdetegevuse alal?
2. Milline on Teie hinnangul hetkeolukord süüteo menetlustes mõõdetulemuste jälgitavuse tagamises tervikuna? Milles seisnevad kõige suuremad probleemid ning millised on positiivsed/negatiivsed tendentsid?
3. Kas võrreldes teiste Euroopa riikide praktikaga hindate Eestis kehtivat seadusandlust seoses süüteo menetlustes mõõdetulemuste jälgitavuse tagamisega, piisavaks või on hoopiski tegemist keeruka ja ülereguleeritud protsessiga? Tooge palun näiteid.
4. Kas näete võimalusi tulevikus mõõdetegevuse protsessi lihtsustamiseks süüteo menetlustes? Kuidas näiteks?
5. Kas pooldate kõigi mõõtevaldkondade metoodiliste nõuete kehtestamist eriseadustega? Miks?
6. Mõõtjal on mõõteseaduse § 10 lg 3 sätestatust kohustus juhendada muuhulgas ka seadme tootja kasutusjuhendist. Tegemist on resolootse sättega. Samas sisaldavad kasutusjuhendid väga palju nõudeid, millede mittetäitmine ei mõjuta mõõdetulemusi. Samuti ei ole kasutusjuhendites kirjeldatu alati nõue vaid pigem soovitus. Seega tulenevalt eeltoodust, kas peaksite vajalikuks antud sätte ümbersõnastamist või täiendamist? Milline võiks olla lahendus?
7. Süüteo menetluses jagatakse õigusvastased teod väärtegudeks ja kuritegudeks vastavalt nende raskustele. Kas Te peaksite vajalikuks teha seaduses vahet nõuetes mõõdetulemuste jälgitavuse tagamisele vastavalt selle, kas tegemist on väärteomenetluse või kriminaalmenetlusega? Näiteks kui tegemist on väärteoasjas isiku vastutusele võtmisega, siis kehtiksid lihtsamad reeglid ning juhul kui kaasneb kriminaalvastutus, siis oleks ka mõõdetulemuste jälgitavuse tõendamisele kõrgemad nõuded.

Lisa 6. Intervjuu kirjalikud vastused

Intervjueeritav Politsei- ja Piirivalveameti kvaliteedijuht Marit Mets.

1. Politsei- ja Piirivalveametis olen töötanud üle nelja aasta (peaaegu 4,5 a). Alates 2010. aasta oktoobrist olin üle kolme aasta PPA Lääne prefektuuri mõõtetevuse kvaliteedijuht ning alates 2014. aasta märtsist (st ühe aasta) olen olnud PPA mõõtetevuse kvaliteedijuht.
2. Saan anda hinnangut siiski vaid politsei poolt teostatavate mõõtmiste ning mõõtetulemuse jälgitavuse tagamise osas. Mõõtetulemuse jälgitavuse tagamine on küllaltki keerukas protsess. Lihtsalt arutledes, mitte hinnanguid andes:

Ühest küljest on arusaadav, et teatavad aspektid peavad olema täidetud selleks, et kinnitada saadud mõõtetulemuse õigsust ja korrektsust (nt mõõtevahend peab olema kontrollitud ja vastama mingitele kindlatele nõuetele – st peab olema taadeldud või kalibreeritud; peab olema teada kuidas mingit mõõtmist läbi viia ja mõõtmise teostaja peab seda ka oskama). Teisalt tundub mulle isiklikult, et mõõtetulemuse jälgitavuse tagamiseks sätestavad õigusaktid täna siiski üsna keeruka ning praktilise eluga mitte väga hästi kokku sobiva regulatsiooni. Selle all pean silmas nt olukorda, kus pädevaks hinnatav mõõtja (Politsei- ja Piirivalveamet) peab vastama üldjoontes sisuliselt samasugustele nõudmistele, millele mõõtmisi teostavad laborid. PPA aga ei ole tegelikult ju labor. Samuti tundub mulle, et mõõtetulemuse esitamiseks sätestatud nõue anda mõõtetulemus 95% tõenäosustasemel ning esitada mõõtetulemus koos laiendmääramatusega on pigem selline täppisteadus, mis ei peaks olema seotud igapäevase eluga, sh nt süüteomenetluses mõõtetulemuse esitamisega. Arusaadav ja loogiline oleks see vast juhtudel, kui räägitakse nt üliväikestest või täpsetest mõõtetulemustest, mida teostatakse ekspertiisi käigus (nt kätte saadud narkoaine kaal vms), kuid sõiduki kiiruse või pikkuse mõõtmisel või sõidukite kaalumise puhul tundub see ülereguleeritud. Kui seadus juba sätestab, millise täpsusastmega (täpsusklass) mõõtevahendit võib kasutada ning mõõtevahend on ka kontrollitud, et on vastav kehtestatud nõuetele, siis sellise seadmega saadav mõõtetulemus (ehk et lugem

mõõtevahendilt) võiks olla hinnatud juba piisavalt täpseks saamaks sobiv lõplik mõõtetulemus.

Positiivsema külje pealt võib vast välja tuua 2011. aastal jõustunud MõõteS muudatuse, mis sätestas võimaluse kehtestada nõuded mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuse töötlemisele eriseadusega.

Üks probleem, mida vast võib suuremate hulka hinnata on seotud taatlusmäärgistega, mis paraku ei kipu vastu pidama tervet perioodi kuniks taatlus konkreetsel mõõtevahendil kehtib. Kuigi tegelikult on mõõtevahend täiesti korrektne ning vastab talle kehtestatud nõuetele (va et taatlusmäärgis nt on ära kulunud), siis tulenevalt juriidilisest küljest ei saa sellisega enam tööd teha, kuniks on uuesti taatluse läbinud (ehk et saanud peale uue taatlusmäärgise). See omakorda tähendab tegelikult lisakulutusi nii rahalises võtmes kui ka ressursikulu mõõtevahendite tööst eemal olemise osas (kuni sinnamaale välja, et võib ette tulla vajadus planeerida/soetada mõnevõrra enam mõõtevahendeid, kui tegelikult vaja läheks, kuna muidu ei ole perioodidel, kui mõni seade on erandkorras taatlemisele saadetud, millegagi tööd teha, ehk et on vaja asendusseadmeid).

Aastakümneid politseis töötanud ametnike poolt on välja toodud liiklusohutuse seisukohalt ilmselt üks negatiivsemaid tendentse see, et lähtuvalt mõõtetulemuse jälgitavuse tagamisest hindab politsei nt sõiduki kiiruse mõõtmise juures tulemuse esitamiseks saadud kiirusele laiendmääramatuse, mis arvestatakse saadud mõõtetulemusest maha (varasemalt tulenevalt kohtupraktikast ning alates 2011 kehtestatud määrusest, mis sätestab nõude kiiruse mõõtmise mõõteprotseduurile ning mõõtetulemuse töötlemisele) esitamaks lõplik mõõtetulemus, mille alusel karistust määrama hakatakse. See aga omakorda tõstab tegelikku sõidukiirust Eesti teedel – kuna inimesed juba eelnevalt arvestavad sellega, et karistuse määramiseks võetakse nagunii mitu km/h tema teadaolevast sõidukiirusest maha. Seega üsna tõenäoliselt kui muidu sõidaks korralik juht maanteel u 90 km/h kiirusega, siis arvestades maha võetavat laiendmääramatust sõidetakse vähemalt 94 km/h või rohkem. (Lisaks arvestab palju juhte veel täiendavalt muidugi ka

sõiduki enda spidomeetri poolset „eksimust“ jne, mistõttu kiirused on ilmselt veelgi suuremad).

3. Paraku ei ole ise veel teiste Euroopa riikide praktikaga kokku puutunud. Kolleegide käest kuuldu põhjal aga on Eesti üks väheseid, kus on mõõtetevadus niivõrd keerukas.
4. Üks võimalus on kindlasti see, kuhu poole täna ka PPA suundub ettepanekute esitamiseks, et erinevate mõõteprotsesside kirjeldused ehk mõõtemetoodikad oleksid eriseadustega kirjeldatud.

Kas just lihtsamaks teeks, aga ressursse kokku hoidvama võimalusena näen ka taatlusintervallide pikendamist mõõtevahenditel, mis on metrooloogilise kontrolli nimistusse kantud. See tähendab, et mõõtevahendeid kontrollitaks jätkuvalt, et kas nad vastavad kehtestatud nõuetele, ent seda ei peaks tegema kõikide mõõtevahendite puhul nii lühikese perioodi järel nagu seda täna tehakse. Näitena toaksin politsei kasutatavad tõenduslikud alkomeetrid, mis tänase regulatsiooni järgi peavad iga 6 kuu tagant käima taatluses. Samas seadme maaletoojad on öelnud, et see on Eesti kehtestatud seadusandlus, mis sellise intervalli on määranud, kuid tegelikkuses võiks see olla ka nt 1 aasta. Kord aastas on tõenduslikel alkomeetritel ette nähtud tootja volitatud esindaja poolne hooldus nende seadmetele. Minu hinnangul võiks seega öelda, et kui tootja näeb vajadust neid seadmeid 1 kord aastas hooldada, siis oleks loogiline samasuguse sagedusega ka selliste mõõtevahendite taatlus.

5. Pooldan mõõteprotsesside ehk mõõtemetoodikate kehtestamist eriseadustega, kuna see võimaldaks mõõtmisi teostada otse õigusaktide alusel ning jääks ära vajadus PPA-d hinnata pädeva mõõtjana. See ei tähenda, et mõõtmise protseduur kui selline lihtsamaks muutuks või et kaoks ära mõõtevahendite kontrollimise kohustus neile sätestatud nõuetele, kuid see oleks rahalise ressursi kokku hoidmise võimalus, mis täna kaasneb PPA kui pädeva mõõtja hindamisega.
6. Kasutusjuhenditest juhendumine on ühtepidi täiesti loogiline, sest teatavad nõuded mõõtevahendi kohta saabki anda vaid tootja ning mingitest aspektidest mööda ei

saa, nt kuidas seadet hooldada, millistel temperatuuridel seadet saab kasutada või hoida, milline on seadme täpsus, kuidas sisse lülitatakse ning millised on võimalikud kasutatavad funktsioonid jne (lõplikku nimekirja siinkohal kindlasti välja ei too). Samas tuleks sellesse sättesse suhtuda mõistlikkuse printsiibist lähtuvalt ja arvestada, et mõõtmise protseduur kui selline kehtestatakse ikkagi kas eriseadusega või mõõtemetoodikaga. Selle küsimuse lahenduse peale peaks ilmselt veidi pikemalt mõtlema.

7. Kuivõrd mõõtmine ise on haldusmenetlustoiming siis ilmselt erisusi teha oleks keeruline, sest ei ole ette teada, milliseks võib saadud mõõtetulemuse alusel kujuneda edasine menetlus (st et nt etanoolisisalduse mõõtmise puhul sõidukijuhi väljahingatavas õhus ei ole ette teada, kas mõõtetulemus ületab sõidukijuhile kehtestatud piirmäära või nt hoopis joobeseisundile kehtestatud määra – ehk et ei ole kindlalt ette teada, kas üldse on tegemist rikkumisega või kas see kvalifitseerub väärteoks või kriminaalkorras karistatavaks teoks).

Intervjueeritav Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna ennetus- ja järelevalvebüroo juhtivkorrakaitseametnik Marili Kohava.

1. Politseis olen töötanud 20 aastat ning alates 2007.aastast tegelen üleriigilise liiklusjärelevalve planeerimisega ja koordineerimisega, mille hulka ka mõõtetevetus kuulub.
2. Ei saa küsimusest päris täpselt aru, sest süüteomenetlus ja mõõtetulemuste jälgitavus on kaks iseaşa (mõõtetulemuste jälgitavuse tagamine kui haldusmenetlus).
3. Mõõtetulemuste jälgitavust ei tagata süüteomenetluses. Mõõtetulemuste jälgitavuse tagamine on oluline, kui mõõtetulemuse alusel on vajalik isikule inkrimineerida süütegu. Olen seisukohal, et mõõtetulemuste jälgitavuse tagamine on väga oluline ning ei ole ülereguleeritud. Tänašes olukorras võib mõõtetulemuste jälgitavuse tagamist keerukaks pidada ilmselt üksnes aspektist, mis puudutab protokollimist. Ehk siis konkreetselt pean silmas paberprotokollide täitmist. See on see koht, kus tuleb teenuse arendajatel leida tehnilisi lahendusi

(seadmeid), mis selle töö nn ise ära teevad, et inimfaktori eksimusi protokollimisel välistada.

4. Kui küsimus puudutab mõõtetulemuste kasutamist süüteomenetluses tõendina, siis vastasin sellele eelmises küsimuses st uued salvestatavad seadmed koos printimise võimalusega ja seda kõikides mõõtevaldkondades. Kahjuks ei ole tehnika (just mõõtevahendite) areng lineaar- ja koormuse mõõtmises veel sinnamaani jõudnud, kuid tänane õigusruum toetab ka nn videoprotokollimist, mida tuleks rohkemalt rakendada, et sealsed kitsaskohad üles leida.
5. Jah pooldan. Puhtalt akrediteerimisprotsessi pärast, kuna ei pea õigeks, et riikliku järelevalve teostaja peab olema labor mõõteseaduse mõttes ning läbima keeruka ja rahaliselt koormava kontrollreidi assessorite poolt. Õnneks kuulub peale 01.mai 2015 politseil akrediteeringu all ainult üks mõõtevaldkond – lineaarmõõtmine.
6. Nõustun, et kasutusjuhendid sisaldavad palju informatsiooni, kui seadet tohib kasutada/ladustada/hoida üksnes selliselt nagu on tootja on ette näinud, mistõttu olen seisukohal, et kui vastavaid nõudeid ei täideta, on mõõtetulemuse õigsus seatud kahtluse alla. Antud sätte ümbersõnastamist ei pea vajalikuks, kasutusjuhendi kohustuslikkuse nõuded on sätestatud ka teistes õigusaktides (VV määrused).
7. Süütegu on süütegu ning mõõtetulemuste jälgitavuse erisuste kehtestamist ei pea võimalikuks.

Intervjueeritav Politsei- ja Piirivalveameti Ida prefektuuri teabebüroo vanemliikluspolitseinik Jevgeni Malahhov.

1. Töötan politseis alates 1 mai 2007. Tööd alustasin patrullpolitseinikuga, siis liikusin liiklusjärelevalvetalitusesse ja hetkel töötan vanemliikluspolitseinikuna. Olen prefektuuris mõõtetevõtmise eest vastutav isik, ehk vastutan, et prefektuuris kõik teostatavad mõõtmised oleksid läbi viidud vastavalt käesolevate meetodikatele, mõõteseadusele ja VV määrustele. Samuti korraldan vahendite saatmine kalibreerimisele ja taatlemisele, korraldan remonti saatmised ja käsitlen

kõik mittevastavused, mis avastatakse mõõtmiste teostamisel. Haldan ja hoian asjakohasena mõõtevahendite registrit ja indikaatorvahendite registrit. Vastavalt vajadustele viin pädeva mõõtja koolitused läbi.

2. Hetkeolukord süüteomenetlustes mõõtetulemuste jälgitavuse tagamises on hea. Kui mõõtmised teostatud taadeldud mõõtevahendiga pädeva mõõtja poolt, jälgides kehtivaid mõõtemetoodikaid ja õigesti vormistatud mõõtevahendi kasutamise protokoll, siis jälgitavus on tõendatud. Siin ma ei käsitle väärtemenetluse käigus sisestavate andmete kvaliteedi. Negatiivseks pean see asjaolu, et kui inimene pöördub kohtusse, siis kohus nõuab lisatõendite kogumist, nt videosalvestused, fotod jne. Kuid mõõteseaduse § 5 lg 1 sätestab, et „Mõõtetulemuste jälgitavus on tõendatud, kui mõõtmised on teinud pädev mõõtja, kes kasutab mõõtevahendit, mille taatluskohustus on täidetud või mis on jälgitavalt kalibreeritud, või sertifitseeritud etalonaineid, järgides asjakohast mõõtemetoodikat“. Samas olen selle poolt, et paber mõõteseadme kasutamise protokoll asendatakse videosalvestusega nt videomenetluse raames. Linearmõõtmise meetoodika ei ole hetkel asjakohane, ehk kõrgust ei saa mõõta täies mahus, seoses sellega, et politsei kasutuses mõõtelati komplekti kuuluv osa ei oma sertifikaati, mis võimaldaks korrektselt mõõtmised teostada. Positiivseks tendentsiks pean seda, et sõiduki koormuse mõõtmise meetoodika loksus läbi kohtu lahendite paika ning enam ei kaevata ühele ja samale asjale.
3. Oleneb valdkonnast. Mina arvan, et kiiruse, sõiduki koormuse ja etanooli sisalduse mõõtmisel Eestis on kõik õige ja korrektne. Seadusandlus selles osas on hetkel piisav. Ainuke mis tekitab muret on linearmõõtmise meetoodika, ehk mõõtemetoodika ja kasutuses olevad mõõtevahendid ei lähe kokku. Praegu ei ole võimalik ilma erinevate abivahenditeta mõõta sõiduki kõrgust, kui kõige kõrgem koht on näiteks sõiduki keskel, nii et mõõtetulemuse jälgitavus oleks hiljem tõendatud ja vastaks kehtivale seadusandlusele. Sama lugu on sõiduki pikkuse mõõtmisega. Käisin Saksamaal tutvumas nende liikluspolitsei tööga ning nägin kuidas saksa kolleegid teostavad sõiduki kõrguse ja laiuse mõõtmised. Ehk kõrguse mõõtmisel kasutatakse täpselt samasugused mõõtelatid nagu eesti politseis. Täpselt samasugused vardad käivad mõõtelati otsa ning kõik toimib. See

on riigis, mis on tundud oma pedantsusega ja täpsusega. Sõiduki laiuse mõõtmine käib veel lihtsamaks, kasutatakse nn lood: võetakse nõör, mille otsa seotakse raskus terava otsaga (nt metallkoonus), pannakse sõiduki kõige laiema koha juurde nii, et koonus oleks peaaegu vastu maad ning maas tehakse märke (tavalise kriitiga), Protseduur kordub teisel pool, jälgides, et mõõdetav koht oleks enam-vähem paralleelne, siis mõõdetakse vahemaa tehtud märgete vahel. Kui sõiduki laius on lubadust suurem, siis juht saab trahvi ja sõiduk ei liigu kuskile nii kaua, kui koorem ei ole korras. Olen arvamusel, et lineaarmõõtmiste teostamisel meie riigis võiks olla ka sama lihtne protseduur.

4. Mõõdetegevuse süütemenetluses saab lihtsustada videomenetlusega (nt, kiiruse ja lineaarmõõtmise teostamise puhul). Muidugi kui on vastavad võimalused videomenetluse läbiviimiseks ja videosalvestus sisaldab kõik vajalikud andmeid: mõõtja, sõiduk, kuupäev, koht, teeolud, mõõteseade ja selle number, mõõtevahendi näit, vajadusel sõiduki juhi juuresolek mõõteprotseduuri läbiviimise ajal.
5. Pooldan. Lõppkasutajale, ehk pädevale mõõtjale on palju lihtsam, kui kõik nõuded igasugustele mõõteprotseduuridele on ühes kohas ning ei pea kõik määrad või meetodikat peas hoidma, sest küsimuse korral mõõtja saab näiteks mobiilse töökoha või nutiseade kaudu (tänapäeval on need igas taskus) tee peal riigiteatajast lahendust oma probleemile leida. Samas eriseaduse väljaandmisel ei pea jalgratast leiutama, tuleks lihtsalt käesolevaid meetodikaid ja VV määrad sisse viia, v.a. lineaarmõõtmise meetodika, mis tuleb asjakohaseks muuta. Kui kõik on ühes kohas, siis on kergem ka seaduse muutuseid jälgida ning vastavad korrektuurid igapäevases töös teha.
6. Arvan, et seadust võiks täiendada – nn „kui kasutus juhend sisaldab konkreetseid nõudmised mõõte protseduurile, mitte soovitusel“. Teiseks lahenduseks näen kasutusjuhendite muutmise tootja poolt, ehk kasutusjuhend tehakse konkreetsemaks. Selgitatakse täpsemalt, mida tohib teha, mida mitte, kirjeldatakse täpsemalt mõõtmise teostamise etapid ja viisid. Kolmas võimalus on tõlkimise õigust üle kontrollida, sest paljud arusaamatused võivad siit tulla.

7. Siin on vist väljahingatavas õhus etanoolisisalduse mõõtmise protseduur silmas peetud. Kuna väljahingatavas õhus etanoolisisalduse mõõtmise protseduuri teostamisel on suurem rõhk joobe suurusele (mitte lihtsalt joobeseisundile), millest tulenevalt inimene karistatakse kas kriminaal- või väärteo korras, siis minu arvates praegu ongi väärteokorras inimene karistatakse lihtsam korras, ehk karistamise protseduur on lihtsam, kui kriminaal karistuse puhul. Mõõteseaduse § 5 lg 1 sätestab täpselt millal on mõõtetulemuse jälgitavus on tõendatud. Samuti mõõtetulemuste jälgitavuse tõendamise nõuded peavad olema sama kõrged nii väärteo-, kui ka kriminaalmenetluse puhul, sest joobe suurusest sõltub karistuse raskus, mis ette näeb ka erinevaid sanktsioonid: LS §224 lg 1 või lg 2; KarS § 424