

Sisekaitseakadeemia

Politsei- ja piirivalvekolledž

Taavi Idavain

RASKEVEOKIJUHTIDE SÕIDU- JA PUHKEAEGADE ÜLE
JÄRELEVALVE TEOSTAMINE ERI PIIRKONDADES LÄÄNE
PREFEKTUURI NÄITEL

Lõputöö

Juhendaja:

Kalmer Krimses, BA

Kaasjuhendaja:

Tõnu Kivis, BA

Muraste 2011

ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: juuni 2011
Töö pealkiri: Raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeagade üle järelevalve teostamine eri piirkondades Lääne Prefektuuri näitel.	
Töö autor: Taavi Idavain	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte:</p> <p>Töö on 39 lehel, eesti keeles. Töö vormistamisel on aluseks võetud "Kirjalike üliõpilastööde vormistamise juhend", kinnitatud rektori Lauri Tabur käskkirjaga nr 6.1-5/363.</p> <p>Töö uurimuse objektiks on raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeagade üle järelevalve teostamine Lääne Prefektuuris eri piirkondades. Uuringu ülesandeks on selgitada välja ametnike ettevalmistus sõidu- ja puhkeagade kontrollimiseks, rikkumiste kvalifitseerimiste erisuste väljaselgitamine.</p> <p>Eesmärgist lähtudes on töös püstitatud kolm hüpoteesi: 1) sõidu- ja puhkeagade kontroll on otseselt seotud järelevalvet teostavate ametnike pädevusega; 2) enamus politseiametnikke ei mõista sõidu- ja puhkeaja kontrollimise tähtsust; 3) Prefektuuri siseselt teostatav järelevalve teostamine on piirkonniti erinev.</p> <p>Uurimustöö eesmärgiks on uurida Lääne Prefektuuri liiklusjärelevalvet teostavate ametnike võimekus sõidu- ja puhkeagade kontrollimisel. Milline on olnud järelevalve teostamise mõju liikluskultuurile ning esinevad erinevused töö- ja puhkeaja rikkumise kvalifitseerimise osas.</p> <p>Uuringu osas kasutas töö autor kvantitatiivset uurimis meetodit, mis põhineb väärtematerjalide ja ankeetküsitluse analüüsil.</p> <p>Lõputöö käigus saadi vastus uurimisküsimustele ning tehti ettepanekud, kuidas parandada ametnike ettevalmistust töö- ja puhkeagade kontrollimiseks ning kuidas ühtlustada kvalifitseerimisel ilmnenu erinevusi.</p> <p>Antud lõputöö tulemusi võib kasutada politseiasutuse siseste koolituste läbiviimisel ning uuringu edasi arendamisest võib uurida juhtide enda arvamus järelevalve vajalikkusest ja tõhususest ning kindlasti tasuks uurida, kui pädevad on töö- ja puhkeajanõudeid lugevad lektorid erinevate koolitusasutustes.</p>	
Võtmesõnad: ametnike valmisolek sõidu- ja puhkeagade kontrolliks, kontrolli tähtsus, kvalifitseerimise erinevused.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: police officers preparatsion in commercial road supervision, the significance of supervision, misdemeanour qualifications differences.	
Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud Kolledži direktor:	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	2
MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU	5
SISSEJUHATUS	6
1. ÜLEVAADE AJALOOST NING TÖÖ- JA PUHKEAEGADE ARVESTAMISEGA SEOTUD NORMIDEST	9
1.1. Juhi mõiste.....	9
1.2. Tööaeg ja puhkeaja ettenähtud normid.....	10
1.3. Väsimusseisund	11
1.4. Väsimusseisundi tuvastamise kord.....	14
1.5. Väsinud juhtide rooli mineku põhjused.....	15
1.6. Kommertsveokijuhtide ühiste käitumishormide kehtestamine	16
1.7. Kommertsveokite kontrolli algus Eestis.....	18
2. UURIMISMEETODID	19
2.1. Uuringu taustainfo ja eesmärgid.....	19
2.2. Uurimismetoodika	19
2.3. Küsimustiku läbiviimise meetoodika	20
2.4. Väärteomaterjalide analüüsimise meetoodika.....	20
3. TULEMUSTE ANALÜÜS	22
3.1. Küsimustiku analüüs	22
3.2. Küsitluse tulemused ja arutelu.....	23
3.3. Väärteomaterjalide statistiliste andmete võrdlus.....	29
3.4. Kvalifitseerimisel esinenud erinevused	30
KOKKUVÕTE	32

SUMMARY	34
KASUTATUD KIRJANDUS	36
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	38
LISA 1. ANKEETKÜSITLUS LÄÄNE PREFEKTUURI LIIKLUSPOLITSEINIKELE	39

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

EMÜ määrus nr 3820/85 - Nõukogu määrus nr 3820/85, 20. Detsember 1985, teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta

ETSC - The European Transport Safety Council (EUROOPA TRANSPORDI TURVALISUSE NÕUKOGU)

EÜ asutusleping - Euroopa Ühenduse asutusleping

EÜ määruse (EÜ) nr. 561/2006 – Euroopa Parlament ja Nõukogu määrus nr. 561/2006

KarS – Karistusseadustik

KKB - Korrakaitsebüroo

Kommertssõiduki kontrollijad - kontrollija õigust omav ametnik

Kommertssõiduk - tasulist vedu teostav sõiduk

LE - Liikluseeskiri

LJVT - Liiklusjärelevalve talitus

LS – Liiklusseadus

PJ - politseijaoskond

SISSEJUHATUS

Kommertssõiduki kontrollijad on eriettevalmistusega politseinikud, kes valdavalt tegelevad igapäevaliselt liiklusjärelvalvega. Liiklusjärelvalve objektiks on ametnikud aga valinud kommertsauto veo. Selle mõiste alla kuulub tasuline veoteenus, mida teostatakse veoseveol sõidukiga, mille täismass on üle 3,5 tonni ja sõitjateveol bussiga, aga ka sõidukiga, mida oleme harjunud taksona nägema¹.

Vajadus kommertssõidukite järelvalve üle on viimastel aastatel tunduvalt suurenenud. Tähtsamaid põhjuseid on liitumine Euroopa Liidu majandusruumiga ja autorongide liiklusosaluse intensiivistumine ja kindlasti ka autojuhtide seaduskuulekamaks muutmine. Antud teemal ei ole ühtegi uuringut läbi viidud ning töö autor leiab, et töö aktuaalsus on igati õigustatud, kui tuua kasvõi näiteks 2010. aasta Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt toimunud liiklusõnnetus, kus osales kaks veoautot ja üks sõiduauto, mille tulemusel hukkus kaks ja sai vigastada kaks inimest. Sarnaselt lõppenud juhtumeid võib näitena tuua veel. Näiteks järelvalve käigus on avastatud juhte, kes äritegevuse ettekäändel viimased 24 tundi ja rohkemgi on osalenud liikluses. Raskeveokijahi ohutust liiklemisest ei saa kaugeltki rääkida kui veokijuht, kes on jätnud ettenähtud 11-tunnise puhkeaja kasutamata, politseiautos magama jääb. Magamata juhte võib kahjuks leida ka näiteks lõhkeainet vedava veoki roolist. Tuleb meeles pidada, et raskeveokijuhid on siiski suure ohuallika valdajad ning nende kontrollimine on vajalik.² Vestlustes juhtidega on tulnud tõdeda, et osa rikkumistest leiavad aset tööandjate surve tõttu, mis on ajendatud soovist teenida suuremat kasumit. Et jõuda olukorrani, kus ettevõtjad ei julge oma alluvaid sundida seadust rikkuma, tuleb tõhustada järelvalvet ning töökultuuris peaks hakkama väärtustama moraali ja eetikanorme.

Sellise suunatud järelvalve ülesandeks on suurendada liiklusohutust, teerajatiste püsivust ja keskkonnakaitset, mis omakorda avaldab positiivset mõju legaalsele kaubaveole, transpordiettevõtluse ausale konkurentsile ja autojuhtide töötingimustele.

¹Tuuna, P., „Teel liikleva kommertssõiduki kontroll“, *Politseileht* (2009), nr 2, lk 38-39.

²Tuuna, Teel liikleva kommertssõiduki kontroll, *ibid*, lk 38-39.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks on uurida Lääne Prefektuuri liiklusjärelvalvet teostavate ametnike töömeetodeid sõidu- ja puhkeaegade kontrollimisel. Milline on olnud järelvalve teostamise mõju liikluskultuurile ning esinevad erinevused töö- ja puhkeaja rikkumise kvalifitseerimise osas.

Järgnevalt on sõnastatud antud lõputöö uurimiseesmärgid:

1. Selgitada, milline on Lääne Prefektuuri eri piirkondade liikluspolitseinike ettevalmistus raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaja kontrollimiseks.
2. Selgitada, millised on sõidu- ja puhkeaja rikkumiste kvalifitseerimise erisused.
3. Uurida, milline on olnud sõidu- ja puhkeaegade üle teostatava järelvalve mõju veoautojuhtide liikluskultuuri parandamisel.

Püstitatud uurimisküsimused:

1. Kuidas sai alguse sõidu- ja puhkeaegade kontrollimine Euroopas, selle levik Eestisse ning mismoodi antakse väljaõpet edasi sellega tegelevatele ametnikele? Milline on Lääne Prefektuuris liiklusjärelvalvet teostavate ametnike ettevalmistus raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaegade kontrollimiseks?
2. Milliseid töömeetodeid kasutatakse ning milliseid rikkumiste kvalifitseerimise erisusi esineb Lääne Prefektuuri eri piirkondades raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaja kontrollimisel?

Vastuse leidmiseks antud uurimisküsimustele analüüsis töö autor Lääne Prefektuuri liiklusjärelvalveametnike poolt vastatud küsitlust ja selgitas selle põhjal, milline on nende ettevalmistus antud valdkonnaga tegelemiseks. Peale küsitluse kasutas autor Politsei- ja Piirivalveameti korrakaitsepolitseiosakonna operatiivbüroo liiklusjärelvalvetalitusest saadud koolitatute statistikat, et paremini sorteerida vastajaskonda, teada saamaks, kes on läbinud ametliku koolituse ja kes mitte, kuna aastatega on lisandunud uusi töötajaid.

Teisele uurimisküsimusele vastamiseks analüüsis autor Lääne Prefektuuri liiklusjärelvalveametnike poolt vastatud küsitlust ning politseinike poolt koostatud väärtiomaterjale. Oma töös toob autor välja kontrollimisel ja kvalifitseerimisel välja tulnud erinevused ning lisab juurde oma kommentaari esinenud erisuste kohta.

Uuringu aktuaalsus tuleneb Eesti Euroopa Liiduga liitumisest ning sellega kaasnenud kohustustest. Nimelt on kõikidele liikmesriikidele seatud kohustuseks kontrollida

kommertsvedusid teostavate juhtidega seotud sotsiaalõigusnormide täitmist. Mida tuleb kontrollida ja kui palju see on täpselt protsentuaalselt ette antud.

Töö kasulikkus Eesti politseile seisneb selles, et saame ülevaate Lääne Prefektuuris töötavate liiklusjärelvalvega tegelevate ametnike tegeliku valmisoleku kommertsveokite kontrollimiseks ning politseinike ja raskeveokijuhtide tegeliku suhtumise sõidu- ja puhkeaegade kontrolli. Uuringut on võimalik kasutada politseiasutuse siseste koolituste läbiviimisel, kuna uuringu tulemustest välja selgitatud kontrollimisel ja kvalifitseerimisel esinenud erinevused annavad võimaluse hakata neid ühtlustama.

1. ÜLEVAADE AJALOOST NING TÖÖ- JA PUHKEAEGADE ARVESTAMISEGA SEOTUD NORMIDEST

1.1. Juhi mõiste

Tavapäraselt mõistame liikluseeskirja järgi juhi all isikut, kes füüsiliselt juhib autot, bussi või mõnda muud mootorsõidukit sõltumata vastava õiguse olemasolust. Seaduseandja on aga rangelt sisustanud juhi mõiste liiklust reguleerivates õigusaktides³.

Liiklusseaduse (edaspidi LS) § 7 lg 4 kohaselt on juht isik, kes juhib sõidukit, juhib teel ratsa loomi või veoloomi. Juhiks loetakse ka isikut, kes ajab teel kariloomi.⁴

Liikluseeskirja (edaspidi LE) § 2 p 14 kohaselt mõistetakse juhi all vastavalt LS § 7 lõikele 4 isikut, kes juhib sõidukit, juhib teel ratsa loomi või veoloomi, või isikut, kes ajab teel kariloomi. Juhi all mõistetakse õppesõidu ja sõidupraktika ajal sõiduõpetajat ja – juhendajat vastavalt LS § 32 sätestatud tingimustele⁵.

Ka sõiduki juhtimise keeld tuleneb liiklusseadusest (LS § 20). On ju mootorsõiduki näol tegemist suurima liiklusohuallikaga ning seetõttu on vajalik ohutuse tagamiseks täita teatud reegleid ja nõudeid. Nii ei või mootorsõidukit juhtida isik, kellel puudub vastava kategooria mootorsõiduki juhtimise õigus. On selge, et puudulikud teadmised ja läbimata koolitus võivad olla liiklusõnnetuste põhjuseks⁶. Samuti on ohuks kaasliiklejatele juht, kes on tarvitanud alkohoolset, narkootilist või psühhotroopset ainet, või kes on haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist. Eelpool nimetatud seisundites mootorsõiduki juhtimine on keelatud. Keelatud seisunditest keskendumine antud uurimustöös väsimusseisundile.

³ Roopärg-Abel, K., „Joobes juhtide retsidiivsus ja selle põhjused“, lõputöö, Sisekaitseakadeemia (2008), lk 10.

⁴ Liiklusseadus, 14.12.2000, jõustunud 01.02.2001- RT I 2001, 3, 6... RT I, 17.03.2011, 1, § 7 lg 4.

⁵ Liikluseeskiri, Vabariigi Valitsuse 02.02.2001 määrus nr 48, jõustunud 06.02.2001- RT I 2001, 15, 66... RT I 2010, 52, 335, § 2 p 14.

⁶ Roopärg-Abel, *Joobes juhtide retsidiivsus ja selle põhjused*, supra nota 3, lk 11.

1.2. Tööaeg ja puhkeaja ettenähtud normid

Tööaeg on ringi liikuvate töötajate puhul: töö alustamise ja lõpetamise vahele jääv aeg, mille jooksul ringi liikuv töötaja viibib oma töökohas tööandja käsutuses ja täidab oma ülesandeid või sooritab oma tegevust. Teiste sõnadega, kogu autoveoga seotud tegevusele kulutatav aeg. Sellise tegevuse hulka kuulub eelkõige:

- sõidukijuhtimine;
- peale- ja mahalaadimine;
- reisijate abistamine sõidukile minemisel ja sealt lahkumisel;
- puhastustööd ja tehniline hooldus;
- kõik muud tööd, mille eesmärk on tagada sõiduki, selle lasti ja reisijate ohutus või täita konkreetse toimuva veotoiminguga otseselt seotud õigus- või halduskohustusi, sealhulgas järelevalve peale- ja mahalaadimise üle, haldusformaalsused politsei-, tolli- ja immigratsiooniametnikega jne;
- aeg, mille jooksul juht ei saa vabalt käsutada oma aega ja peab viibima oma töökohal, olles valmis alustama oma tavapäraseid tööd, ja mille jooksul tal on teatavad teenistusega seotud kohustused, eelkõige peale- või mahalaadimisega seotud ooteaeg, kui selle prognoositav kestus ei ole eelnevalt teada, see tähendab kas enne väljasõitu või vahetult enne kõnealuse aja tegelikku algust, või tööturu osapoolte vahel kokku lepitud ja/või liikmesriikide õigusaktides sätestatud üldiste tingimuste kohaselt;⁷

Puhkeaeg on mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada⁸. Tööaja riiklik norm on 8 tundi päevas ning 40 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul⁹. Koos ületunnitööga ei või tööaeg nädalas ületada keskmiselt 52 tundi neljakuulise arvestusperioodi jooksul ning kokkulepe ei ole töötajale ebamõistlikult kahjustav. Tööaja direktiivi kohaselt kehtivad auto - ja bussijuhtidele hoopis teistsugused normid kui siseriiklikus õiguses. Nimelt ei või nende iganädalane keskmine tööaeg ületada 48 tundi ja seda võib pikendada 60 tunnini juhul, kui nelja kuu jooksul arvestatud keskmine tööaeg ei ületa 48 tundi nädala kohta. Teel

⁷ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, 11. märts 2002, Euroopa Liidu Teataja L 080, 23/03/2002 Lk 0035 – 0039, Artikkel 3 lg a) p 1.

⁸ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15 märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, ELT L 102, 11.4.2006, art 4 lg f.

⁹ Töölepingu seadus 17.12.2008, jõustunud 01.07.2009- RT I 2009, 5, 35... RT I 2010, 22,108.

seda nõuet kontrollida ei ole võimalik, kuna autojuhil peab kaasas olema ja vajadusel ette näidata jooksva päeva ja sellele eelnenud 28 päeva salvestised. Sellest tulenevalt on aru saada, et 60 tunniste töönaalate tegemine ei ole kuigi keeruline. Järelevalve muutub tõhusamaks alles siis, kui ajapikku transpordi ettevõtetel kogu autopark välja vahetatud ning alanud on digitaalse sõidumeeriku ajastu, mis võimaldab talletada infot terve aasta kohta. Hetke seisuga teostavad aastalõike kohta kontrolli töökaitseinspektsiooni inspektorid kontrollitava asutuse büroos.

Enne tööle asumist peab olema juht lõpetanud kas ööpäevase või nädalase puhkeperioodi. Töötaja määrukses on sätestatud, et 24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi peab juht olema kätte saanud uue ööpäevase puhkeperioodi. Erandina peab juht mitme juhiga sõiduki puhul 30 tunni jooksul pärast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi võtma uue ööpäevase puhkeperioodi, mis peab olema vähemalt 9 tunni pikkune (seega tööga seotud toiminguteks jääb 30h-9h sõiduaeg=21h). Regulaarse ööpäevase puhkeperioodi pikkus on 11 tundi ning vähendatud puhkeperioodi pikkus mitte vähem kui 9 tundi. Seega on autojuhil võimalus esimesel juhul täita tööga seotud toiminguid 13 tunni (24h-11h=13 tundi) jooksul ja teisel juhul 15 tundi (24h-9h=15 tundi). Tundub ebaloogiline, kui pärast 15 tunnist tööpäeva saab autojuht 9 tundi puhata. Inimlikult mõeldes ei puhka me keegi selle üheksa tunniga end välja. Loomulikult on need minimaalsed normid ja neid võib alati pikendada, kui töötaja seda võimaldab, kuid selle mitte tegemise tagajärjed võivad olla väga traagilised.

1.3. Väsimusseisund

Mõistmaks väsimuse olemust, tuleb mõista inimese organismi ja elundite talitust vastavalt koormuse liigile. Sellele tulenevalt eristatakse füüsilist ehk kehalist ja vaimset tööd, mis ei ole selgepiirilisel eristatavad. Kehaline töö võib olla dünaamiline või staatiline. Esimesel puhul toimub lihaste dünaamiline kokkutõmbumine- lihaskiud lühenevad, lihase algus ja kinnituskohad lähenevad teineteisele ning tekib liikumise efekt. Staatilise töö korral toimub lihaste staatiline ehk isomeetiline kontraktsioon- lihaskiud ei lühene ja kehaosa jääb liikumatuks, kuigi lihas võib olla suure, väsimuseni viiva pingel all. Seda esineb keha mitmesuguste asendite säilitamisel, seismisel, istumisel jm.¹⁰

¹⁰ Loogna, G. ja N., *Väsimus, unetus, valu* (Ilo kirjastus, 1998), lk 9.

Vaimsel tööl võivad domineerida kas mentaalsed või emotsionaalsed komponendid. Mentaalsete võimete kasutamisel tõuseb vaimse töö korral esiplaanile intellektuaalsete võimete rakendamine, näit. mõtlemist ja keskendumist nõudvate ülesannete või jälgimistegevuse puhul - signaalide vastuvõtmisel ja töötlemisel, sõidukite juhtimisel jm. Emotsionaalsete komponentide puhul vaimne töö mõjub esmajoones meeleolule- rõõm, kurbus, viha.¹¹

Georg ja Naomi Loogna raamatu „Väsimus, unetus, valu“ kohaselt on väsimus kestva või pingelise tegevuse tagajärjel tekkinud füsioloogiline protsess. See väljendub väsimustundena, organismi talitluste kooskõlastuse häiretena ja töövõime vähenemisena. Väsimust põhjustavad töö ajal närvikeskustes ja tegevust sooritavais elundites tekkivad muudatused.¹²

Kuna antud uuring räägib autojuhtidest, siis toon välja mõned vaimse väsimuse sisemised ja välimised tegurid ning tingimused:

- kaua kestev, intensiivset tähelepanu koondamist, vaimset liikuvust või osavust nõudev töö;
- töötamine monotoonsetes tingimustes;
- lahkkelid tööl, kodus;
- haigused, traumad, valud, väär toitumine¹³

Väsimusest tuleb eristada magamise vajadust - unisust. Uni on ärkvelolekuga perioodiliselt vahelduv füsioloogiline seisund, mille ajal katkeb organismi aktiivne seos ümbritseva keskkonnaga, taastub kesknärvisüsteemi, lihaskonna ja meeleelundite töövõime ning toimub muutusi mõnes organismi funktsioonis. Pärast und kaob väsimus¹⁴.

Väsimuse kohta on tehtud palju erinevaid uuringuid ning on jõutud tõdemuseni, et emotsionaalne häälestatus on sagedasem väsimuse tekitaja kui füüsiline kurnatus. Selle tõestuseks toob autor välja mõned uuringud, mis kinnitavad seda.

Filosoofiadoktor Joseph E. Barmack viis läbi rühma üliõpilastega eksperimendi, millega tõestas, et tüdimus tekitab väsimust. Eksperimendi sisu seisnes selles, et Dr. Barmack viis grupiga läbi rea ebahuvitavaid katseid, mille tulemusena õpilased muutusid uniseks, kurtsid peavalu, pinget silmades ning esines ärritust. Katsealuste ainevahetuse kontrollimisel selgus,

¹¹ Loogna jt, Väsimus, *supra nota* 10, lk 10.

¹² Loogna jt, Väsimus, *supra nota* 10, lk 11.

¹³ Loogna jt, Väsimus, *supra nota* 10, lk 10-11.

¹⁴ Loogna jt, Väsimus, *supra nota* 10, lk 19.

et tühimuse korral vererõhk langes ja hapniku tarbimine vähenes; ainevahetus aga korrapärastus taas koheselt, kui töö oli meeldiv ja sellest tunti rõõmu.¹⁵

Sarnase katse viis läbi ka dr. Edward Thorndike Columbia ülikoolist, kus testis noormeeste vastupidavust sellega, et hoidis katsealuseid magamata viis päeva, leides neile pidevalt huvitavat tegevust, mis ergutas mõtlemist ning pani ainevahetuse taas normaalses rütmis tööle. Antud uuringu tulemusel tegi dr. Thorndike järelduse, et töövõime alanemise ainsaks põhjuseks on tühimus, millega kaasneb väsimus¹⁶.

Samal seisukohal on ka Georg - ja Naomi Loogna, kes oma raamatus „*Väsimus, unetus, valu*“ kirjutavad, et vaimse väsimuse ülikiire kadumise võimalikkus näitab, et väsimusainete kuhjumine ja energiavarude ärakasutamine pole seejuures oluline. Monotoonsusest tingitud väsimust on võimalik vähendada informatsiooni juurdevoolu teel, kuid mitte kestvalt ära hoida.¹⁷

Eelpool kirjeldatud uuringute tulemusi võib võrrelda raskeveokijuhtide käitumistega. Ka juhtide tegevus eeldab pikaajalist ühetaolist tegevust (juhtimist), mis tekitab tühimust ja millele järgneb väsimus. Euroopa Transpordiameti Turvalisuse Nõukogu (*The European Transport Safety Council (ETSC)*) poolt 2001 a. läbi viidud uuringu kohaselt 20% kommertsvedusid teostavate sõidukitega juhtunud liiklusõnnetuste põhjuseks on olnud väsinud juht. Sama uuringu kohaselt 50% pikamaasõidu juhtidest on jäänud rooli taga magama¹⁸.

ETSC poolt välja antud uuringus on väsimust selgitatud kui seisundit, mille puhul inimene ei suuda või ei soovi (tahtmatult) jätkata toimingut, kuna tegevus on kestnud juba liialt kaua. Samas uuringus, sarnaselt Georg ja Naomi Loogna seisukohtadele, juhitakse tähelepanu kurnatuse eriliikidele: lihaseline väsimus, psüühiline väsimus (mis on järgnenud peamiselt raskele mõttetgevusele) ja kesknärvisüsteemi kurnatus ehk unisus. Veel väidab uuring, et kaks esimest väsimuse vormi on vaimset laadi e. inimene füüsiliselt jõuaks, aga tahet ei ole.

¹⁵ Carnegie, D., *How to enjoy your life and your job* (Pocket books a division of Simo & Schuster, inc , 1986), p 37-38.

¹⁶ Carnegie, How to enjoy your life and your job, *ibid* 15, lk 39.

¹⁷ Loogna jt, *Väsimus, supra nota* 10, lk 12.

¹⁸ Euroopa Transpordi Turvalisuse Nõukogu (ETSC), „The role of driver fatigue in commercial road transport crashes“ (2001), <www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf> (22.02.2011).

Unisus aga on seisund, mille korral kurnatus on seotud aju tegevusega ja aju tegevust reguleerivate funktsioonidega.¹⁹

Eestis kehtivates normatiivaktides on väsimusseisund lahti mõtestanud LS § 20 lõike 7, mille kohaselt ei tohi juht olla sellises haigus- või väsimusseisundis (edaspidi *liiklusohklik tervise seisund*), mis takistab liiklusolude täpset tajumist ning liikluseeskirja nõuete kõrvalekaldumatut täitmist. Lisaks on olemas Vabariigi Valitsuse poolt välja antud kord, mille järgi tuvastamine peaks toimuma määruse alusel („Haigus- või väsimusseisundi tuvastamise kord“ vastu võetud 17.07.2001 määrus nr 241). Väsimusseisundi kontrollimise täpset metoodikat ei ole õigusaktides käsitletud.

1.4. Väsimusseisundi tuvastamise kord

Vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 241 „Haigus- või väsimusseisundi tuvastamise kord“ on andnud liiklusohkliku tervise seisundi tuvastamise õiguse liiklusjärelvalvet teostavale ametnikule (edaspidi ametiisik) ja arstile.

Ametiisiku poolt tervise seisundi tuvastamise kord näeb ette, et juhi liiklusohkliku tervise seisundi kontrollimise juures peab viibima vähemalt üks tunnistaja. Tuvastamise kohta koostab ametnik protokoll, kus on ära kirjeldatud:

- 1) ametiasutuse nimi ja aadress, kelle nimel protokoll koostatakse;
- 2) protokoll koostanud ametiisiku ees- ja perekonnanimi, ametinimetus;
- 3) isiku ees- ja perekonnanimi, isikukood (selle puudumisel sünniaeg);
- 4) liiklusohkliku tervise seisundi tuvastamise kuupäev, kellaaeg ja koht;
- 5) liiklusohkliku tervise seisundi visuaalsed tunnused (juhtimist segav vigastus või puue, teadvusekadu, välised väsimuse tunnused jne);
- 6) isiku seletus;
- 7) tuvastatud liiklusohklik tervise seisund või selle puudumine;

¹⁹ Euroopa Transpordi Turvalisuse Nõukogu (ETSC), „The role of driver fatigue in commercial road transport crashes“ (2001), <www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf> (22.02.2011).

8) isiku kinnitus tuvastamise tulemustega nõustumise ja liiklusohtrliku tervises seisundi meditsiinilisest tuvastamisest loobumise kohta;

9) protokollile kirjutavad alla selle koostanud ametiisik, tunnistaja(d) ja uuritav isik. Kui uuritav isik keeldub protokollile allkirjastamast, tehakse protokollis selle kohta vastavasisuline märg²⁰.

Ametiisik tuvastab järgmisi haigusseisundeid: 1) nägemisvõime vähenemine juhiloale märgitud vastavate eritingimuste (prillide, kontaktläätsede kasutamine) mittetäitmisel; 2) juhtimist takistav raskekujuline nägemispuue; 3) juhtimist takistav raskekujuline liikumispuue; 4) teadvusekadu; 5) koordineerimisvõimehäired, häired aja, koha ja enda isiku tajus. Arvestades asjaoluga, et väsinud juht ei ole peale liiklusõnnetust või politsei poolt kinni pidamist samas seisundis, kui autot eelnevalt juhtides, siis ei ole väsimusseisundit sisuliselt tuvastada võimalik. Ka juhi toimetamisega raviautusse arsti juurde väsimusseisundi tuvastamiseks muutub juhi seisund nii, et väsimusseisundi tuvastamine on võimalik ainult väga väsinud juhi puhul. Haigusseisundi tuvastamine on võimalik nii ametiisiku poolt kui ka arsti poolt, aga väsimusseisund on siiski midagi muud.

1.5. Väsinud juhtide rooli mineku põhjused

Liiklusjärelvalve käigus avastatud sõidu- ja puhkeaja nõudeid rikkunud juhid on oma tegu põhjendanud sellega, et kuidagi on ju vaja elatist teenida. Paratamatult tekib sellega seoses küsimus: kas enda heaolu parandamise nimel on õigus seada ohtu teisi liiklejaid? Lõputöö autori arvates, ei saa see olla õigusrikkumise põhjenduseks.

Siin kohal on suur töö ära teha tööandjatel, kes peaksid tasustama juhte võrdselt ning mitte julgustama suurema kasu saamiseks sõiduaja nõudeid ületama. Autojuhtide töö tasustamisele kehtivad erisused on lepingulised ja järelvalve asutustel sealjuures suurt sõnaõigust ei ole. Lepingulised erisused tähendavad sisuliselt palga kokkuleppeid, soodsaid lisatasude maksmise tingimusi ning kokkuleppeid, mille seadus on jätnud kollektiivlepe pädevusse.

Autojuhtide palgakokkulepe sisaldab kategooriaid ehk töö kirjeldusi, mis jagavad autojuhtide töö keerukuse järgi gruppidesse.

²⁰ Haigus- või väsimusseisundi tuvastamise kord, Vabariigi Valitsuse 17.07.2001 määrus nr 241, jõustunud 01.06.2002- RT I 2001, 67, 394.

Lähtuvalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 art 10 nõuetest on veo ettevõtjatel keelatud töölepingu alusel töötavatele või veoettevõtja käsutusse antud juhtidele makstava tasu, ka lisatasu ja preemiade kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaa pikkusega ja/või edasitoimetatud kauba kogusega, kui makstavad summad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust ja/või soodustada käesoleva määruse rikkumist²¹.

Erandina võib kilomeetreid või kaubakogust arvesse võtta lisatasu maksmisel, kui selle arvutamise viis, tingimused ja määrad on sellised, mis ei soodusta ohutu liikluse nõuete eiramist ning kollektiivlepingus ettenähtut. Sotsiaalministeeriumi kollektiivlepingute registri andmeil (seisuga 3. mai 2003) ei ole Eestis ühtki kollektiivlepingut, kus säärase lisatasu maksmise kord oleks kollektiivlepingus kokku lepitud. Vaatamata sellele on levinud suulised kokkulepped palgamaksmise kohta läbisõidu järgi²².

1.6. Kommertsveokijuhtide ühiste käitumisnormide kehtestamine

Käsitledes mootorsõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaegade temaatikat, tuleks esmalt mõista selle spetsiifilise ala ajalugu ja vajadust. Miks kehtestati Euroopa Ühenduse piires raskeveokijuhtidele ühised käitumisnormid? Alguse sai see Euroopa Ühenduse asutamislepinguga (EÜ asutamisleping) kui tema majesteet Belgia kuningas, Saksamaa Liitvabariigi president, Prantsuse Vabariigi president, Itaalia Vabariigi president, Tema Kuninglik Kõrgus, Luksemburgi Suurhertsoginna ja Tema Majesteet, Madalmaade Kuninganna otsustasid panna aluse üha tihedamale liidule Euroopa rahvaste vahel. Sellega püüdsid nad tagada Euroopat jagavaid barjääre lammutavate ühismeetmetega oma riikide majanduslikku ja sotsiaalset progressi, kinnitades oma jõupingutuste peamise eesmärgina soovi pidevalt parandada oma rahvaste elu- ja töötingimusi. Olemasolevate tõkete kõrvaldamine nõudis kooskõlastatud meetmeid pideva majanduskasvu, tasakaalustatud kaubanduse ja ausa konkurentsi tagamiseks, püüdes tugevdada oma rahvamajanduste ühtsust ja tagada nende harmoonilist arengut regioonidevaheliste erinevuste ja ebasoodsate tingimustega piirkondade mahajäämuse vähendamise kaudu. Sellega sooviti ühise kaubanduspoliitika abil kaasa aidata rahvusvahelise kaubanduse piirangute järkjärgulisele kaotamisele, kavatseti kinnitada solidaarsust, mis seob Euroopat ja ülemere maid, ning sooviti

²¹ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15 märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, ELT L 102, 11.4.2006, art 10.

²² Raikulova, M., „Autotransporditöötajate töö reguleerimise erisusi“, 11 *Juridica* (2003), lk 434.

tagada nende õitsengut vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni põhikirja printsiipidele. Olles otsustanud niiviisi oma ressursse ühendades säilitada ja tugevdada rahu ja vabadust ning kutsudes teisi samu ideaale järgivaid Euroopa rahvaid üles nende jõupingutustega ühinema, otsustati rajada Euroopa Ühendus.²³

EÜ asutamislepinguga tekkinud riikide liidus kehtestasid ühenduses olevad riigid ühised eeskirjad, mida kohaldati liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes ning transpordi ohutuse tõhustamiseks. Need põhimõtted aitasid ühenduse piires toimiva transpordi puhul kaotada diskrimineerimine, mis seisnes veondusettevõtjate poolt kehtestatud kaupade päritolu- või sihtriigi alusel erinevate veotariifide või erinevate veotingimuste ühtede ja samade kaupade transportimisel ühtedel ja samadel ühendusteedel.²⁴

EÜ asutamisleping oli riikidevaheline koostöö leping ning seal oli kirjas riikide arengusuunad transpordi vallas ning nüüd oli tarvis luua õigusakt, mis kehtestaks kommertsveol ühised käitumisnormid EÜ asutuslepinguga liitujatele. Selleks võeti 20. detsember 1985. aastal vastu autovedude valdkonda reguleeriv määrus (EMÜ) nr 3820/85, mille eesmärgiks oli ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust.²⁵

Seoses riikidevahelise majandusliku tihedama koostööga ja kasvava arenguga transpordivallas, tekkis probleeme sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kontrollimisel riigisisel ja rahvusvahelisel autoveol ühenduse piires käsitlevate sätete ühetaolisena tõlgendamisel, kohaldamisel, jõustamisel ja täitmise jälgimisel kõikides liikmesriikides raskeks, kuna sätted olid liiga üldised. Et saavutada sätete eesmärke ja vältida negatiivset suhtumist eeskirjade kohaldamisse, oli soovitatav nimetatud sätete tõhus ja ühetaoline kohaldamine. Seetõttu olid vajalikud selgemad ja lihtsamad eeskirjad, mis on nii veotetevõtjatele kui ka kontrolliasutustele kergemini mõistetavad, tõlgendatavad ja rakendatavad. Selleks andis Euroopa Parlament ja Nõukogu välja määruse (EÜ) nr. 561/2006, mis sisaldas autovedusid käsitlevate sotsiaalõigus normide ühtlustamist, millega muudeti kehtetuks EMÜ määrus nr 3820/85.

²³Euroopa Ühenduse asutamisleping; <www.legaltext.ee/en/lingid/EY_ASUTAMISLEPING.htm> 30.01.1961 välja otsitud 26.02.2011

²⁴Treaty Establishing the European Community as Amended by Subsequent Treaties, Part Three. Community Policies TITLE I, IV, V. (1957)

²⁵ Euroopa Parlamenti ja Nõukogu määrus, *supra nota* 21, lg 1.

1.7. Kommertsveokite kontrolli algus Eestis

Politsei on liikluses tegelenud kommertssõidukite järelevalvega tõsisemalt alates 1998. aastast, kui Soome politsei viis Eestis läbi vastava koolituse ja kinkis raskeveokite kontrollimiseks erivarustusega bussi. Esimene kommertssõidukite kontrollijate alane koolitus toimus aasta varem. Koolitusi korraldas Soome politsei Eestis 2004. aastani. Soome politsei on kommertssõidukite kontrollimisega tegelenud üle 50 aasta, seetõttu ka läbiviidud koolitused olid vaieldamatult professionaalsed ja tunnustatud Euroopa Liidu poolt. Alates 2004. aastast, kui ühinesime Euroopa Liiduga, viib Eesti politsei koolitusi läbi iseseisvalt. Politsei- ja Piirivalveameti korrakaitsepolitseiosakonna operatiivbüroo liiklusjärelevalvetalituse eestvedamisel on 1997.- 2010. aastani saanud raskeveokite kontrollimise algkoolituse 170 ametnikku. Algkursusele järgnenud raskeveokite täiendkoolitust on kahjuks saanud väikene osa, kõigest 46 ametnikku. Täiendkoolituse saanud ametnike vähesus on seotud majanduslike võimaluste puudumisest, sest jätkukoolitus on märksa mahukam ja aeganõudvam.²⁶

²⁶ Tuuna, Teel liikleva kommertssõiduki kontroll, *supra nota* 1, lk 38-39.

2. UURIMISMEETODID

2.1. Uuringu taustainfo ja eesmärgid

Lõputöö autor taotles Politesi- ja Piirivalveametilt uurimustöö koostamise komisjonilt loa uurimistöö „Raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaegade üle järelevalve teostamine eri piirkondades, Lääne Prefektuuri näitel“ raames läbi viia ankeetküsitlus Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike seas. Samuti taotles töö autor luba kasutada Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike poolt koostatud väärteomaterjale ajavahemikus 2009.- 2010. aastal. Vastav luba anti 03.03.2011 (kiri 03.03.2011 nr 1.3-13/9435).

Antud uurimistöö eesmärgiks on saada ülevaade, kas liiklusjärelevalvega tegelevad ametnikud peavad sõidu- ja puhkeaegade kontrolli teostamist vajalikuks, sõidukijuhtide suhtumine sõidu- ja puhkeaegade kontrolli, ametnike pädevusest, koolitusvajadusest ning võimalike esinevaid erinevusi raskeveokite kontrollis ning sõidu- ja puhkeaegade kvalifitseerimises. Samuti on eesmärgiks vastavalt uurimistulemuste analüüsile teha ettepanekuid olukorra parandamiseks.

Uurimistöö kitsaks eesmärgiks on välja selgitada Lääne Prefektuuri liiklusjärelevalve ametnike poolt koostatud väärteomaterjalide kvalifitseerimisel erisuste leidmine.

2.2. Uurimismetoodika

Uuritavaks objektiks on sõidu- ja puhkeaja kohta koostatud väärteomaterjalide kvalifikatsioonid ning Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike valmisolek kommertsveokite kontrollimiseks. Uurimise esemeks on sõidu- ja puhkeaja rikkumiste kohta koostatud väärteomaterjalid ja läbiviidud ankeetküsitlused. Tegemist on kvantitatiivse uuringuga, mis põhineb 2009.- 2010. aastal sõidu- ja puhkeaja rikkumiste kohta koostatud väärteomaterjalide ja ankeetküsitluse analüüsil. Väärteomaterjalide analüüsimise eesmärgiks on statistilise ülevaate saamiseks, palju jaoskondades sõidu- ja puhkeaja kontrolliga tegeletakse ja kvalifitseerimisel erinevuste leidmine ajavahemikul 2009.- 2010. Aastal. Antud

uurimismeetod annab reaalse ülevaate sellest, kui palju käsitletavale teemale tähelepanu pööratakse.

2.3. Küsimustiku läbiviimise meetodika

Töö autor koostas valikvastustega kombineeritud ankeetküsimustikud (vt lisa 1). Küsimustikud politseiametnikele koosnevad 18 küsimusest, millest viis on vastaja taustainfo. Ankeetküsimustik ametnikele oli koostatud kaheksateistkümnest küsimusest, millest kuuel puhul tuli vastust põhjendada.

Küsimused puudutasid sõidu- ja puhkeaegade kontrolli koolitatust, koolituse vajadust, järelevalve vajalikkust, ametnike suhtumist antud teemasse kui ka juhtidele õigete arusaamade selgitamist.

Viisteist kombineeritud ankeetküsimustikku valikvastustega edastati elektrooniliselt kaheksandal märtsil Lääne prefektuuri liikluspolitseinikele ning paluti tagastada 25. märtsiks 2011 aastal. Töö autor arvab, et 15 käsitletut annab tõese ülevaate Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike pädevusest sõidu- ja puhkeaja kontrollimisest, kuna meie piirkonnas ei tööta lihtsalt rohkem liikluspolitseinike. Välja saadetud viieteistkümnest ankeedist tagastati 13, kahele ankeedile ei vastatud.

2.4. Väärteomaterjalide analüüsimise meetodika

Töö autor kasutas Lääne Prefektuuris jaoskondade omavaheliseks võrdluseks andmebaasis ALIS olevaid statistilisi andmeid. Antud andmeid analüüsiti andmetöötlusprogrammis Microsoft Office Excel 2003. Saadud tulemusi kõrvutati üksuste võrdlemiseks omavahel ning seostati analüüsi küsimustiku (politseiametnike poolt vastatud) vastustega.

Analüüsiti 2009.- 2010. aasta sõidu- ja puhkeaja rikkumistega seotud väärteomaterjale, võrreldi saadud tulemusi aastate lõike omavahel, et teha järeldusi võimalike muutuste kohta. Töö autor analüüsis statistilisi andmeid läbivaatuse teel.

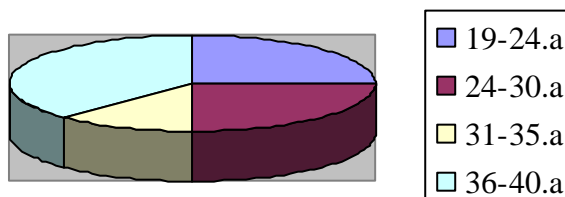
Statistiliste andmete analüüsis selgitati välja jaoskondade lõikes palju teostatakse järelevalvet sõidu- ja puhkeaegade üle, millised rikkumised on kõige levinumad, millised erinevused esinesid sarnaste tegude kvalifitseerimisel.

Töö eesmärgiks oli välja selgitada Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike valmisolekut sõidu- ja puhkeaegade kontrollimiseks ja sarnaste rikkumiste puhul esinevate kvalifitseerimise erinevuste väljaselgitamine.

3. TULEMUSTE ANALÜÜS

3.1. Küsimustiku analüüs

Esimesteks küsimusteks oli ametnike kohta saadav taustainfo, et teada saad, millised olid vanuseline jaotus vastajate hulgas. Vanusegrupis 36-40 eluaastat oli kõige suurem vastajaskond, viis vastajaga. Nii 25-30 eluaastat kui ka 19-24 vanusegrupis oli vastajaid kolm (vt joonis 1). Vanusegrupis 41-45 eluaastat oli vastajaid kaks ning vanemaid kui 45. aastaste küsitletute seas ei esinenud.



Joonis 1. Küsitletud ametnike vanuseline jaotus

Töö autor pidas vajalikuks välja selgitada ka uuritava kontingendi soolist kuulusust. Küsitlusankeetidest selgus, et kolmekümne kolmest vastajast kolmkümmend üks olid mehed ja kaks naised.

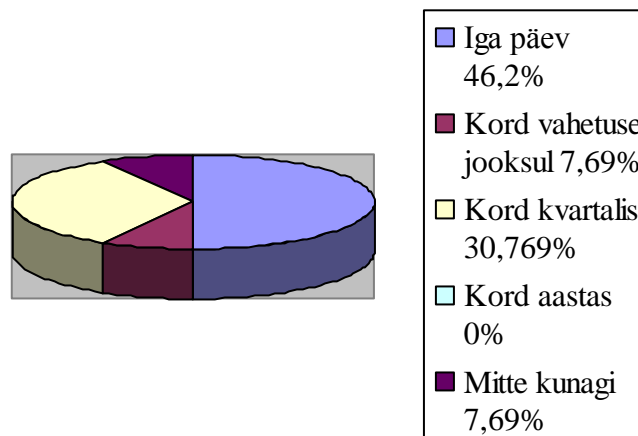
Vastajate iseloomustavateks tunnuseks on haridus, seega selgitasin välja küsitletavate haridusliku jaotuse. See on tingitud sellest, et politseiametnikele on ette antud haridusnõue. Ametnike seas läbi viidud küsitluses kolmeteistkümnest kaheksa vastas, et omab kesk-eri haridust (53,84%), keskharidus oli kahel isikul (15,4%) ning neljal vastajal on kõrghariduse omandamine pooleli (30,76%). Küsitlusankeediga selgitati välja uuringus osalenute staaž, mis peaks näitama tööga kaasnenud kogemusi, mille põhjal on võimalik võrrelda, kas noored või kogemustega ametnikud on teadlikumad töö- ja puhkejaga seonduvatest probleemidest.

Ametnike hulgas kõige suurem vastajaskond oli nelja kuni kuue aastase tööstaažiga isikud, keda oli kokku kuus (75%). Järgnesid rohkem kui 15 aastat töötanud ametnikud, keda oli neli (30,76%). 10-12 aastase staažiga oli kaks vastajat (15,38%) ning leidis ka üks noorem ametnik, kelle töökäik ei olnud pikem kui kolm aastat (12,5%). Antud vastajate hulk näitab, et käsitletavate hulgas oli palju pikaajalise staažiga politseiametnikke, kes oma töös on pidevalt kokku puutunud töö- ja puhkeaegade kontrolliga.

3.2. Küsitluse tulemused ja arutelu

Töö- ja puhkeaegu kontrollivate ametnike poolt täidetud ankeetküsimustiku andmeid analüüsiti esmalt statistiliselt. Saadud andmete analüüsimiseks kasutati andmetöötlusprogrammi Microsoft Office Excel 2003. Ankeetküsimustiku valikvastuste põhjendusi liigitati vastavalt sisuanalüüsile tuginedes, saadud andmeid sorteeriti ning analüüsiti.

Järgnevas küsimuste blokis käsitleti töö - ja puhkeaegade kontrolli valdkonda, antud valdkonnaga seotud koolitusi ning nendes omandatud teadmisi. Lõputöö autor soovib välja selgitada, kui tihti Lääne Prefektuuri liikluspolitseinikud teostavad kommertsveoki juhtide töö- ja puhkeaegade kontrolli. Kolmeteistkümnest küsitlusest kuus (46,2%) vastas, et teostab kontrolli töö- ja puhkeaegade üle iga päev, kui tööl on. Neli vastajat (30,8%) valisid vastusevariandiks, et teostavad tööaegade üle kontrolli kord kvartalis. Üks isik (7,69%) vastas, et teostab sõidu- ja puhkeaegade kontrolli korra vahetuse jooksul ning üks küsitluses osaleja (7,69%) vastas ausalt, et ei teosta järelevalvet selles valdkonnas (vt joonis 2). Silmas pidades, et küsitlus on läbi viidud Lääne Prefektuuri korrakaitsebüroo (edaspidi KKB) liikluspolitseinike hulgas ning arvestades asjaolu, et tööpäeva jooksul on viis liikluspatrulli tööd tegemas, kuid territoorium, mida tuleb katta läbivad kaks suurt kommertstranspordis väga olulist maanteed ning statistiliste andmete põhjal töötavatest patrullidest üks on võimeline teostama veokijuhtide töö- ja puhkeaegu, siis seda on ilmselgelt väga vähe.



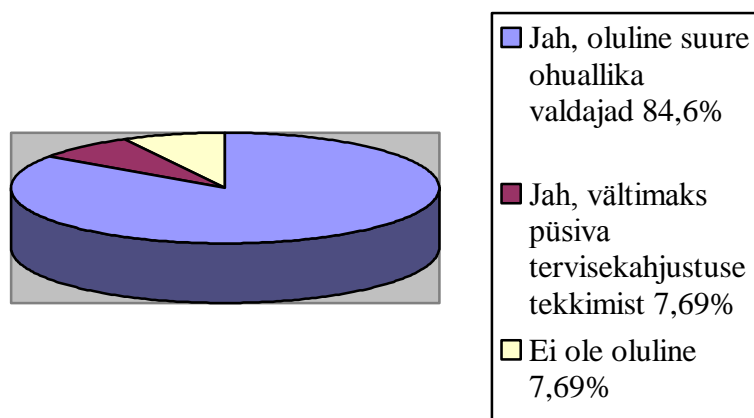
Joonis 2. Töö- ja puhkeaeg kontrolli teostamise sagedus

Küsimustiku vastustest selgus, et kommertsvedude kontrollija koolituse oli läbinud kolmeteistkümnest ametnikust kaheksa (61,53%). Viis vastajat (38,5%) ei olnud läbinud vastavat koolitust ning nende küsimustikust oli võimalik välja lugeda, et nemad kas ei kontrolli üldse või teevad seda kord kvartalis. Neid kahte küsimust võib omavahel kõrvutada, sest minu arvates on need omavahel seotud, kuna järelevalvet saab teostada „asja“ üle, mille kohta on järelevalveametnikul pädevus. Samuti selgus uuringust, et kõik 13 küsitluses osalenud soovivad töö- ja puhkeaegade kontrolli teemal saada täiend- või algkoolitust. Põhjenduseks toodi kuuel juhul (46,2%) seaduste pidev muutumine, viis vastajat (38,5%) soovisid algkoolitust, kuna igapäevatoos läheb seda vaja, aga pole võimaldatud, ning kaks isikut, kuna viimasest koolitusest on liiga kaua möödas ja oleks vaja korrata algteadmisi.

Järgnev küsimuste plokk kajastub peamiselt liikluspolitseinike arvamus veokijuhtide töö- ja puhkeaegade kontrolli vajalikkuse, erivarustuse olemasolu ja enese täiendamise seotud vastuseid.

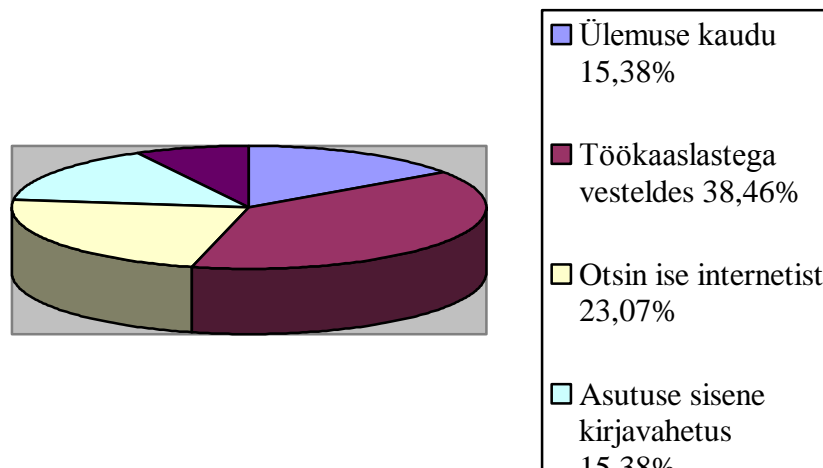
Küsimusele „Kas peate vajalikuks raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaegade kontrolli?“ vastas 13 isikust 11 (84,6%), et töö- ja puhkeaegade kontroll on väga oluline, kuna veokijuhid on suurema ohuallika valdajad. Nõustun vastajaskonnaga, kuna kontrollitavate nõuete üheks põhjenduseks on liiklustravalisuse tagamine. Vastajate seas leidis ka üks isik (7,69%), kes pidas töö- ja puhkeaegade kontrolli oluliseks, vältimaks väsimusest tingitud haigusseisundi teket juhtidel (vt joonis 3). Sarnaselt eelmisele, vastas üks isik (7,69%), et ei pea sõidu- ja puhkeaegade üle teostavat kontrolli eriti oluliseks, kuna tema arvates on see juhtide liige tagakiusamine ja ametnike poolt ületähtsustatud töövaldkond. Kui antud küsimuse enamus vastajatega on lõputöö autor ühel arvamusel, siis viimase isikuga, kes leidis, et tegu ei ole

mingil juhul esmase töövaldkonnaga, sellega ei ole autor nõus, kuna autojuhtide töö- ja puhkeaja nõuete kontrolli tegemata jätmine, seab ohtu teised liiklejad maanteedel ning paneks majanduslikult ebavõrdsesse olukorda ettevõtted, kes täidavad kohustuseks pandud nõudeid.



Joonis 3. Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike hinnang töö- ja puhkeaja kontrolli vajalikkusele

Küsimusele „Kust saate teavet ja kuidas hoiate end kursis pidevalt muutuvate õigusaktidega?“ Vastas viis inimest (38,46%), et teavet saadi töökaaslastega vesteldes ning hiljem seadusest järgi vaadates. Kolm isikut (23,07%) vastasid, et otsivad pidevalt internetist seaduse muudatuste kohta infot, võrdselt vastasid kaks inimest (15,38%), et omandavad teabe muudatuste kohta oma otsese ülemuse kaudu või tänu asutuse sisesele meilivahetusele. Üks inimene (7,69%) leidis, et ei pea töö- ja puhkeajaga seonduvaga kursis olema (vt joonis 4). Lisaks teadmisele, mille kaudu ametnikud end muudatustega kursis hoiavad, tuli küsitlusest välja, milliseid andmekogusid kõige enam kasutatakse õigusaktidega tutvumisel. Kõige enam, seitsmel korral (53,85%) vastati, et kasutatakse elektroonilist Riigi Teatajat, neljal korral (30,769%) pakuti, et enam kasutatav elektrooniline allikas on Estlex ning kahel (15,38%) juhul nimetati ära Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni koduleht.



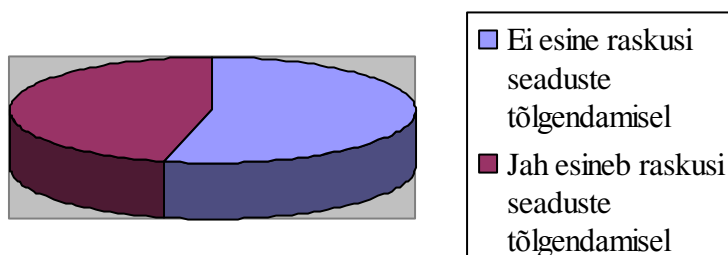
Joonis 4. Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike töö- ja puhkeaja muudatuste kohta teabe hankimise jaotus

Seaduse muudatustega kursis olek ja oskus leida avalikkusele mõeldud infot on omavahel seotud, kuna seaduse muudatustega kursis olek eeldab teabe leidmist. Antud küsimuse vastuseid saab omakorda veel koondada, kui ühildada variandid hankimine töökaaslaste, ülemuse kaudu ja asutusesisese kirjavahetus, mis sisuliselt üks ja sama aga erinevas vormis. Selline ühtlustamine annaks tulemuseks üheksa vastajat (69,22%), kes saavad teada seaduse muudatustest oma kolleegidelt. Antud tulemusel on positiivne ja negatiivne pool. Hea sellepärast, et siis teostatakse järelevalvet ka sarnaselt ning ei teki kontrollimisel ja väärtegade kvalifitseerimisel erinevusi. Halb on antud tulemus aga selle poolest, et see eeldab olukorda, kus 69,22%-i inimesi vajaks suunamist õigele teele ning selleks on antud juhul see 23,07%, kes ise otsivad interneti vahendusel teavet töö- ja puhkeajaga seotud seaduse muudatuste kohta. Selle uuringu põhjal võib väita, et valdav enamus ametnikke ei ole endale töö- ja puhkeaja nõudeid selgeks teinud ning ootavad õigeid tegutsemiseks vajalikke suundi inimestelt, kes on endale selle täpselt lahti mõtestanud.

Uurimisküsimusele, milliseid töövahendeid on asutus ametnike töö lihtsustamiseks soetanud, oli vastuseid äärmusest äärmusesse. Kuna küsitlus oli anonüümne, ei saa välja tuua täpselt, millistes piirkondades on varustus olemas ja millistes mitte. Uuringust tulenevalt toon välja, et 13 isikust neli (30,769%) vastas, et neil on olemas vajalik erivarustus (kaalubussi ja sellega kaasas käivate seadmetega), viis vastajat saavad kasutada mehaanilist salvestuslehtede lugejat ning neli (30,769%) küsitletud vastasid, et neil on kasutada ainult mõõdulatt. Lõputöö autor, oma töökogemusele tuginedes väidab, et töövahendite olemasolu tõstab tehtava järelevalve kvaliteeti ning politseinike töötahet. Küsitlusest on võimalik järeldada, et vastajad, kellel on asutuse poolt kogu vajalik varustus soetatud, on ka läbinud kommertsvedude kontrollija

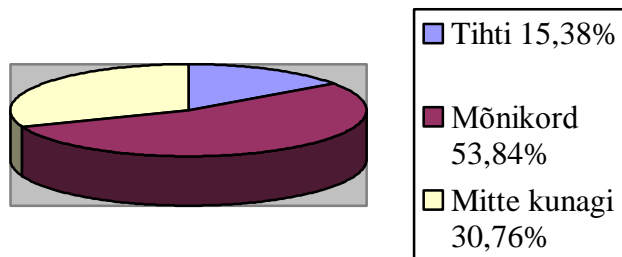
koolituse ja täiendõppe ning nemad peavad veokijuhtide töö- ja puhkeaegade kontrolli liiklusohutust silmas pidades väga oluliseks ja on kõrgelt motiveeritud seda tööd tehes.

Küsimusele „Kas on esinenud raskusi töö- ja puhkeaegu reguleerivate õigusaktide tõlgendamisel?“ jagunesid vastajad praktiliselt võrdselt, kus eitava vastuse valisid seitse (53,85%) isikut ning kuus (46,15%) tunnistas, et jah neil on esinenud raskusi seaduste tõlgendamisel (vt joonis 5). Küsitluse tulemustest võib välja lugeda, et üle poolte vastanutest saab alati üheselt aru, mida seaduse väljaandja on soovinud öelda. Lõputöö autor leiab, et antud küsimus ei peegelda tegelikku olukorda, kuna eitava vastuse on andnud küsimusele ka inimesed, kes eelnevalt on vastanud, et nad ei ole läbinud kommertsvedusid käsitlevat koolitust ning ei ole pidanud oluliseks eelpool mainitud töövaldkonnaga tegelemist. Lähtudes praktikast, siis töö- ja puhkeaegadega seotud õigusakte on inimesel, kes esmakordselt neid loeb, väga raske aru saada, rääkimata sellest, et pead leidma mõne Euroopa Liidu Ühenduse poolt välja antud määruse.



Joonis 5. Töö- ja puhkeaegadega seotud seaduste tõlgendamise raskused politseinike hulgas

Uuringus osalejatest vastas kaks isikut (15,38%), et nad tunnevad tihti teadmiste osas allajäämist autojuhtidele. Seitse küsitluses osalejat (53,84%) oli arvamusel, et mõnikord tunnevad end autojuhi kõrval väiksemate teadmistega ning neli vastajat (30,76%) olid kindlad, et neil ei teki kunagi olukorda, mil peaksid end veoautojuhist rumalamana tundma (vt joonis 6). Kui liita kokku tihti ja mõnikord vastanute arv, saame tulemuseks üheksa vastanut kolmeteistkümnest tunnevad end ebakindlalt, kuna arvavad, et juht omab paremaid teadmisi töö- ja puhkeaja valdkonnas. Sellest vastanute summast võib järeldada, et täiendõpe vajadus eelpool mainitud teema kohta on vajalik, vastasel juhul näitavad ametnikud üles ebapädevust, mida juhid saavad enda tarbeks ära kasutada.



Joonis 6. Protsentuaalne jaotus Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike hulgas, küsimusele kas nad on tundnud, et autojuht, keda kontrollitakse, omab paremaid teadmisi töö- ja puhkeaja valdkonnas?

Uuringu küsimusele: „Kas teil on raskusi sõidu- ja puhkeaegadega seondunud rikkumiste kvalifitseerimisel?“ vastas eitavalt kaheksa küsitluses osalenut (61,53%). Jaatavalt vastas viis isikut (38,46%). Antud küsimuse tulemusest võib välja lugeda, et probleeme kvalifitseerimisel esineb ainult väikesel osal inimestes, kuid süvenedes küsimustikku, siis ei saa antud küsimuse vastuseid tõesena võtta. Eitava vastuse küsimusele andsid ka need, kes varasemates küsimustes olid vastanud, et ei tegele küsitava töövaldkonnaga ja ka need, kes vastasid, et ei kontrolli kommertsveokite juhte mitte kunagi (kokku kolm sellist vastajat). Sellest võib järeldada, et antud küsimuse vastuseid ei saa tõeseks pidada, sest kui need kolm vastajat paigutada jaatavalt(esineb raskusi kvalifitseerimisel) vastuste hulka, oleks protsentuaalne ülekaal neil ning peaksin järeldama, et enamusel politseiametnikel esineb raskusi töö- ja puhkeaja rikkumiste kvalifitseerimisel.

Küsitluse viimaseks punktis, palusin ametnikel kirjutada omapoolseid ettepanekuid, kuidas parandada töö- ja puhkeaega kontrollivate ametnike ettevalmistust. Töö autor toob välja mõned teostatavamad arvamused:

- Teha sagedamini täiend-, jätkukoolitusi ning kokkusaamisi erinevate asutuste ametnike vahel, kes teostavad töö- ja puhkeaegade kontrolli kommertsvedudel.
- Kuna tegu on äärmiselt mahuka valdkonnaga ja et vähendada ebavõrdsust ametnike vahel, tuleks anda kõikidele politseinikele baasteadmised antud teema kohta ning sealt edasi jääksid tegelema asjaga inimesed, kellele antud töö sobib.
- Võimalda ametnikele tööks vajalik erivarustus, mis muudaks nende töö lihtsamaks.

- Tuleks täiendada või üle vaadata juhtide ametikoolitust, kuna palju teadmisi omandavad nad alles politseiga kokkupuutel.

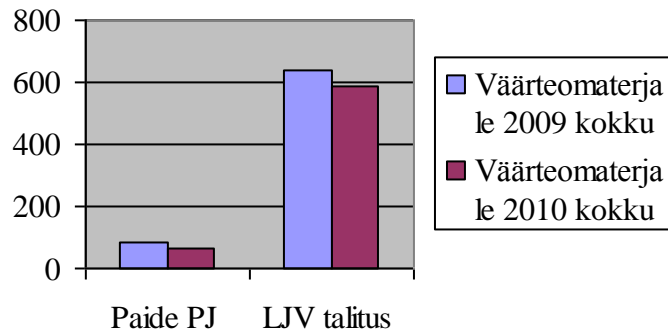
3.3. Väärteomaterjalide statistiliste andmete võrdlus

Väärteomaterjalide võrdlemiseks kasutab autor Lääne Prefektuuri korrakaitsebüroo Paide politseijaoskonna ja Lääne Prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusjärelvalve talituse andmeid. Kõrvutamiseks kasutati just neid kahte asutust selle tõttu, et need on asutused, milles kõige enam teostatakse töö- ja puhkeaegade kontrolli Lääne Prefektuuris.

Kokku analüüsisin 349 väärteomaterjali, millest 160 oli 2009. aastal ning 189 protokollid 2010. aastal koostatud väärteoasjad. Mõlemal juhul kasutati terve aasta andmeid, et võrrelda väärteomaterjalide hulka ning valikuliselt leida kvalifitseerimisel esinevaid erinevusi. Võrdlemiseks kasutasin LS § 74⁴⁴ lg 1 ja 2, § 74⁴⁵, § 74⁴⁶ lg1 ja 2, § 74⁴⁷ lg 1 ja 2, § 48 lg 1 ja 2 ning § 62 lg 1, mis on kõik seotud veoautojuhi töö- ja puhkeaaja nõuete rikkumisega.

2009. aastal Paide politseijaoskonna teeninduspiirkonnas koostati kokku 82 väärteomaterjali töö- ja puhkeaaja nõuete rikkumiste kohta ning liiklusjärelvalve talituse ametnike poolt koostati kokku 639 materjali antud rikkumiste kohta (vt joonis 7). Selline suur koostatus väärteomaterjalide erinevus seisneb selles, et liiklusjärelvalve taltuses töötab viis ametnikku, kes on läbinud kommertsvedusid teostava ametniku koolituse, kuid Paides seevastu on võimelised teostama järelvalvet antud valdkonnas kaks ametnikku. Samuti võib olla erinevus tekkinud sellest, et liiklusjärelvalve talitusel on seitsmest päevast neljal väljas eraldi patrull, kes tegeleb ainult raskeveokite kontrolliga. Paide jaoskond on võimeline nädalas üks kuni kaks korda rakendada tööle ametnikke, kes suudavad töö- ja puhkeaegade kontrolli teostada.

2010. aasta võrdluses koostasid Paide politseijaoskonna ametnikud töö- ja puhkeaaja rikkumiste kohta väärteomaterjale kokku 67, aga liiklusjärelvalvetalitus võrdluseks 584 materjali (vt joonis 7).



Joonis 7. Väärteomaterjalide võrdlus

3.4. Kvalifitseerimisel esinenud erinevused

Kokku analüüsiti Lääne Prefektuuri liiklusjärelvalve talituse (LJVT) poolt koostatud Karistusseadustiku²⁷ (edaspidi KarS) § 279 järgi kvalifitseeritud rikkumisi ja Paide politseijaoskonna (edaspidi PJ) liikluspolitseinike poolt LS § 74⁶² lg 1 koostatud väärteomaterjale. Ajavahemikus 2009.- 2010. aasta koostas LJVT 34 materjali, millest üheksal juhul oli protokoll koostatud võõra juhi digitaalset sõidumeeriku salvestuskaarti kasutamise eest. Paide politseijaoskonna liikluspolitseinike poolt koostatud väärteomaterjalid 2009.- 2010. aastal LS § 74⁶² lg 1 rikkumiste kohta kokku 74, millest neljal juhul on määratud karistus võõra digitaalse autojuhikaardi kasutamise eest.

Väärteomaterjalides töö- ja puhkeaja rikkumiste kvalifitseerimisel avastas töö autor erinevuse võõra juhi, digitaalse sõidumeeriku juhukaardiga sõitnud autojuhtide teo kvalifitseerimise osas. Erinevus seisneb selles, et kasutatakse kahte erinevat seadust kvalifitseerimisel, liiklusjärelvalve talitus karistab antud nõude vastu eksijaid KarS § 279 järgi (Riikliku järelvalve takistamise, järelvalveks vajalike dokumentide või andmete esitamisest keeldumise või tähtaegselt esitamata jätmise või valeandmete esitamise eest või dokumentide või andmete esitamise eest sellisel kujul, mis ei võimaldanud järelvalve teostamist) aga Paide politseijaoskonna ametnikud LS § 74⁶² lg 1 (Mootorsõidukile paigaldatud mehaanilise või digitaalse sõidumeeriku salvestuslehtede või juhikaardi kasutamisenõuete või nende lugemise võimalusele kehtestatud nõuete rikkumine).

²⁷ Karistusseadustik¹, 06.06.2001, jõustunud 01.09.2002- RT I 2001, 61, 364...RT I 11.03.2011, 1, § 279.

Teoreetiliselt leian, et kumbki osapool ei ole tegu valesti kvalifitseerinud ja mõlema koosseisu järgi on võimalik vastutusele võtta. KarS § 279 puhul on tegemist üldnormiga (reegliga), mis näeb ette vastutuse igasuguste järelevalve teostamiseks vajalike dokumentide esitamata jätmise eest, aga LS § 74⁶² lg 1 puhul on tegemist erinormiga, mis näeb ette vastutuse liikluskorraldusega seotud dokumentide esitamata jätmise eest. Kuna antud juhul on tegemist üld- ja erisätte vahekorraga, tuleb siin lähtuda õigusteooria põhimõtetest, mis ütleb, et erinorm on eviv õigusakt reeglina üldnormi sätte suhtes ehk vastuolu puhul eri- ja üldnormi reegli vahel lähtutakse erandist (erinormist)²⁸.

Kuna eriseaduses on ette nähtud antud rikkumise kohta karistus, siis peaksime rakendama LS § 74⁶² lg 1. KarS näeb ette rangemat karistust kui LS antud rikkumise osas. Lõputöö autori seisukoht selles küsimuses on, et politseiametnik ei tohi määrata karistust selle järgi, millises seaduses rangem karistus on ette nähtud, vaid lähtuma põhimõttest, et väärteo toimepanija saaks õige ja õiglase karituse ning tema põhiseaduslikud õigused saaksid võimalikult vähe piiratud.

Kuna väärtegude kvalifitseerimisel kehtivad kõigile ühesugused põhimõtted, siis ei tohiks olla analoogsete rikkumiste puhul erinevat kvalifitseerimist. Seega tuleks ühtlustada senist väärtegude kvalifitseerimise praktikat. Selleks tuleb läbi viia vastavad koolitused ja koostada raskeveokijuhtide poolt toime pandud väärtegude kvalifitseerimise juhend.

²⁸ Liventaal, J., *Riik ja õigus. Põhimõtete õpetus*, (Tallinn: Sisekaitseakadeemia, 1999), lk 103-104, 112-114.

KOKKUVÕTE

Lõputöö autor kirjutas oma töö teemal „Raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaegade üle järelevalve teostamine eri piirkondades Lääne Prefektuuri näitel“. Töö temaatikast lähtudes püstitati kolm eesmärki, milleks olid:

1. Selgitada, milline on Lääne Prefektuuri eri piirkondade liikluspolitseinike ettevalmistus raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeaja kontrollimiseks.
2. Selgitada, millised on sõidu- ja puhkeaja rikkumiste kvalifitseerimise erisused.
3. Uurida, milline on olnud sõidu- ja puhkeaegade üle teostatava järelevalve mõju veoautojuhtide liikluskultuuri parandamisel.

Lõputöö teoreetilises osas selgus, mis põhjusel kehtestati rahvusvahelisi vedusid teostavatele sõidukijuhtidele sotsiaalõigusnormid. Nende eesmärgiks on:

- Tasakaalustatud ja ausa kaubanduskonkurentsi tagamine.
- Vähendada ebavõrdsust majanduslikult mahajäänud piirkondade ja arenenud piirkondade vahel.
- Parandada töötingimusi.
- Maanteetranspordi ohutuse tõhustamine.

Lisaks selgus, millistele peamistele õigusaktidele tuleb tugineda nii siseriiklikult kui Euroopa Liidu piires tegutsevate sõidukijuhtide töö- ja puhkeaegu kontrollides. Need dokumendid on:

- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, 11. märts 2002, autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud tööaja korralduse kohta.
- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15. märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist.
- Euroopa Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85, 20. detsember 1985, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta.
- Eesti Vabariigi liiklusseadus 4¹. Peatükk (Juhi töö- ja puhkeaeg ning tasustamine).

Samuti selgus, millistest õigusaktidest lähtuvalt tuleb väsimusseisundit tuvastada ning missugused raskused esinevad väsimusseisundi määramisel.

Käesoleva lõputöö uurimuslikus pooles andsin ülevaate Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike valmisolekust kontrollimaks kommertsveokijuhtide sõidu- ja puhkeaegu. Uuringu tulemustest selgus, et ametnikud peavad töö- ja puhkeaegade kontrolli väga oluliseks, kuid paljuski jääb

järelevalve teostamata, kuna ametnikel puudub vastav ettevalmistus (38,5% vastanutest ei ole läbinud vastavasisulist koolitust). Sarnaselt eelneva väitega esines ka 38,5 % vastajatest raskusi töö- ja puhkeaegade rikkumiste kvalifitseerimisel, mis omakorda näitab koolituse vajalikkust selles töövaldkonnas. Siiski esines ka negatiivset vastukaja sõidu- ja puhkeaegade kontrolli osas, kus väideti, et selline järelevalve on juhtide tagakiusamine ja politsei ei tohiks selliste rikkumiste eest veoautojuhtidesse diskrimineerivalt suhtuda. Kuna tegemist oli anonüümse küsitlusega ja Eesti Vabariigis kehtib sõnavabadus, siis jääb autoril üle ainult austada vastaja siirust ja tõdeda olukorda kus liiklusjärelevalvet teostavad ametnikud, kellele Eesti Politsei prioriteetid ja maanteede turvalisus ei tähenda midagi.

Lõputöö praktilise osa teises pooles tõin välja Lääne Prefektuuri liiklusjärelevalvega tegelevate ametnike poolt koostatud väärteomaterjalides esinenud kvalifitseerimise erinevused. Väärteomaterjale uurides kõrvutas autor omavahel Lääne Prefektuuri liiklusjärelevalve talituse ja Paide politseijaoskonna liikluspolitseinike väärteomaterjale ning avastas erinevuse kvalifitseerimise osas, mis puutub võõra juhi digitaalse sõidumeerikus juhikaardi kasutamist. Erinevus seisnes selles, et Paide PJ ametnikud kasutasid sellisel juhul karistamiseks LS § 74⁶² lg 1, aga Lääne Prefektuuri LJVT ametnikud seevastu KarS § 279 koosseisu. Kumma koosseisu kasutamine õige on siin tuleb tugineda õigusteooria põhimõtetele. Vastuolu puhul eri- ja üldnormi reegi vahel, lähtutakse erandist ehk erinormist. Kokkuvõtvalt saab järeldada, et kommertsvedusid teostatavate autojuhtide kontrollitavad nõuded on mahukad ja nüansirohked, tuleb liiklusjärelevalvet teostavatele ametnikele võimaldada pidevat koolitusi ning ühisoperatsioone, et luua omavahelise teabe vahetamise võimalus. Kuna tegemist on laia töövaldkonnaga leiab lõputöö autor, et kõik välitööd tegevad ametnikud peaksid saama vastavasisulise koolituse omandades vähemalt algteadmisi töö- ja puhkeaja valdkonnast.

Edaspidiseks uurimisteenaks võiks olla kutseliste autojuhtide koolitamisega seonduv temaatika, juhtide enda arvamus järelevalve vajalikkusest ja tõhususest ning kindlasti tasuks uurida, kui pädevad on töö- ja puhkeajanõudeid lugevad lektorid erinevate koolitusasutustes.

SUMMARY

The author wrote in his research about „ Commercial road transport rules of driving hours and the supervision over it, in West Prefecture“. Emanate from the topic, the author posed three main objectives (hypothesize):

1. To find out how good is the tuition in West Prefectures traffic officer's preparation on commercial road supervision.
2. To clear up the violation differences in working and driving hours qualifications.
3. How effective is the supervision over working and driving hours and does it have any effect on repairing the heavy traffic culture.

In the theoretical topic there is a review why there were validated similar conduction rules to lorry and bus drivers all over Europe. The ultimate purposes of the rules were:

- To secure fair and equalised commercial trade
- To minimise unequalisation between economically developed countries and depressed areas.
- To amend work conditions
- To improve safety on road transport.

Additionally there were sorted out the main legislation regarding and regulating working and driving hours in Europe and internal. Those documents are:

- Commission communication pursuant to Article 5(2) of Regulation (EC) No 2006/2004 of the European Parliament and of the Council on cooperation between national authorities responsible for the enforcement of consumer protection laws, concerning the competent authorities and single liaison offices.
- Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85

- Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport
- Estonian Republic Rules of the road chapter four.

All so there were perspicuity legislation which can be used for establishing fatigue drivers and what difficulties there exist.

In the research author gives a review over West Prefectures traffic officer's preparation on commercial road supervision. The research shows that police officers find working and driving hour's supervision very important, but the supervision is poor because there is a lack of preparation. Likewise to put it in an appearance that there are some difficulties in qualifying the working and driving hours misdemeanours. All that shows the need for retraining.

Author found a violation differences in working and driving hour's qualifications which is used by West Prefectures traffic officers. Used misdemeanour qualifications were Estonian Republic rules of the road § 74⁶² lg 1 and community justice § 279.

In compendium the author concludes that the supervision over commercial road transport is capacious and complicated and people dealing with this area, should attend constant tuitions to share information.

Thereinafter author recommends that it is necessary to make a research on lorry drivers and everything what is related with schooling the drivers. All so it would be interesting to look into the competency of the lecturers who educate lorry drivers.

KASUTATUD KIRJANDUS

Carnegie, D., *How to enjoy your life and your job* (Pocket books a division of Simo & Schuster, inc , 1986)

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2002/15/EÜ, 11. märts 2002, Euroopa Liidu Teataja L 080, 23/03/2002

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, jõustus 15. märts 2006

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15 märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, ELT L 102, 11.4.2006

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus 3821/85, välja antud 20. Detsember 1985

Euroopa Transpordi Turvalisuse Nõukogu (ETSC), „The role of driver fatigue in commercial road transport crashes“ (2001), <www.etsc.eu/oldsite/drivfatigue.pdf> (22.02.2011)

Euroopa Ühenduseasutamise leping, 30.01.1961, <www.legaltext.ee/en/lingid/EY_ASUTAMISLEPING.htm> (26.02.2011)

European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR), jõustus täiendus 20 sept. 2010. Euroopa transpordi turvalisuse kodulehelt: <www.etsc.eu> (26.02.2011)

Haigus- või väsimusseisundi tuvastamise kord, Vabariigi Valitsuse 17.07.2001 määrus nr 241, jõustunud 01.06.2002- RT I 2001, 67, 394

Liikluseeskiri, Vabariigi Valitsuse 02.02.2001 määrus nr 48, jõustunud 06.02.2001- RT I 2001, 15, 66...RT I 2010, 52, 335

Liiklusseadus, 14.12.2000, jõustunud 01.02.2001- RT I 2001, 3, 6...RT I, 17.03.2011, 1

Liventaal, J., *Riik ja õigus. Põhimõistete õpetus*, (Tallinn: Sisekaitseakadeemia, 1999)

Loogna, G. ja N., *Väsimus, unetus, valu* (Ilo kirjastus, 1998)

Raikulova, M., „Autotransporditöötajate töö reguleerimise erisusi“, 11 *Juridica* (2003)

Roopärg-Abel, K., „Joobes juhtide retsidiivsus ja selle põhjused“, lõputöö, Sisekaitseakadeemia (2008)

Treaty Establishing the European Community as Amended by Subsequent Treaties, Part Three. Community Policies TITLE I, IV, V. (1957)

Tuuna, P., „Teel liikleva kommertssõiduki kontroll“, *Politseileht* (2009), nr 2

Töölepingu seadus 17.12.2008, jõustunud 01.07.2009- RT I 2009, 5, 35...RT I 2010, 22,108

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Küsitletud ametnike vanuseline jaotus _____	lk 21
Joonis 2. Küsitletud juhtide vanuseline jaotus _____	lk 21
Joonis 3. Töö- ja puhkeaeg kontrolli teostamise sagedus _____	lk 23
Joonis 4. Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike hinnang töö- ja puhkeaja kontrolli vajalikkusele _____	lk 24
Joonis 5. Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike töö- ja puhkeaja muudatuste kohta teabe hankimise jaotus _____	lk 25
Joonis 6. Töö- ja puhkeaegadega seotud seaduste tõlgendamise raskused politseinike hulgas _____	lk 26
Joonis 7. Protsentuaalne jaotus Lääne Prefektuuri liikluspolitseinike hulgas, küsimusele kas nad on tundnud, et autojuht, keda kontrollitakse, omab paremaid teadmisi töö- ja puhkeaja valdkonnas _____	lk 27
Joonis 8. Väärteomaterjalide võrdlus _____	lk 29

LISA 1. ANKEETKÜSITLUS LÄÄNE PREFEKTUURI LIIKLUSPOLITSEINIKELE

Lp. Kolleeg

Minu nimi on Taavi Idavain õpin Sisekaitseakadeemia Politsei-ja piirivalve kolledži III kursusel ning teen lõputööd teemal „Raskeveokijuhtide sõidu-ja puhkeaegade üle järelevalve teostamine eri piirkondades Lääne Prefektuuri näitel“. Käesolev küsimustik on abiks uurimuse läbiviimiseks.

Sobivale vastusele ring ümber tõmmata või kirjutage vastus juurde. Antud küsimustiku andmed ei kuulu avalikustamisele vaid neid töödeldakse lõputöö uurimuslikus osas.

Täna koostöö eest!

1. Vanus:
19-24 a.
25-30 a.
31-35 a.
36-40 a.
41-45 a.
VANEM KUI 45
2. Sugu:
MEES
NAINE
3. Haridus:
KESKHARIDUS
KESK-ERIHARIDUS
KÕRGHARIDUS
LÕPETAMATA KÕRGHARIDUS
4. Ametikoht:
KONSTAABEL
VANEMKONSTAABEL
ÜLEMKONSTAABEL
KOMISSAR
5. Tööstaaž korrakaitse valdkonnas:

1-3 a.

4-6 a.

7-9 a.

13-15 a.

ROHKEM KUI 15 a.

6. Kui tihti teostate järelevalvet raskeveokijuhtide üle?

IGA PÄEV

ÜHE KORRA VAHETUSE JOOKSUL

KORD AASTAS

KORD KVARTALIS

MITTE KUNAGI

7. Kas olete läbinud kommertsvedude kontrollija koolituse. Kui jah siis millal ja kas olete saanud ka täiendkoolitust antud teemal?

.....
.....
.....
.....

8. Kas teile on võimaldatud eelpool nimetatud koolitusel osaleda ja kas olete võimalust kasutanud? Kui ei siis miks?

.....
.....
.....

9. Kas peate oluliseks raskeveokijuhtide sõidu- ja puhkeagade kontrolli? Põhjendage vastust.

.....
.....
.....
.....

10. Kas sõidu- ja puhkeagade kontroll peaks kuuluma Eesti politsei liiklusjärelevalve prioriteetide hulka? Miks?

.....
.....
.....

11. Millist erivarustust on teile soetatud asutuse poolt lihtsustamiseks teie tööd raskeveokitejuhtide kontrollil?

.....
.....
.....

12. Kuidas hoiate end kursis Euroopa Liigu poolt välja antud õigusaktide ja nendes tehtavate muudatustega, mis on seotud sõidu- ja puhkeajaga kontrolli?

.....
.....

.....
.....
13. Millistest andmekogudest te leiate õigusakte, mis on sisaldavad sõidu- ja puhkeagega käsitlevaid õigusnorme?

.....
.....
14. Kas teil on esinenud raskusi sõidu- ja puhkeagegade rikkumiste kvalifitseerimisel? Jaatava vastuse puhul tuua näide milles raskus seisnes.

.....
.....
15. Kas sõidu- ja puhkeagegu reguleerivad õigusaktid on olnud teie jaoks rasked tõlgendada?

JAH

EI

16. Kas olete tundnud kunagi, et veoautojuhil kelle üle teostate järelevalvet omab paremad teadmised sõidu- ja puhkeaja vallas kui teie?

TIHTI

MÕNIKORD

MITTE KUNAGI

17. Kas juhid suhtuvad huviga sõidu- ja puhkeagegadega seotud rikkumistesse ja kas olete abivalmilt selgitanud neile arusaamatuks jäänud seisukohti?

JAH JUHID KÜSIVAD AGA EI PEA VAJALIKUKS VASTAT (VASTUSED ON SEADUSES)

JAH JUHID KÜSIVAD JA MEELELDI SELGITAN

JAH JUHID KÜSIVAD AGA PUUDULIKE TEADMISTE TÕTTU SUUNAN KÜSIMUSE EDASI

EI JUHID EI OLE KÜSINUD MINULT MIDAGI

18. Teie omapoolsed ettepanekud, kuidas parandada sõidu- ja puhkeagegade kontrollivate ametnike ettevallmistust või leiate, et antud teemale ei tuleks absoluutselt tähelepanu pöörata ning jätta veoautojuhid rahus oma tööd tegema?