

PPA seisukoht liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu (835 SE) kohta

1. Esitatud eelnõu koos ülinapi seletuskirjaga põhineb pealiskaudsel emotsioonil, mitte asjatundlikul ja lahendatava teema mitmekülgsust arvestaval põhjalikumalt läbikaalutud (sh õiguslikult) argumentatsioonil. Täiesti arusaamatuks jääb, mida eelnõu koostajad peavad silmas seletuskirjas deklaratiivselt esitatud väidetega, et muudatus suurendaks õigusselgust ja menetluste usaldusväärsust.
2. Esimene ja peamine eeldus sõidukiirusega seotud liiklusohutusele on see, et liiklejad täidaksid oma kohustust märgata ja lähtuda keelumärgiga kehtestatud lubatud sõidukiirusest, kõikjal teel olles, mitte ei keskenduks liiklusjärelvalve teostamisest hoiatava osutusmärgi otsimisele.
3. Eelnõuga pakutud muudatuse jõustumine tooks tegelikkuses sisuliselt kaasa selle, et praktikas muutuks teisaldatavate (mobiilsete) automaatsete järelvalveseadmete kasutamine õiguslikult lubamatuks, st võimatuks. Nimelt tähendab teisaldatava seadme kasutamine ka teisaldatava osutusmärgi eeldust. Kuivõrd teisaldatav märk ei ole ega saagi olla kohtkindlalt kinnitatud, ei ole märgi mõjuks vajalikku kaugust arvestades järelvalveseadmega töötaval ametnikul mitte kuidagi võimalik igal ajahetkel tagada ega isegi veenduda, et märk on tõepoolest paigaldatud kohal alles. Samal põhjusel ei oleks võimalik seda ka menetlustes kuidagi tõendada. Eelnõu eesmärgina on, loodetavasti mitte algatajate tahtel, välja kukkunud lahendus, mis võimaldab liiklusrikkumise (sealhulgas väga tõsise) täiesti usaldusväärsel tuvastamisel vastutusest pääseda üksnes põhjendusel, et teda ei hoiatatud vahetult enne kontrollimist.
Seega muutub see võimatuks, kuna:
 - 3.1 150 – 300m asulas ja 300 -500 meetrit asulast väljas enne kiiruse mõõtmist;
 - 3.2 Eelnevate nõuete puudumisel muutub kiirusemõõtmise tulemus kehtetuks;
 - 3.3 Nende tingimuste tulemusel ei ole võimalik arvestada kõrvalteedelt mobiilse liiklusjärelvalvesüsteemi suunas liikuvate sõidukite mõõtetulemust ja just asulas on kõrvalteid hulgi.
 - 3.4 Kitsendab liiklusjärelvalve teostamise kohti, mis pärsib liiklusohutlikes kohtades liiklusjärelvalve, suunates geograafiliselt sobivasse kohta.
 - 3.5 Mõõtetulemus hakkab sõltuma kolmandast asjaolust. See tähendab, et oleme kogenud, kui märk võetakse ära, lükatakse ümber, lendab tuulega eemale jms. Kui neil juhtudel juht ei ole osutusmärgi näinud, muutub hoiatustrahv kehtetuks. Sellistel juhtudel tuleks eristada neid juhte, kes nägid, kes mitte ja püüda ka tõestada, et mõõtetulemuse vaidlustav juht ise ei eksiks oma väitega või tahtlikult ei valetaks.
4. Paljudes kohtades on automaatse liiklusjärelvalveseadme kasutamine põhjendatult eelistatud just seetõttu, et seal on liiklusjärelvalve vajalik, kuid mehitatud järelvalvet on ohtlik teostada – nt suuri lubatud kiirusi toetav taristu, samuti kitsad või tiheda koormusega tänavad ei võimalda sõidukite ohutut peatumist. Niisugustes tingimustes on ka ajutiselt paigaldatav osutusmärk täiendav ohuallikas.
5. Eelnõuga kavandatud kauguse valik paigaldatava märgi kohustuse juures on selgituseta. Märgitud kaugusele paigaldamise kohustuse seadmine tingiks kindlasti ebavõrdset

kohtlemist, sest mõõtmisele lähemal asuvatelt tänavatelt või teedelt tulijad vastavat hoiatust ju ei näe.

6. Mobiilsetel kiiruskaameratel ei paigaldata hoiatusmärke teaduslikult tõestatud liiklohutuse tõstmise põhimõttel, mida kinnitab WHO (World Health Organization) oma 2026 ilmunud *Road Policing for Road Safety*¹

Tsiteerime alalõiku nimetatud manuaalist:

„Mobile camera operations can create strong general deterrence across the network if they are unmarked. This means that drivers cannot avoid them and can protect themselves from detection only by not committing an offence”².

Eelnevaga on tagatud nähtava ja varjatud liiklusjärelevalve kombinatsioon, mis tagab kõige paremini liiklusohutuse kasvu.

7. Mobiilsete liiklusjärelevalve süsteemide puhul on vaja arvestada ka tehnoloogia arengut antud sektoris, kus Euroopas kasutatakse süsteeme, mis on paigaldatud sõidukitele ja on liikuvad. Sellisel juhul ei ole võimalik hoiatusi ette määratud vahemaaga realiseerida.
8. Väärteomenetluses hinnatakse tõendite lubatavust ja usaldusväärsust konkreetse juhtumi asjaolude põhjal, automaatne kehtetuks tunnistamine ilma sisulise hindamiseta on vastuolus VTMS põhimõttega, et tõendeid hinnatakse kogumis.
9. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi tegi 4. oktoobri 2019. a otsuse asjas 4-18-5832, mille punktis 21 selgitas: „Muu hulgas tuleb kohtupraktika kohaselt arvesse võtta ka nn usalduspõhimõtet, mille järgi võib toimepanija eeldada, et teised isikud käituvad õiguspäraselt (vt nt Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 11. juuni 2003. a otsus asjas nr 3-1-1-63-03, p 12 ja 24. novembri 2011. a otsus asjas nr 3-1-1-95-11, p 10). Usalduspõhimõttele saab siiski tugineda vaid juhul, kui toimepanijal pole põhjust lähtuda vastupidisest eeldusest (vt osutatud otsus asjas nr 3-1-1-52-16, p 11.2).“
Riigikohus on öelnud, et need liiklusseaduse sätted ütleavad, et igal liiklejal on õigus eeldada, et teised liiklejad käituvad õiguspäraselt, tunnevad ja kasutavad reegleid. Seega jääb mõistetamatuks, kust tuleneb õiglustunde kahjustamise probleem eelnõu seletuskirjas.
10. Eelnõu võib olla vastuolus ka PS §-ga 14 (riigi kohustus tagada õiguskaitse ja avalik kord), kuna piirab põhjendamatult politsei võimalusi rikkumisi avastada ja ennetada.

¹ [Road policing for road safety: technical manual for building global enforcement capacity](#)

² Keall MD, Povey LJ, Frith WJ. The relative effectiveness of a hidden versus a visible speed camera programme. *Accid Anal Prev.* 2001;33(2):277–284 ([https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00042-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00042-7)).