

2009

POLITSEIAMET

ANALÜÜSI- JA
PLANEERIMISOSAKOND



EPAM

[2008. AASTA LIIKLUSHULIGAANID]

Ülevaade 2008. aastal enim liikluseadust rikkunud inimestest, nende rikkumistest, karistustest, liiklusõnnetustest ja sõidukitest.

Koostanud: Tarmo Sari

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. TAUSTINFO	4
1.1. Üldised märkused	4
1.2. Valimi kirjeldus	4
1.3. Liiklushuligaanide üldarvud läbi aastate	5
2. ESMAANALÜÜS.....	7
2.1. Rikkujate esmaanalüüs.....	7
Sugu	7
Vanus	7
Suhtluskeel	9
Haridus	10
Sotsiaalne staatus.....	10
Prioriteetsemate liiklusrikkumiste kordasaatmine	10
2.2. Rikkumiste esmaanalüüs	12
Sagedasemad rikkumised	12
Rikkumised maakonniti	12
Rikkumiste toimumise aeg	14
2.3. Karistused	15
2.4. Liiklusõnnetused.....	18
2.5. Autod.....	20
KOKKUVÕTE.....	24
JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD	25
LISA 1	26
LISA 2	28
VIIDATUD ALLIKAD	29

SISSEJUHATUS

Antud analüüsil on mitu eesmärki. Kõigepealt püütakse kirjeldada liiklushuligaanide tegevuse mõju liikluskultuurile, hinnates ka selle mõju suurust, kahju. Teisalt püütakse olemasolevate andmete põhjal välja selgitada iseloomulikke mustreid tihedamalt liiklusseadust rikkuvate inimeste käitumismallide vahel ning kirjeldada nende üldist profiili. Eesmärgiks omaette on anda ainekst tulevaste analüüside tarvis, püüdes läheneda antud teemale erinevate vaatenurkade alt ning avades aknaid probleemide sisukamaks analüüsimiseks ja lahendamiseks tulevikus.

Analüüsi esimeses osas iseloomustatakse liikluskultuuri tihedamalt liiklusseadust rikkuvate inimeste kontekstis. Samas defineeritakse ära osa töös kasutatavatest mõistetest ning kirjeldatakse valimi saamist.

Töö teises osas viiakse läbi andmete esmaanalüüs, kus ei käsitleta modelleerimist ega seoste analüüsi. Põhjalikum analüüs jääb antud tööst välja seetõttu, et teema on väga lai ning kohati jääb praegusel hetkel teatud tunnuste kirjeldamiseks andmetest väheseks. Esmaanalüüsi puhul vaadatakse antud teemale viiest aspektist: rikkujate kui subjektide, rikkumiste kui objektide, karistuste kui tagajärgede ja riskide, liiklusõnnetuste ning autode kui vahendite vaatenurgast.

Koostanud: Tarmo Sari, Politseiameti analüüsi- ja planeerimisosakonna juhtivspetsialist.

1. TAUSTINFO

1.1. Üldised märkused

Liiklushuligaaniks peame antud kontekstis Eesti Vabariigi territooriumil 2008. aastal viie või enama liiklusseaduse rikkumisega politseile vahele jäänud isikut.

Antud analüüsis käsitletakse ainult liiklusseaduse sätete rikkumisi ja rikkujaid.

Ühes vääртеoasjas võib olla mitu liiklusseaduse rikkumist, s.t. isikute kontaktide arv politseiga võib olla väiksem kui rikkumiste üldarv ning üldjuhul on ka.

1.2. Valimi kirjeldus

Üldkogumiks on kõik 2008. aastal Eesti territooriumil liiklusseadust rikkunud inimesed. Rikkumistega vahele mittejäänud inimeste kohta andmed puuduvad, seega leiame sobiva valimi.

Kuna osa fikseeritud rikkumistest on juhuslikud, impulsiivsed, üldise liikluskultuurse käitumise välised, siis subjektiivsetel alustel ei peeta selles analüüsis subjektideks inimesi, kes on aasta jooksul liiklusseaduse vastu eksinud vähem kui viis korda.

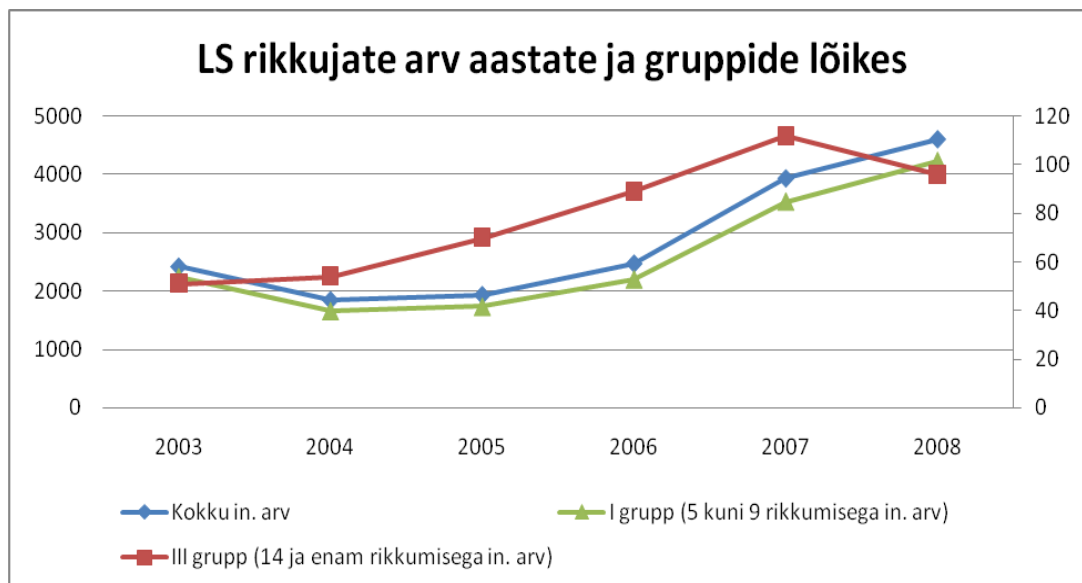
2008. aasta liiklusjärelvalve tulemuslikkuse kontekstis võib suure tõenäosusega lahterdada liiklusseaduse rikkujad kaheks: mittesüsteemaatilised (alla 5 rikkumise aastas) ja süsteemaatilised (5 ja enam rikkumisega aastas) rikkujad. Kuna rikkumistega vahelejäämise tõenäosus on suure liiklusjärelvalve tõttu üsna suur, siis parandataks, soovi olemasolul, oma käitumist kohe pärast sellekohast märkust, ammugi siis pärast neljandat märkust.

Alates viiendast „märkusest“ on liikleja näol juba süsteemse rikkujaga ning antud analüüsi mõistes tegemist liiklushuligaaniga.

Seega saame valimiks kõik 2008. aastal Eesti territooriumil fikseeritult 5 ja enam korda liiklusseadust rikkunud inimesed ehk liiklushuligaanid.

Subjektiivsetel alustel (k.a. lisa 1, joonis 1) jagame sagedasemad rikkujad kolme gruppi: 5 kuni 9 korda (I grupp), 10 kuni 13 (II grupp) ning 14 ja enam korda (III grupp) liiklusseadust rikkunud isikud. Liiklusjärelvalve ja korrakaitse osakonna märkuste põhjal on esimene liiklejate grupp eeldatavalt liikluskultuuriliselt parandatav ehk preventsiiooniliste meetmete rakendamise sihtrühm, teine on vahepealne ning kolmas nõ lootusetult parandamatute liiklejate rühm.

1.3. Liiklushuligaanide üldarvud läbi aastate



Joonis 1.3.1. Liiklusseaduse rikkujate arv grupiti (v.a. II grupp) ja kokku, kusjuures III grupi väärtused on sekundaarteljel.

Joonisel 1.3.1 on näha liiklushuligaanide arvude muutumist ajas. Üldiselt võib täheldada kindlat kasvutendentsi, kusjuures III grupi rikkujate arv ei muutu ajas üldise mustri järgi nii täpselt. Viimasest tähelepanekust ei saa aga midagi põhjapanevat järeldada, kuna III grupi rikkujate arv on suhteliselt väike ehk juhuslikkus mängib suurt rolli.

Tabel 1.3.2. Liiklushuligaanide üldarvud ja suhtelised sagedused aastate ja gruppide lõikes

	5 a. km	Aasta					
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Max rikkumiste arv	49,8	34	49	63	47	56	49
5 kuni 9 rikkumisega in. arv	2267,6	2234	1651	1725	2197	3531	4228
suhteline sagedus	90,0%	92,3%	89,5%	89,2%	88,9%	89,8%	91,9%
10 kuni 13 rikkumisega in. arv	177,2	135	140	138	186	287	275
suhteline sagedus	7,0%	5,6%	7,6%	7,1%	7,5%	7,3%	6,0%
14 ja enam rikkumisega in. arv	75,2	51	54	70	89	112	96
suhteline sagedus	3,0%	2,1%	2,9%	3,6%	3,6%	2,8%	2,1%
Kokku in. arv	2520	2420	1845	1933	2472	3930	4599

Tabelist 1.3.2 nähtub, et liiklushuligaanide üldarv on 2008. aastal võrreldes sellele eelnenud aastaga suurenenud 669 inimese ehk 17% võrra, kusjuures ainult 5 kuni 9 rikkumisega inimeste arvelt. 10 kuni 13 ning 14 ja enam rikkumisega inimeste arvud on vähenenud. Ühe inimese poolt pandi aasta jooksul maksimaalselt toime 49 liiklusseaduse rikkumist (kirjeldus: lisa 2).

Samuti on muutunud rikkujate suhteline sagedus grupiti. Võrreldes 2008. aastat 2007. aastaga, näeme, et 14 ning enam rikkumisega liiklejate osakaal on langenud ning 5 kuni 9 rikkumisega inimeste grupi osakaal tõusnud.

Järgnevalt uurime, kas 2008. aasta liiklushuligaanide arvudes esineb anomaaliat või on need loogilised. Loogilisteks peame arve, mis tõusevad või langevad vastavalt neile omastele trendidele ning arve, mis jäävad teatud usaldusvahemikku.

Lihtsuse ja selguse mõttes ning andmete vähesuse tõttu konstrueerime mudeli ise. Seejuures peame silmas, et mudel ei pea 100% paika ning täidab ainult suurema „sõela“ funktsiooni.

Mudelis eeldame ühtpidi, et standardhälve ehk väärtuse hälbumus valimi keskmisest aastatel 2003 kuni 2007 kehtib ka aastal 2008. Teisalt võrdleme 2008. aastat ainult 2007. aastaga ehk eeldame, et 2007. aasta arvud on nõrked keskmised (aluseks olevad arvud). Kokkuvõttes rakendame eelnevalt väljaselgitatud hajuvusvahemikku 2007. aasta arvudele.

Võrrandiks saame siis:

$$F(x_{2008}) = \begin{cases} \text{oluline, } |x_{2008} - x_{2007}| > \sigma_{2003 \text{ kuni } 2007} \\ \text{ebaoluline, } |x_{2008} - x_{2007}| \leq \sigma_{2003 \text{ kuni } 2007} \end{cases}$$

Võrratustes märgib σ vastavate aastate arvude standardhälvet ning x on teatud tunnuse väärtus vastaval aastal.

Antud mudeli rakendamise tulemusi võib tõlgendada järgnevalt: üheski inimeste arvu väljendavas 2008. aasta arvukarakteristikus anomaaliaid ei ole täheldada, s.t. aegreana käituvad arvud ootuspäraselt; grupiline kooslus on aga muutunud eelmise aastaga võrrelduna märkimisväärselt.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et liiklushuligaanide arvuline juurdekasv kokku on statistiliselt ebaoluline ja antud liikluskultuurilises keskkonnas tavaline ning ebaloomulikult suurt hüpet ei saa täheldada. Samas on II ja III grupis rikkujaid vähem kui eelnenud aastal.

2008. aasta rikkujate gruppide osakaalud on aga oluliselt muutunud: väiksem on lootusetult parandamatute liiklushuligaanide arv ning suurem on rikkujate arv, kelle liikluskultuuri saab parandada, lähtudes oletatavast eeldusest. Teaduslikke eeldusi mõjutatavuse osas töö autoril ei õnnestunud leida. Seega tuginetakse subjektiivsele hinnangule.

2. ESMAANALÜÜS

Kuna rikkujate profileerimisel ja nende kohta käiva statistika tegemisel ei saa üle ega ümber rikkumiste endi kirjeldusest, karistuspraktikast, liiklusõnnetustest ning väärteo toimepanemise vahenditest, siis järgnevalt jagame esmaanalüüsi viieks: rikkujate, rikkumiste, karistuste, liiklusõnnetuste ja sõidukite esmaanalüüs.

Meid huvitavad I ja III liiklejate grupp ja isikute üldarvud eraldi. II grupi jätame iseseisvana analüüsist üldjuhul välja.

2.1. Rikkujate esmaanalüüs

Sugu

Tabel 2.1.1 Rikkujate soolisus grupiti.

Sugu	Grupp			Kokku
	I	II	III	
Mees	4082	273	95	4448
Naine	146	2	1	147
Kokku	4228	275	96	4599

Üleval olevast tabelist näeme, et enamus ehk 97% liiklushuligaanidest on meessoost, kusjuures I grupis moodustab naiste osakaal kogu antud grupi rikkujate arvust 3,5% ning III grupis ainult 1%.

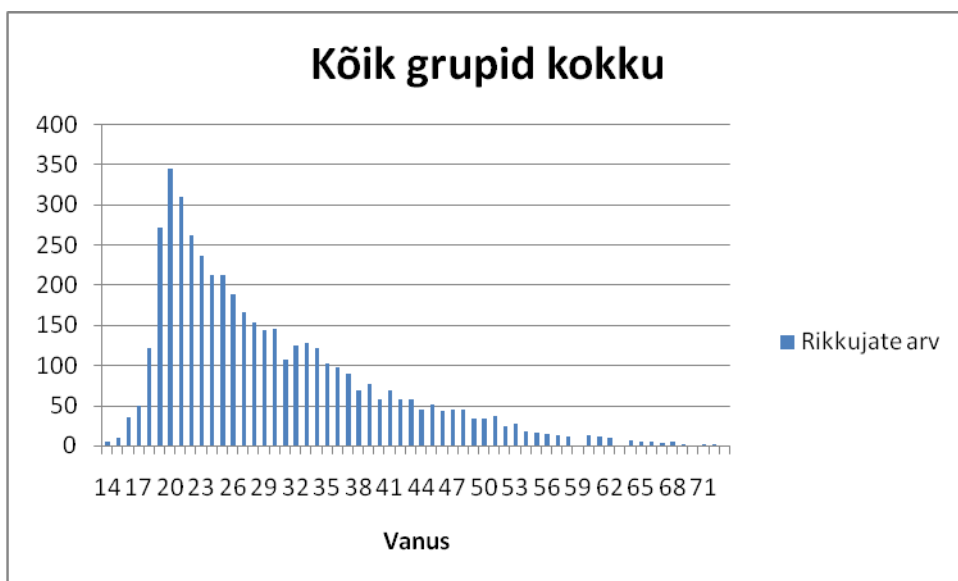
Vanus

Enne liiklejate vanust kirjeldama hakkamist eeldame, et kõik liiklusseaduse rikkumised on toime pandud 31. detsembril 2008. aastal, sest vastasel korral figureeriks enamus rikkujatest, sündmuste toimumise kuupäevade erisuse tõttu, mitmes vanusegrupis. Andmestik on rikkujad siis kas ühe aasta võrra vanemad või sama vanad, kui nad rikkumise toimepanemise hetkel olid.

Antud alapunktis räägime edaspidi rikkujate vanusest 2008. aasta 31. detsembri seisuga.

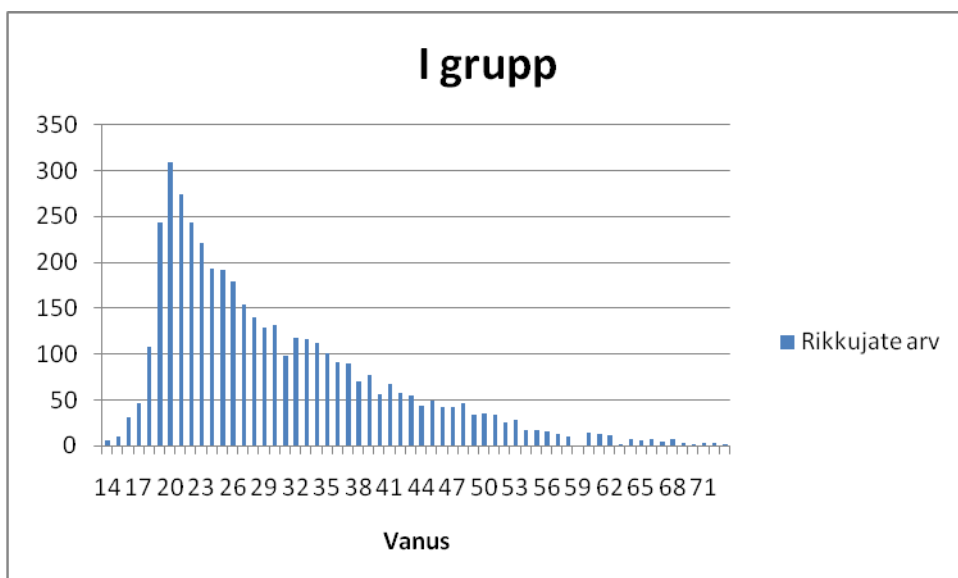
Aktiivsemaks vanusegrupiks nimetame vanuste vahemikku, mis on moodustatud arvu poolest keskmiselt enam, kogu valimisse sattunud, rikkujaid koondavatest järjestikulistest vanustest.

Intensiivsemaks vanusegrupiks nimetame vanuste vahemikku, mis on moodustatud arvu poolest keskmiselt enam, aktiivsemasse vanusegruppi sattunud, rikkujaid koondavatest järjestikulistest vanustest.



Joonis 2.1.2. Liiklushuligaanide vanuseline jaotus.

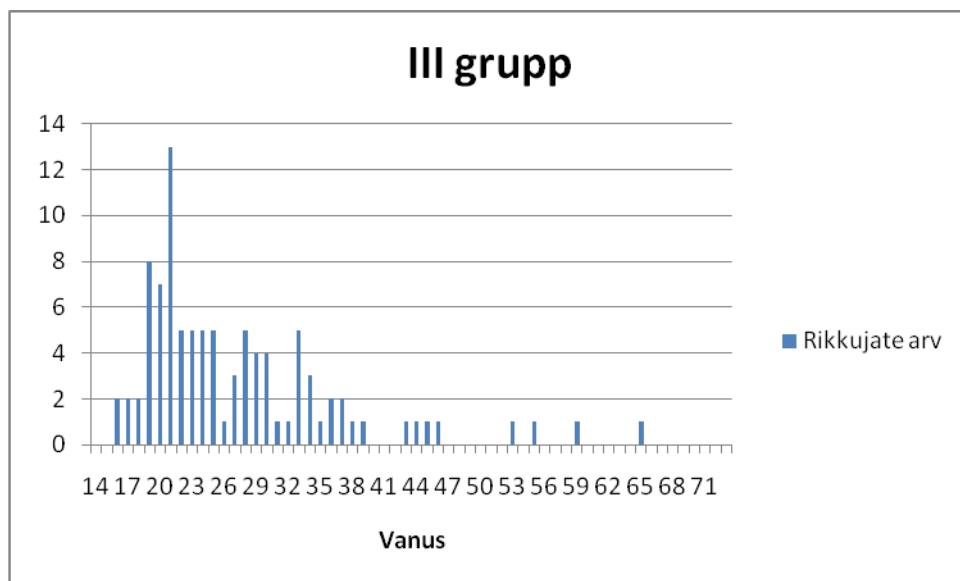
Kui kõiki liiklushuligaane kokku vanuse järgi liigitada, siis saame aktiivsemaks liikluseadust rikkuvate inimeste vanusegrupiks 18 kuni 39 aastat. Selles vanusegrupis esinevate isikute rikkumiste arv moodustab 81% kogu rikkumistest ehk 24 000 rikkumist. Intensiivseimate rikkujate vanusteks selle grupi sees on 19 kuni 26 eluaastat, kusjuures nende rikkujate poolt on 24 000 rikkumisest toime pandud 55%, kogu valimisse sattunud liiklejate rikkumistest 45%.



Joonis 2.1.3. Liiklushuligaanide vanuseline jaotus I grupis.

Joonisel 2.1.3 on kujutatud esimesse gruppi kuuluvate liiklushuligaanide vanuste histogramm. Kuna enamus liiklushuligaanidest kuulub I gruppi, siis vanuselise jaotuse põhjal on aktiivsemaks ja intensiivsemaks vanusegrupiks üldiselt samad vahemikud, ehk vastavalt 18 kuni 39 ning väikse erinevusega 19 kuni 27 eluaastat. Protsendiliselt panid aktiivsemasse vanusegruppi ehk 18 kuni 39

aastat kuuluvad isikud toime 80% kogu antud rikkujate grupi rikkumistest, intensiivseimasse gruppi kuulunud liiklejad aga 47,5% neist rikkumistest.



Joonis 2.1.4. Liiklushuligaanide vanuseline jaotus III grupis.

III rikkujate grupi vanuselise jaotuse järgi (joonis 2.1.4) saame rikkujate vähesuse tõttu eelpoolnimetatud järjestikuse printsiipi laiemalt rakendades aktiivsema vanusegrupi alla koondada rikkujad, kelle vanusteks on 19 kuni 33. Intensiivseimaks rikkujate vanusegrupiks saame 19 kuni 21 aastat. Aktiivsem grupp pani seal hulgas toime 75% III grupi rikkumistest ning intensiivseim vanusegrupp 29%.

Suhtluskeel

Tabel 2.1.5. Rikkujate suhtluskeel grupiti.

Suhtluskeel	Grupp			
	I	II	III	Kokku
eesti	2848	161	44	3053
vene	1275	101	45	1421
muu	105	13	7	125
Kokku	4228	275	96	4599

Tabelist 2.1.5 on näha, et enamus rikkujatest ehk 66% on eesti keelt kõnelevad isikud. Esimeses grupis on vastav protsent 67% ning kolmandas 46%. Statistikaameti 2000. aasta rahvaloenduse andmetel on ligi 67% Eesti elanikkonnast eesti keelt emakeelena kõnelev elanikkond ([4]), TNS Emori väitel elab 2007. aastal Eestis ligikaudu 420 000 vene keelt kõnelevat inimest ehk 32% rahvastikust ([5]). Seega peegeldab I grupp suhteliselt täpselt Eesti populatsiooni, III grupi liiklushuligaanide seas on suurem venekeelse elanikkonna aktiivsus võrreldes nende osakaaluga elanikkonnas.

Haridus

Tabel 2.1.6. Rikkujate haridustase grupiti.

Haridus	Grupp			
	I	II	III	Kokku
alg- või põhi	1251	141	50	1442
kesk	1210	76	33	1319
kõrg	194	6	2	202
määratlemata	1573	52	11	1636
Kokku	4228	275	96	4599

Tabelist 2.1.6 nähtub, et ligi 36% isikutel ei ole haridustaset määratletud, mis seab antud tunnuse väärtused andmekvaliteedi mõttes kahtluse alla. Kuna I grupis ja üldarvudes on veatõenäosus väga suur, siis jätame nende kohta käiva informatsiooni kõrvale. III grupis on määratlemata haridustasemega isikute protsent 11,5%. Loeme III grupi eksimistõenäosust aktsepteeritavaks ning järeldame andmete põhjal, et 14 ning enam rikkumisi panevad toime enamjaolt alg- ja põhiharidusega inimesed. Kõrgharidusega inimeste osakaal antud grupis on väga väike.

Sotsiaalne staatus

Tabel 2.1.7. Rikkujate sotsiaalne staatus grupiti.

Sots. Staatus	Grupp			
	I	II	III	Kokku
töotu	740	91	40	871
töötaja	1599	94	35	1728
õpilane	646	58	17	721
määratlemata	1243	32	4	1279
Kokku	4228	275	96	4599

Rikkujate sotsiaalsete staatuste (tabel 2.1.7) puhul on, nagu haridustaseme puhul, samuti põhjust kahelda andmekvaliteedi korrektsuses ning põhjapanevaid järeldusi teha ei ole võimalik.

Prioriteetsemate liiklusrikkumiste toimepanemine

Tabel 2.1.8. Prioriteetsemate liiklusrikkumiste toimepanemine grupiti.

Teatud LS paragrahve rikkunud isikute arv	§ 74. '1				§ 74. '19				§ 74. '22			
	Grupp			Kokku	Grupp			Kokku	Grupp			Kokku
	I	II	III		I	II	III		I	II	III	
Ei ole rikkunud	2521	75	20	2616	3156	168	55	3379	1426	91	38	1555
on rikkunud	1707	200	76	1983	1072	107	41	1220	2802	184	58	3044
sh max rikkumiste arv	9	10	20	20	4	5	7	7	7	8	6	8
sh 1-2 korda	1280	82	11	1373	1032	87	33	1152	1940	105	32	2077
sh 3-5 korda	411	74	18	503	40	20	7	67	846	71	23	940
sh 6-10 korda	16	44	33	93	0	0	1	1	16	8	3	27
sh 11 ja enam korda	0	0	14	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Kokku	4228	275	96	4599	4228	275	96	4599	4228	275	96	4599

Kogu valimi rikkujatest 43% on 2008. aastal jäänud politseile vahele juhtimisõiguseta mootorsõiduki juhtimisega (tabel 2.1.8). Seda kas siis vahepeal juhtimisõiguse äravõtmise või selle puudumise tõttu. Grupiti on sama protsent 40% I grupis ning 80% III grupis. Kõige enam rikkumisi ühe inimese kohta on III grupi kuuluval liiklejal, nimelt 20 rikkumist §74. '1 järgi aasta jooksul, kusjuures samas grupis on 11 ja enam korda sama paragrahvi rikkunud inimesi 14.

Olgu siinkohal mainitud, et kõikidest liiklushuligaanidest (4599 isikut) 104 inimest ehk 2% on olnud 2008. aastal kahtlustatavad ka KarS § 329 (karistuse kandmisest kõrvalehoidumine) järgi, kui juhtimisõigus on parasjagu karistusena ära võetud. Vastus sellele, kas antud protsent on liiga väike seetõttu, et inimesed kannavad oma karistuse ära, neil polegi juhtimisõigust või et nende isikute rikkumiste puhul ei ole algatatud piisavalt kriminaalmenetlusi, jääb praegu sellest analüüsist välja.

Joobes juhtimisega on kogu valimist vahele jäänud 26,5% rikkujatest, kusjuures I grupi rikkujatest 25,4% ja III grupi rikkujatest 43%. Enim kordi ehk 7 korda (5 korral väärteoasi lõpetati ning alustati kriminaalmenetlus) on aasta jooksul joobes juhtimisega vahele jäänud III grupi kuuluv liikleja.

Kiiruse ületamisega, olenemata paragrahvi lõikest, on kogu valimist vahele jäänud 66% rikkujatest, seejuures esimeses grupis on kiiruse ületamisega vahele jäänud isikuid samuti 66% ning kolmandas grupis 60% rikkujatest. Maksimaalselt on üks inimene aasta jooksul kiiruse ületamisega vahele jäänud kaheksal korral.

Tabel 2.1.9. LS § 74. '35 rikkunud isikute arvud koos turvavarustuse kasutamise nõuete eiramistega gruppide lõikes.

§ 74. '35	Grupp			
	I	II	III	Kokku
ei ole rikkunud	817	32	6	855
on rikkunud	3411	243	90	3744
sh turvavarustust	1826	142	59	2027
Kokku	4228	275	96	4599

Tabelist 2.1.9. näeme, et enamus ehk 81% rikkujatest on politseile vahele jäänud LS § 74. '35 rikkumisega, milleks on lühidalt liiklusnõuete muu rikkumine. I grupis on selle paragrahvi vastu eksinuid sama osakaal inimesi. III grupis on osakaaluks ligi 94%.

Rikkujatest 44% on eiranud turvavarustuse nõudeid (LE 60, 61, 68 p. 4, 68 p. 5 ja 231). I grupis on neid rikkujaid 43%, III grupis 61,5%.

2.2. Rikkumiste esmaanalüüs

Sagedasemad rikkumised

Tabel 2.2.1. Sagedasemad LS rikkumised grupiti.

LS paragrahv	Grupp			
	I	II	III	Kokku
§ 74. '35	7981	937	452	9370
§ 74. '22	5851	462	159	6472
§ 74. '1	3288	709	519	4516
§ 74. '7	1947	295	243	2485
§ 74. '19	1392	173	73	1638
§ 74. '36	1025	101	98	1224
§ 74. '15	746	64	19	829
§ 74. '17	624	64	26	714
§ 74. '31	351	43	18	412
§ 74. '37	200	17	5	222
Muud	1379	146	62	1587
Kokku	24784	3011	1674	29469

Kogu liiklushuligaanide poolt 2008. aastal toime pandud LS rikkumiste arv on ligi 30 000. Kui 2008. aastal registreeriti kokku umbes 261 000 liiklusseaduse rikkumist, siis moodustavad antud analüüsi valimisse kuuluvate rikkujate poolsed rikkumised 11,5% koguarvust. Antud aastal rikkus liiklusseadust kokku üle 166 000 inimese, s.t. liiklushuligaanid moodustavad alla 3% kõikidest rikkujatest. Jämedalt 3% rikkujatest paneb toime 11,5% rikkumistest. Kõige enam ehk 32% on liiklusnõuete muid rikkumisi. 22% rikkumistest on kiiruse ületamised, 15% juhtimisõigusega juhtimised ning 5,6% joobeseisundis mootorsõiduki juhtimised.

Rikkumised maakonniti

Tabel 2.2.2. Liiklushuligaanide rikkumised maakonniti.

Maakond	Grupp				
	I	II	III	Kokku	Kokku osakaal
Harju	11371	1462	828	13661	46,4%
Ida-Viru	3354	410	356	4120	14,0%
Tartu	1703	160	115	1978	6,7%
Pärnu	1651	231	88	1970	6,7%
Lääne-Viru	1213	236	115	1564	5,3%
Võru	770	54	30	854	2,9%
Viljandi	772	56	12	840	2,9%
Rapla	722	87	26	835	2,8%
Jõgeva	726	77	12	815	2,8%
Lääne	569	52	25	646	2,2%
Valga	564	46	17	627	2,1%
Järva	536	51	35	622	2,1%
Põlva	459	32	7	498	1,7%
Saare	234	32	5	271	0,9%
Hiiu	140	25	3	168	0,6%
Kokku	24784	3011	1674	29469	100,0%

Harju maakonnas on 2008. aastal liiklushuligaanide poolt toime pandud 46,4% rikkumistest (tabel 2.2.2), millest ligikaudu 70% Tallinna linnas. 14% rikkumistest registreeriti Ida-Virumaal, 6,7% Tartu ja Pärnu maakonnas ning 5,3% Lääne-Virumaal. Teistes maakondades registreeriti alla 5% kogu rikkumistest. Kui vaadata rikkumiste arve maakondades grupiti, siis suuri erinevusi täheldada ei saa. Üldiselt rikutakse liiklust enamjaolt suuremates linnades ning nende lähiümbruses. Suurt rolli LS rikkumiste arvukuses mängib ka liiklusjärelvalve teostamine intensiivsus teatud territooriumil.

Tabel 2.2.3. Liiklushuligaanide rikkumised prefektuuride teeninduspiirkondade lõikes.

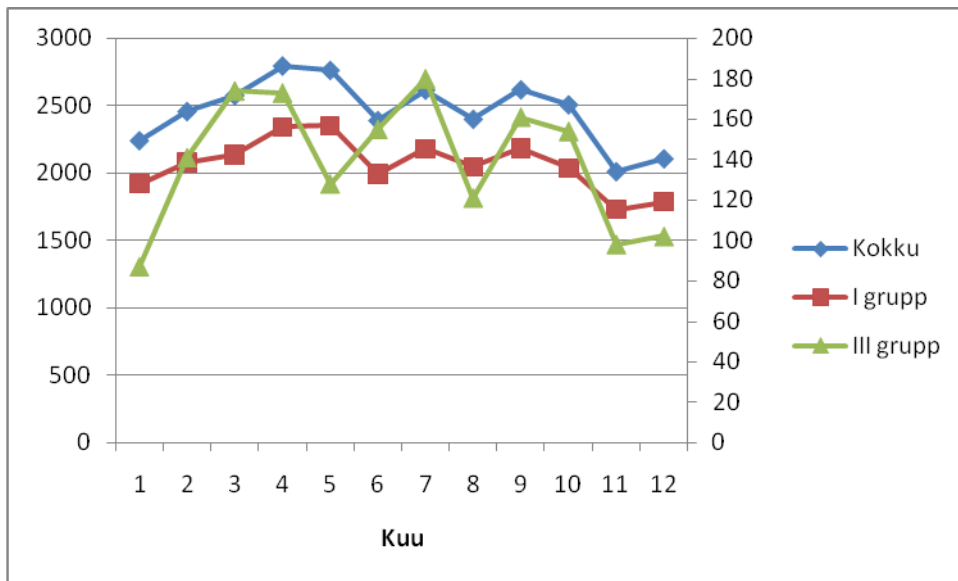
Asutus	Grupp				
	I	II	III	Kokku	Kokku osakaal
Põhja PP	11371	1462	828	13661	46,4%
Ida PP	4567	646	471	5684	19,3%
Lõuna PP	4994	425	193	5612	19,0%
Lääne PP	3852	478	182	4512	15,3%
Kokku	24784	3011	1674	29469	100,0%

Enamus rikkumistest on toime pandud Põhja või Ida Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas (tabel 2.2.3). Vastavad osakaalud rikkumiste koguarvust on 46,4% ja 19,3%. Kõige vähem tegutsevad liiklushuligaanid Lääne Politseiprefektuuri teeninduspiirkonnas, mida on näha ka eelmisest tabelist (tabel 2.2.2). Kui võrrelda seda liiklussageduste jaotusega põhi- ja tugimaanteedel ja elanikkonna jaotusega prefektuuride teeninduspiirkonnas (tabel 2.2.4), siis tundub see näitaja olevat rohkem võrreldav elanikkonna jaotusega. Ka elanike jaotusega võrreldes on rohkem liiklushuligaanide rikkumisi kindlaks tehtud Põhja PP ja Ida PP teeninduspiirkonnas. Seda mõjutab ka politsei liiklusjärelvalvealane töö, kuid arvestades politseiresursside jagunemist, siis on alust arvata, et seal liiklusjärelvalve oluliselt intensiivsem siiski ei ole.

Tabel 2.2.4. Liiklussagedus ja elanikkond prefektuuride haldusalade lõikes.

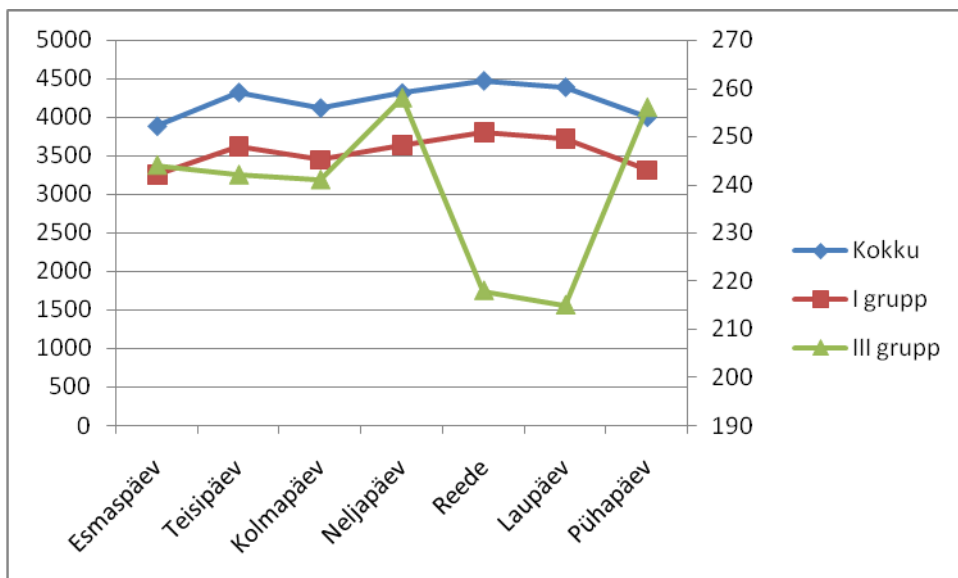
Asutus	Liiklussagedus ([6])				Elanikkond ([4])	
	Põhimaantee		Tugimaantee		elanike arv	% Eestist
	sagedus	% Eestist	sagedus	% Eestist		
Põhja PP	2499491	32,9%	485157	12,8%	523 277	39,0%
Ida PP	1120072	14,8%	510713	13,5%	238 094	17,8%
Lõuna PP	1788849	23,6%	1665832	43,9%	345 594	25,8%
Lääne PP	2182797	28,8%	1131893	29,8%	233 970	17,4%
KOKKU	7 591 209	100,0%	3 793 594	100,0%	1 340 935	100%

Rikkumiste toimumise aeg



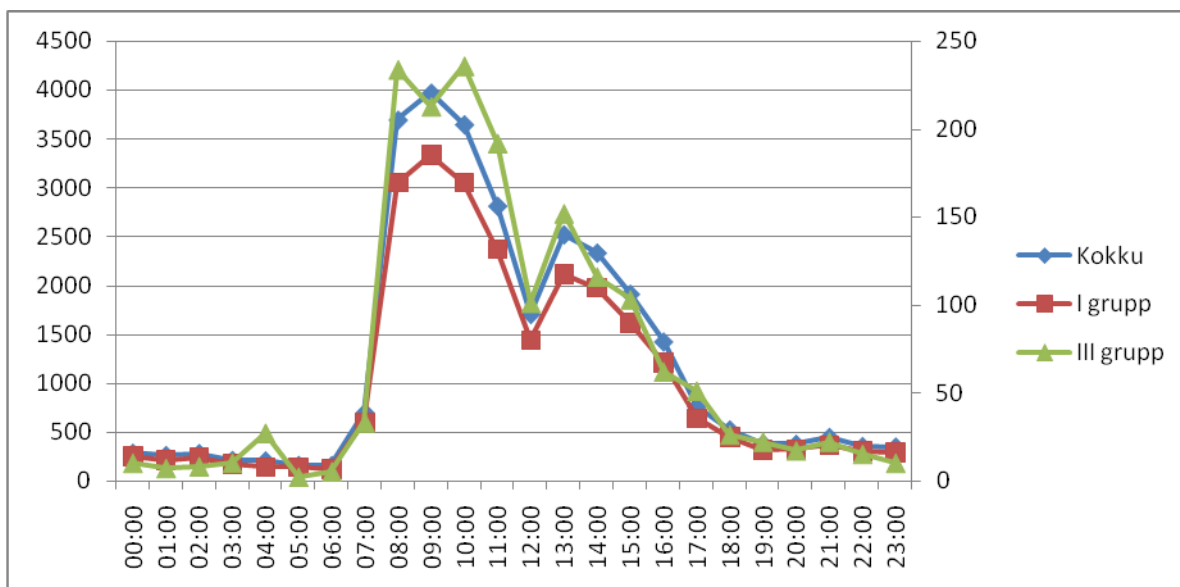
Joonis 2.2.5. Liiklushuligaanide rikkumised toimumise kuu järgi.

Üleval oleval joonisel on kujutatud liiklushuligaanide poolt toime pandud rikkumiste arve kuude lõikes, kusjuures I grupi ning kokku arvud on primaarsel vertikaalteljel ning III grupi väärtused sekundaarsel teljel. Jooniselt on näha, et rikkumiste arvud grupiti väga palju ei erine, s.t. järgivad üldist mustrit. Jooniselt võib veel täheldada seda, et rikkumiste arvud on keskmisest väiksemad novembrist veebruarini. Samuti on natuke rahulikum aeg juuni- ja augustikuu.



Joonis 2.2.6. Liiklushuligaanide rikkumised toimumise nädalapäeva järgi.

Joonisel 2.2.6. on kujutatud rikkumiste arve toimepanemise nädalapäevade lõikes. Üldarvus ning I grupis väga suuri kõikumisi päevade lõikes ei ole täheldada. Küll aga rikuvad III gruppi kuuluvad inimesed reedeti ja laupäeviti liiklusseadust vähem kui muidu.



Joonis 2.2.7. Liiklushuligaanide rikkumised toimumise kellaaja järgi.

Kõige enim liiklushuligaanide poolt toime pandud rikkumistest on registreeritud ajavahemikul 08.00 kuni 17.00, mis ongi inimeste aktiivseim ööpäeva periood (joonis 2.2.7, kus III grupi rikkumiste arv on sekundaarsel vertikaalteljel). Samas võib kontekstiväliselt öelda, et kõik Eestis 2008. aastal fikseeritud liiklusseaduse rikkumised jagunevad kellaegade vahel sama mustri järgi, s.t. liiklushuligaanide rikkumiste ajad ei erine ükskõik millise teise LS rikkuja poolt toime pandud rikkumiste aegadest. Samuti ei erine suuresti erinevate liiklejate gruppide käitumine kellaajaliselt.

2.3 Karistused

Tabel 2.3.1. Liiklushuligaanide rikkumiste eest määratud trahvid gruppide ja summa vahemike lõikes.

Rikkujatele määr. trahvid	Grupp			Kokku
	I	II	III	
0 krooni	6752	1017	742	8511
kuni 3000	14311	1409	603	16323
3001-6000	1155	163	94	1412
6001-10000	1236	157	77	1470
10001-15000	1086	173	82	1341
15001-18000	244	92	76	412
sh 18000	165	70	59	294
Kokku	24784	3011	1674	29469

Ligi 30 000 rikkumisest karistati trahviga 71% rikkumistest (tabel 2.3.1). Siinkohal tuleb silmas pida seda, et ühes väärtetasemel võib olla mitu rikkumist ning karistus määratakse ühe rikkumise eest ühe väärtetasja raames. Hetkel maksimaalne liiklusseaduse eest määratav rahaline karistus ehk 18 000-kroonine rahatrahv on määratud ligi 300 rikkumise puhul erinevatele inimestele. Kõige enam ehk 55% rikkumiste puhul karistati rikkujaid kuni 3000-krooniste trahvisummadega.

Tabel 2.3.2. Liiklushuligaanidele määratud trahvisummad ja keskmised trahvid grupiti.

Määratud trahvid	Grupp			
	I	II	III	Kokku
Summa kokku	51 133 510	7 882 120	4 450 560	63 466 190
Keskmine trahv	2063	2618	2659	2154
Keskmine trahv (v.a. 0 kr)	2836	3953	4775	3028
Trahvita/Rikkumisi suhe	27,2%	33,8%	44,3%	28,9%

2008. aasta liiklushuligaanidele määrati nende poolt toime pandud rikkumiste eest trahve kokku üle 63 miljoni krooni. Keskmine trahv, arvestades ka 0-krooniseid trahve (kas hoiatus, arest või eriõiguse äravõtmine), oli kõikide rikkumiste peale kokku üle 2100 krooni. I grupis oli sama näitaja 2063 krooni, II grupis 2618 krooni ning III grupis enim ehk 2659 krooni. Kui 0-krooniste trahvidega rikkumised välja jätta, saame rahatrahviga karistatud rikkumiste keskmiseks summaks kokku 3028 krooni. I grupis vastavalt 2836 krooni ning III grupis isegi 4775 krooni.

Järgnevalt uurime 0-krooniste trahvide suhet kogu rikkumiste arvu. Osakaal kokku on 29% kõikidest rikkumistest. Sama suhtarv I grupis on 27%, II grupis 34% ja III grupis 44%. Kuna need suhtarvud on parajalt suured, siis tekib küsimus, kas rikkumiste arvu suurenemisel muutub karistuse viis või on liiklushuligaanidel tihti mitu rikkumist ühes väärtetasel ning seetõttu ka suurem rikkumiste arv.

Selle kontrollimiseks võtame grupiti välja rikkumiste arvud, kus karistust ei ole (s.t. ei määratud rahatrahvi, aresti ega võetud juhtimisõigust ära). Neid rikkumisi on grupiti järgnevalt: I grupp 6316, II grupp 859, III grupp 547 ja kokku 7722. Vastavad suhtarvud rikkumiste arvudesse grupiti: I 26%, II 29%, III 33% ja kokku 26%. Näeme, et kui I gruppi kuuluval isikul on iga neljas, siis III gruppi kuuluval isikul iga kolmas rikkumine seotud mõne teise rikkumisega ühes väärtetasel.

Vaatame nüüd peale rahatrahvi muude karistusviiside (arestide, eriõiguse äravõtmiste rakendamiste summa) osakaalu kõikidest karistusotsustest. Karistusviisi osakaal on grupiti muutunud (0-krooniste trahvide väljajätmisel) järgnevalt: I 1%, II 5%, III 11% ja kokku 3%. Näeme, et ka karistamise viis muutub ühe inimese rikkumiste arvu suurenemisel – trahvimisest kas aresti kohaldamiseks või juhtimisõiguse äravõtmiseks.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et mõlemad väited peavad paika: rikkumiste arvu suurenemisel (inimese kuulumisel suurema rikkumiste arvuga gruppi) muutub karistuse viis (rahatrahv asendub aresti või juhtimisõiguse äravõtmisega) ja ka see, et III gruppi kuuluvatel inimestel on sagedamini mitu rikkumist ühes väärtetasel.

Tabel 2.3.3. Liiklushuligaanide pingerida karistusliikide ja gruppide järgi.

Koht	EÕ äravõtmised (kuud kokku)			Arestid (päevad kokku)			Trahvisummad (EEK kokku)		
	Grupp			Grupp			Grupp		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
1.		41				147			201600
2.			33		118				177600
3.		30		80					175860
4.	30				60				172140
5.	25				60				168000
6.	25					59			151320
7.	24					57			150000
8.	24					50			130140
9.	24			50				128100	
10.	23				45		111000		
11.	22			45				108000	
12.	21			45				107880	
13.	21				44			107400	

Tabelis 2.3.3 on karistamise meetmete ja rikkujate gruppide lõikes välja toodud liiklushuligaanide pingerida koos aasta jooksul toime pandud rikkumiste karistuste kogu suurusega. Iga karistuse liigi juures on isikud karistuse suuruse põhjal uuesti ritta seatud, s.t. kõige rohkem rahatrahve saanud isik ei pruugi olla summaarselt kõige enam arestipäevi saanud inimene. Viimane üldjuhul kehtib, v.a. ühel juhul, kus üks inimene figureerib nii rahatrahvide kui ka arestide pingereas.

Üle 100 000 krooni sai aasta jooksul trahvi 13 inimest, kellest pingerea esimesel kohal platseeruv liikleja kogus LS rikkumiste eest üle 200 000-krooni trahve. Selleks isikuks osutus 1975. aastal sündinud keskharitud Eesti kodakondsusega ja eesti keelt kõnelev mees. Tema puhul registreeriti 2008. aastal 33 liikluseaduse rikkumist, millest 31 olid Tallinna linnas. Kolmandik rikkumistest moodustavad juhtimisõiguseta mootorsõiduki juhtimised. Ühe korra jäi antud isik vahele joores juhtimise ning 5 korda ka kiiruse ületamisega. Nimetatud liiklushuligaan on kahe aasta jooksul põhjustanud 3 liiklusõnnetust (politseile teatatud), milles keegi kannatada ei ole saanud.

Arestipäevi kogunes aastaga ühel III grupi liiklejal peaaegu 5 kalendrikuu jagu. Tegu on 1987. aastal sündinud Eesti kodakondsusega algharitud eesti keelt kõneleva õpilasest noormehega. Nimetatud isiku puhul on aasta jooksul fikseeritud 16 liikluseaduse rikkumist, millest enamus Tartu- ning osa Võrumaal. 16 rikkumisest 11 olid juhtimisõiguseta mootorsõiduki juhtimised ning 1 joores juhtimine. Rahatrahve antud isikule ei määratudki. Teda karistati ainult arestidega.

Eriõigus ehk antud kontekstis mootorsõiduki juhtimisõigus võeti ühel inimesel ära kokku 41 kuuks. Antud liikleja tausta uurides selgus, et kõik tema 11 rikkumist olid toime pandud Narva linnas, muuhulgas jäi ta 5 korda aasta jooksul vahele joores juhtimisega, nendest 2 korda ühel ja samal päeval. Trahve kogunes tal aastaga üle 80 000 krooni. Antud isik on sündinud 1961. aastal ehk 2008. aasta lõpu seisuga 47-aastane kesk-erihariduse omandanud Venemaa kodakondsusega vene keelt kõnelev ettevõtjast mees. Antud isik on samal aastal põhjustanud ka ühe liiklusõnnetuse (politseile teatatud), milles keegi kannatada ei saanud.

Tabelist näeme, et paadunud liiklushuligaanid ehk III grupi liikmed on saanud võrreldes teiste gruppidega kõige suuremaid summaarseid rahatrahve ehk 8 esimest kohta, mis on ühelt poolt loogiline, sest neil on kõige rohkem rikkumisi, kuid kui vaadata teiste karistusliikide pingeridu, siis nendes III grupp ei domineeri. Tekib küsimus, kas ei oleks mõttekam III gruppi kuuluvate isikute suhtes rakendada rohkem muid karistusmeetmeid? Juhtimisõiguseta mootorsõiduki juhtimise eest, juhul kui juhtimisõigust ei olegi inimesel kunagi olnud või on see ära võetud, ei saa muidugi eriõiguse äravõtmist kohaldada. Karistuste mõju analüüsimine on eraldi lai teema, millele selles töös pikemalt ei keskenduta.

2.4 Liiklusõnnetused

Tabel 2.4.1. Liiklusõnnetused aastatel 2003 kuni 2008, mis on põhjustatud liiklushuligaanide poolt.

Aastatel 2003 kuni 2008 LÕ põhjustanud	Grupp			
	I	II	III	Kokku
ei ole põhjustanud	3201	189	54	3444
on põhjustanud	1027	86	42	1155
max. kordi	4	5	5	5
sh 1 kord	855	58	27	940
sh 2-3 korda	164	26	14	204
sh 4-5 korda	8	2	1	11
Inimesi kokku	4228	275	96	4599
LÕ arv kokku	1244	125	64	1433

Tabelist 2.4.1 selgub, et valimisse sattunud liiklushuligaanidest 1/4 on põhjustanud aastatel 2003 kuni 2008 kokku 1433 liiklusõnnetust. I grupi liiklejatest on põhjustanud 24,3% inimestest liiklusõnnetuse, III grupi puhul on vastav protsent 44%. Kaks rikkujat on neil aastatel põhjustanud kumbki 5 avariid, 9 rikkujat igaüks 4 liiklusõnnetust.

Tabel 2.4.2. Liiklusõnnetused aastal 2008, mis on põhjustatud liiklushuligaanide poolt.

Aastal 2008 LÕ põhjustanud	Grupp			
	I	II	III	Kokku
ei ole põhjustanud	3660	227	75	3962
on põhjustanud	568	48	21	637
max. kordi	3	4	3	4
sh 1 kord	503	34	16	553
sh 2-3 korda	65	13	5	83
sh 4-5 korda	0	1	0	1
Inimesi kokku	4228	275	96	4599
LÕ arv kokku	642	66	27	735

Aastal 2008 on ligikaudu 14% liiklushuligaanidest põhjustanud liiklusõnnetuse (tabel 2.4.2). I grupis on vastav protsent 14% ning III grupis 22%. Maksimaalselt on üks liiklushuligaan aasta jooksul põhjustanud 4 liiklusõnnetust, 12 inimest on seda teinud 3 ning 70 inimest 2 korral. Liiklushuligaanide poolt kokku on põhjustatud 735 liiklusõnnetust, mis moodustab üle 12% kõikidest politseis registreeritud liiklusõnnetustest. Kogu valimi poolt põhjustati 191 inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 2 inimest ning sai viga 189 inimest. Kokku oli 2008. aastal 1860 inimkannatanutega

liiklusõnnetust, seega ligikaudu 10% inimkannatanutega liiklusõnnetustest on põhjustatud valimisse kuuluvate liikluligaanide poolt. Liikluligaanidest sai nendes liiklusõnnetustes kokku viga 74 inimest ning hukkus 1.

Tabel 2.4.3. Liikluligaanide poolt 2008. aastal põhjustatud liiklusõnnetused maakonniti.

Maakond	Grupp				Kokku osakaal
	I	II	III	Kokku	
Harju	308	43	19	370	50,3%
Ida-Viru	103	4	3	110	15,0%
Tartu	56	1	0	57	7,8%
Lääne-Viru	36	4	0	40	5,4%
Viljandi	29	2	0	31	4,2%
Pärnu	25	2	3	30	4,1%
...	85	10	2	97	13,2%
Kokku	642	66	27	735	100,0%

Enamus liiklusõnnetusi toimus 2008. aastal, nagu arvata võis, Harjumaal (tabel 2.4.3). Mõnevõrra üllatuslikult on suurlinnu ümbritsevate maakondade kõrval liiklusõnnetuste arvu poolest esile kerkinud Viljandi maakond.

2008. aastal oli Eesti Riikliku Autoregistrikeskuse andmetel Eestis arvel 657 094 mootorsõidukit ([2.]). Kuna isikutel võib olla mitu autot ja mootorratas jne, siis tuleks seda arvu vähendada reaalselt liikluses osalevate autode arvuks, et teada saada ligikaudset liiklejate arvu. 2008. aasta 9 kuu viimase päeva seisuga oli Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel jõusolevaid kohustusliku kindlustuse lepinguid 565 100 ([3.]).

Kuna me ei tea täpset liiklejate arvu ning liiklejate liiklemise intensiivsust, siis eeldame nüüd, et Eestis oli aktiivseid mootorsõidukijuhte 2008. aastal ligikaudu 565 100. See arv ei ole küll veel täpne, sest ei arvesta asjaolusid, kui üks inimene sõidab mitme sõidukiga (nt ettevõtte ja oma auto(de)ga) või kui mitu inimest sõidab ühe autoga. Antud kontekstis eeldame aga, et need asjaolud tasakaalustavad teineteist ning seeläbi jätavad ruumi järelduste juures eksimiseks.

Valimisse sattunud liikluligaanid (4599 inimest) moodustavad sel juhul kogu liiklejatest 0,8%. Ometi on nende poolt põhjustatud inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv kogu liiklusõnnetuste arvust üle 10%. Ühesõnaga, jämedalt 1% liiklejatest põhjustab 10% liiklusõnnetustest, kusjuures I gruppi kuuluvatest liiklusõnnetusi põhjustanud liikluligaanidest on aasta jooksul põhjustanud keskmiselt 1,13, II gruppi kuuluvatest liiklejatest 1,38 ning III gruppi kuuluvatest inimestest 1,29 liiklusõnnetust. Kuna liikluligaanide osakaalu kogu liiklejate arvust ümardasime 0,8%-lt 1%-ni, saame aktiivsete mootorsõidukijuhtide arvu vahemikuks 459 900 kuni 565 100, s.t. kui aktiivsete mootorsõidukijuhtide reaalne arv jääb antud vahemikku, siis peab järeldus paika.

2.5 Autod

Siinkohal toome välja sõidukite kohta käiva informatsiooni pärimise loogika. Liiklushuligaani isikuga seotakse episoodid, kus on fikseeritud liiklusseaduse rikkumine (sh liiklusõnnetused). Episoodiga seotakse transpordivahend (ühes episoodis võib olla mitu transpordivahendit), kusjuures episoodiga seotud transpordivahendiga peab olema seotud liiklushuligaani isik. Siit tuleb päringu loogikast tingituna väike viga liiklusvahendite arvudesse sisse, kuna ühes episoodis võib olla mitu liiklusvahendit, mis on seotud valimisse kuuluvate isikutega. Vastav veaprotsent on 0,4615%.

Nagu selgub, on aga osa rikkumisi toime pandud mootorsõiduki juhtimist käsitletavate liiklusseaduse paragrahvide järgi, kuid episoodiga ei ole seotud transpordivahendit. Siit saame, mitte väga peensusteni minnes, andmekvaliteedi veaprotsendiks määratlemata transpordivahendite puhul ligikaudu 41%. Järgnevalt kohendame liiklusvahendite koguarve antud veaprotsentidega proportsionaalselt, s.t. vastavalt transpordiliigi osakaalu järgi.

Tabel 2.5.1. Liiklushuligaanide poolt toime pandud rikkumistega seotud transpordi liigid grupiti.

Transpordi liik	Grupp				Kokku osakaal
	I	II	III	Kokku	
sõiduauto	20721	2679	1505	24909	84,5%
veoauto	2655	206	68	2927	9,9%
ilma sõidukita (jalakäija)	841	87	93	1021	3,5%
mootorratas	303	34	6	342	1,2%
traktor	79	0	0	79	0,3%
buss	45	0	0	45	0,2%
haagis	31	1	1	33	0,1%
kvadrik (ATV)	28	2	0	30	0,1%
jalgratas	23	1	1	25	0,1%
mopeed	19	0	0	19	0,1%
motoroller	14	0	0	14	0,0%
muu sõiduk	11	0	0	11	0,0%
sihtotstarbeline	6	0	0	6	0,0%
kaubik	5	0	0	5	0,0%
ekskavaator	2	1	0	3	0,0%
väikebuss	1	0	0	1	0,0%
Kokku	24784	3011	1674	29469	100,0%

Tabelist 2.5.1 näeme, et peaaegu 85% liiklusrikkumistest pannakse toime sõiduautoga ning ligi 10% veoautodega. Jalakäijana on liiklusseadust rikutud 3,5% juhtudest. Siinkohal tasub viidata asjaolule, et rikkujateks on ikka liiklushuligaanid, s.t. liiklusseaduse eirajad rikuvad seadust nii autojuhi kui ka jalakäija rollis. Grupiti võib suuri erinevusi täheldada III grupis, kuhu kuuluvad enim liiklusseadust rikkunud inimesed, nimelt on seal suhteline jalakäijana toime pandud rikkumiste osakaal, võrreldes teiste gruppidega, suurem (osakaal 5,6%).

Kuna enamus liiklusseaduse rikkumisi pannakse toime sõiduautodega, siis järgnevalt keskendume ainult neile.

Tabel 2.5.2. Liiklushuligaanide poolt 2008. aastal sõiduautodega toime pandud rikkumiste arvud valitud automarkide ja gruppide lõikes.

Sõiduauto mark	Grupp				Kokku osakaal
	I	II	III	Kokku	
BMW	3369	602	312	4286	17,2%
AUDI	2180	292	114	2586	10,4%
MERCEDES BENZ	2123	218	205	2547	10,2%
VOLKSWAGEN	2204	241	101	2545	10,2%
FORD	1811	251	170	2234	9,0%
OPEL	1434	253	217	1908	7,7%
TOYOTA	990	130	38	1158	4,6%
MAZDA	673	103	40	816	3,3%
HONDA	710	66	39	815	3,3%
NISSAN	645	67	37	749	3,0%
...	4581	456	231	5266	21,1%
Kokku	20721	2679	1505	24909	100,0%

Kõige sagedamini kasutati liiklusseaduse rikkumiseks sõiduautot BMW, seda iga grupi lõikes (tabel 2.5.2). Üle 10% osakaaluga olid veel „Audi“, „Mercedes Benz“ ja „Volkswagen“ automargid. Kogu rikkumiste sagedustabelist selgub, et üle 1% rikkumistest pandi toime 18 erineva automargiga (lisa 1, tabel 2).

I grupi viie esimese automargi pingerida: „BMW“, „Volkswagen“, „Audi“, „Mercedes Benz“ ja „Ford“. III grupi puhul: „BMW“, „Opel“, „Mercedes Benz“, „Ford“ ja „Audi“. Suurel määral automargid kattuvad, s.t. liiklushuligaanide eelistused automarkide osas on rikkumiste arvust olenemata samad.

Uurides rikkumisi automarkide ja mudelite lõikes, leiame, et kõige enam rikkumisi on toime pandud Volkswagen „Golf-ga“, sellele mudelile järgnevad Volkswagen „Passat“ ning BMW „525“. Kõige sagedamini pandi Opelitest rikkumisi toime mudeliga „Vectra“. Mercedes Benzidest kasutati kõige sagedamini mudelit „C 180“, Fordi puhul oli mudeliks „Escort“. See asjaolu on tingitud sellest, et BMW-l ja Mercedes Benz-l on väga palju erinevaid mudeleid. Kui BMW-sid seerianumbrite lõikes lahata, siis on enim rikkumisi toime pandud, juhtides 5. ning 3. seeria autosid. Mercedes Benz-de puhul on populaarseimaks seeriaks „E“, siis „C“ ning „S“.

Tabel 2.5.3. Eestis arvel enim levinud sõiduauto markide kohandatud osakaalud kõikidest autodest.

Auto mark	Osakaal
Volkswagen	12,1%
Ford	10,2%
Audi	8,3%
Opel	8,1%
BMW	6,0%
Toyota	5,6%
Mercedes Benz	4,6%

Kui me eeldame lihtsuse mõttes, et Eestis liikleb eelpool nimetatud 565 100 mootorsõidukijuhti ning et igaüks rikub liiklust ühe ja sama autoga, s.t. autosid on sama palju kui juhte, siis saame ARKi andmetel liikluses olevate autode markide osakaaludeks mõnevõrra erinevad arvud kui rikkumiste tabelist näib, ehk et rikkumise toimepanemise vahendi osakaal ei ole päris juhuslikult seletatav (tabel

2.5.2 ja tabel 2.5.3). Muidugi võib erinevatel aegadel üks isik juhtida mitut autot ning mitu inimest ühte autot, kuid antud juhul oletame lihtsuse mõttes, et need võimalused tasakaalustavad teineteist ning et igaüks sõidab ühe autoga.

Tabelist 2.5.3 näeme, et kuigi Volkswagen marki sõiduautosid on Eesti liikluses enim ehk 12,1%, kasutatakse neid liiklusseaduse rikkumiste toimepanemisel 10% juhtudel, mis ei ole märkimisväärne erinevus. Kõige enim erinevad BMW ja Mercedes Benz sõiduauto markide osakaalud erinevates kontekstides. BMW-sid on eelduste põhjal Eesti liikluses umbes 6% kõikidest autodest, kuid nendega on toime pandud 17,2% rikkumistest. Mercedes Benz marki sõiduautosid on Eestis liiklevatest autodest ligikaudu 4,6%, kuid nendega on toime pandud 10,2% rikkumistest.

Tabel 2.5.4. Liiklushuligaanide poolt 2008. aastal sõiduautodega toime pandud rikkumiste arvud sõiduvahendi omanike ja gruppide lõikes.

Auto omanik	Grupp				
	I	II	III	Kokku	Kokku osakaal
Ettevõtte	8053	873	374	9297	37,3%
Eraisik	12668	1806	1131	15612	62,7%
Kokku	20721	2679	1505	24909	100,0%

Üleval olevast tabelist näeme, et 37,3% rikkumistest on 2008. aastal toime pandud kas liisingufirmale või mõnele muule ettevõttele kuuluva sõiduautoga. I grupi puhul on vastav protsent 39% ning III grupis 25%. Kuna liisingufirmadele või muudele ettevõtetele kuuluvate autode osakaal on suhteliselt suur, siis võiks leida meetmeid omaniku vastutuse suurendamiseks ja liiklushuligaanidele „kaudsete sanktsioonide“ rakendamiseks läbi liisingufirmade või kindlustusseltside. Nt aastas rohkem kui 5 liiklusrikkumist toime pannud isiku suhtes võiks rakendada teatud karmimaid tingimusi liisingu ja kindlustuse andmisel vms. Nagu eelnev analüüs näitas, on nad ka liikluses ohtlikumad, põhjustades rohkem liiklusõnnetusi.

Antud analüüs ei keskendu, nagu ka eelnevalt mainitud, karistuste täitmise analüüsile, s.t. kas ja millises ulatuses on määratud trahvid tasutud ja arestid kantud ning milline on olnud karistuse mõju. Kuid juba ainuüksi aastas rikkumiste korduvuse ja määratud karistuste põhjal võib hinnata määratud tavapärase karistuse mõju liiklushuligaanide liikluskäitumisele väikeseks. Lisaks eeltoodule võiks ühe meetmena kaaluda liiklushuligaanidelt võtta ära rikkumiste vahend ehk sõiduk, millega kahjustatakse läbi liiklusõnnetuste ka väga paljude teiste inimeste vara ja tervist. Võimalik, et maailmas on välja töötatud ka efektiivseid psühholoogilisi koolitusi vms, mis nende liikluskäitumist rohkem mõjutaks. Nende võimalike mõjutusvahendite väljatöötamine ja rakendamine eeldaks omaette põhjalikku analüüsi, sh õiguslikku analüüsi ning tõenäoliselt õigusaktides vastavaid muudatusi (nt sõiduki kui kuriteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist võimaldab praegu kriminaalmenetlus, väärteomenetluses pole see võimalik). Õiguslikele aspektidele antud analüüs ei keskendu, küll aga annab vajadusel aluse otsuse kaalutlemisel selliste meetmete rakendamiseks.

Tabel 2.5.5. Liiklushuligaanide poolt 2008. aastal liiklusseaduse rikkumisel kasutatud sõidautode vanused grupiti.

Autode vanus	Grupp			
	I	II	III	Kokku
Andmed puuduvad	964	104	63	1131
Andmed olemas	19757	2575	1442	23778
sh mood ¹	16	16	16	16
sh mediaan ²	12	14	16	12
sh keskmine	11	13	14	11

Liiklusseaduse rikkumistel liiklushuligaanide poolt, kasutati keskmiselt 11 aasta vanuseid autosid, kusjuures III grupi liiklejad kasutasid mõnevõrra vanemad masinaid (tabel 2.5.5). Keskmete arvutamisel ei kasutatud neid sõidukeid, millel väljalaske aasta andmed puudusid. Olgu siinkohal veel mainitud, et liiklusseaduse rikkumisel populaarseima automargina kasutatud BMW sõidukite keskmised vanused on keskmiselt ühe aasta võrra vanemad kui kogu valimi keskmised, kuid jaotus on samasugune.

¹ vaadeldava suuruse kõige sagedamini esinev väärtus

² arv, millest suuremaid ja väiksemaid väärtusi on variatsioonireas ühepalju

KOKKUVÕTE

Liiklushuligaanide üldarv on viimastel aastatel kasvanud. 2008. aastal oli, võrreldes eelneva aastaga, 17% rohkem liiklushuligaane. 14 ja enam liiklusseaduse rikkumisega aasta jooksul vahele jäänud isikute arv vähenes. Muutunud on ka gruppide osakaalud: suurem on väiksema hulga rikkumistega huligaanide osakaal.

Aktiivsemalt rikuvad liiklusseadust 18-39-aastased inimesed, intensiivsemalt seejuures 19- kuni 26-aastased. III gruppi kuuluvate liiklejate puhul on intensiivsemalt liiklusseadust rikkuvate inimeste vanusevahemikuks 19 kuni 21 eluaastat.

Kogu valimi rikkujatest 43% on 2008. aastal politseile vahele jäänud juhtimisõiguseta juhtimisega, 26,5% joobes juhtimisega ning 66% kiiruse ületamisega. 44% rikkujatest on eiranud turvavarustuse nõudeid.

Kokku pandi aasta jooksul liiklushuligaanide poolt toime ligi 30 000 rikkumist. Kõige rohkem rikkumisi ehk 46,4% oli Harju maakonnas. Enamus rikkumistest olid LS §74. '35, §74. '22, §74. '1, §74. '7 ja §74. '19 järgi. Rikkumiste arv kuude lõikes jaotub enam-vähem ühtlaselt. Juuni- ja augustikuu olid natuke rahulikumad. III grupi huligaanide puhul on tunduvalt rahulikumad ajad reeded ja laupäevad. Antud aastal rikkus liiklusseadust kokku üle 166 000 inimese, s.t. liiklushuligaanid moodustavad alla 3% kõikidest rikkujatest. Jämedalt 3% rikkujatest paneb toime 11,5% rikkumistest.

2008. aastal määrati liiklushuligaanidele trahve kokku üle 63 miljoni krooni eest. Maksimaalselt kogus üks inimene aasta jooksul üle 200 000 krooni rahatrahve. Üks huligaan kogus 147 arestipäeva ning teine kaotas kokku 41 kuuks juhtimisõiguse. Enim trahve said III gruppi kuuluvad isikud, kes on nõ paadunud liiklushuligaanid. Nende puhul tuleks rakendada muid karistusviise.

Aastatel 2003 kuni 2008 on antud liiklushuligaanidest 1/4 põhjustanud kokku 1433 liiklusõnnetust. III gruppi kuuluvatest huligaanidest põhjustas neil aastatel liiklusõnnetuse 44%. 14% kogu liiklushuligaanidest ehk 637 isikut on 2008. aastal põhjustanud liiklusõnnetuse, kusjuures III gruppi kuuluvatest inimestest on liiklusõnnetuse põhjustanud 22% inimestest. Võib öelda, et jämedalt 1% liiklejatest (antud liiklushuligaanid) põhjustavad 10% kogu Eestis toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest.

Ligi 85% rikkumistest pandi toime sõiduautodega. Kõige populaarsemad rikkumiste toimepanemise vahenditeks olid BMW-d, Audi-d ja Mercedes Benz-id. Sõiduautode aritmeetiline keskmine vanus oli 11 aastat. Enamus autodest olid eraomanduses.

JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD

Antud analüüsist selgub, et liiklushuligaanid on tõsine probleem. Tõenäosus, et nad põhjustavad liiklusõnnetuse või panevad toime liiklusrikkumisi on kordades kõrgem kui mittehuligaanidel. Kui liiklushuligaane poleks või nad muudaks oma senist liikluskäitumist, võiks jääda olemata ligikaudu 10% inimkannatanutega liiklusõnnetustest ning 11% liikluseaduse rikkumistest, millega pannakse iga päev ohtu paljude inimeste elu ja tervis.

Analüüsi alguses jagasime huligaanid kolme gruppi, millest esimene tähistas rikkujate hulka, keda on võimalik kergemini seadusekuulekusele tagasi pöörata ning kolmas koondas endasse subjektiivsetel alustel lootusetult parandamatuid liiklushuligaane.

Selge on see, et esimese ja kolmanda grupi liiklushuligaane tuleb korrale kutsuda mõnevõrra erinevatel viisidel. Eespool mainitud liiklushuligaanidele „kaudsete sanktsioonide“ rakendamist läbi liisingufirmade ja kindlustusseltside võiks kohaldada pigem esimese ja näiteks ka teise huligaanide grupi puhul. Võimalik, et maailmas on välja töötatud ka efektiivseid psühholoogilisi koolitusi vms, mis nende liikluskäitumist rohkem mõjutaks ja millega mõnda vähemefektiivset karistusviisi asendada.

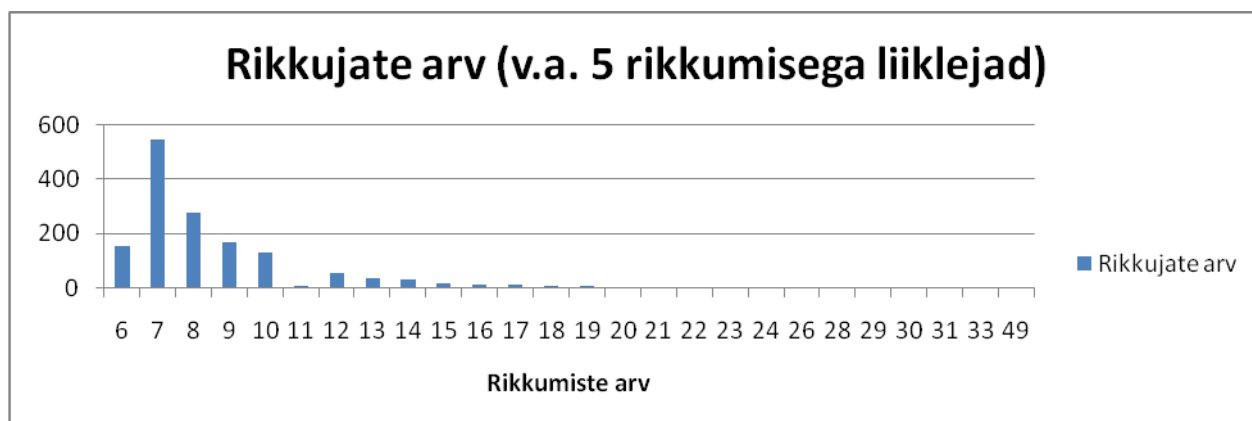
Kolmanda grupi paadunud huligaane tuleks korrale kutsuda aga veelgi karmimate meetmetega.

Nagu analüüsist välja tuli, sõidavad liiklushuligaanid põhiliselt vanemate sõiduautodega, mille turuväärtus ei ole oma vanusele viidates kõige suurem. Üks lahendus oleks III grupi kuuluvate huligaanide puhul kasutada sõiduauto kui korduva rikkumise toimepanemise vahendi konfiskeerimist alates teatud ohtlikkuse astmest teiste liiklejate suhtes. Seda siis süütegude ennetamiseks ja ka korduvate väärtegude puhul. Praegu on võimalik kriminaalmenetluses kuriteo toimepanemise vahendina sõiduki konfiskeerimine nt korduvalt joobes mootorsõiduki juhtimise või surma põhjustamise eest liiklusõnnetuses. Kui on selge, et inimene talle määratud trahve ei suuda maksta, siis ei suuda ta ka uut süütegude toimepanemise vahendit endale soetada. Probleemseks kohaks antud juhul on ettevõtete ja liisinguautod, kuid ettevõtte peaks suurendama mootorsõidukit kasutava juhi vastutust ning rakendama omapoolseid meetmeid liiklushuligaani ohjamiseks.

Juhi ohtlikkuse astme mõõtmiseks võiks kasutada praegu aktuaalseks teemaks olevat liiklusrikkumiste nn punktisüsteemi. Käesolev analüüs annab piisavalt hea aluse selle vajalikkuse otsustamiseks.

Nende võimalike mõjutusvahendite väljatöötamine ja rakendamine eeldab aga omaette põhjalikku, sh õiguslikku analüüsi, mida käesolev töö ei puudutanud.

LISA 1



Joonis 1. Rikkujate arv 2008. aastal registreeritud rikkumiste arvu põhjal, kust on joonise selguse mõttes välja jäetud 5 rikkumisega inimeste arv, kuna neid on väga palju.

Tabel 2. Liiklushuligaanide poolt 2008. aastal sõiduautodega toime pandud rikkumiste arvud kõikide automarkide ja gruppide lõikes.

Sõiduauto mark	Grupp				
	I	II	III	Kokku	Kokku osakaal
BMW	3369	602	312	4286	17,2%
AUDI	2180	292	114	2586	10,4%
MERCEDES BENZ	2123	218	205	2547	10,2%
VOLKSWAGEN	2204	241	101	2545	10,2%
FORD	1811	251	170	2234	9,0%
OPEL	1434	253	217	1908	7,7%
TOYOTA	990	130	38	1158	4,6%
MAZDA	673	103	40	816	3,3%
HONDA	710	66	39	815	3,3%
NISSAN	645	67	37	749	3,0%
MITSUBISHI	502	69	32	604	2,4%
VOLVO	503	56	35	594	2,4%
PEUGEOT	413	21	36	471	1,9%
Määratlemata	339	22	9	370	1,5%
CITROEN	310	23	21	354	1,4%
CHRYSLER	283	23	33	340	1,4%
VAZ	245	77	11	333	1,3%
RENAULT	257	43	5	304	1,2%
HYUNDAI	207	18	19	244	1,0%
KIA	146	37	5	188	0,8%
LEXUS	156	8	2	165	0,7%
SUBARU	148	2	4	154	0,6%

Tabel jätkub järgmisel lehel.

Sõiduauto mark	Grupp				
	I	II	III	Kokku	Kokku osakaal
SAAB	133	3	6	142	0,6%
SEAT	123	15	1	139	0,6%
JEEP	122	2	0	124	0,5%
CHEVROLET	80	1	3	84	0,3%
FIAT	60	1	3	64	0,3%
ROVER	56	0	3	59	0,2%
PORSCHE	57	1	0	58	0,2%
JAGUAR	56	0	0	56	0,2%
DODGE	52	2	0	54	0,2%
SUZUKI	42	10	0	52	0,2%
CADILLAC	46	0	0	46	0,2%
ALFA ROMEO	40	2	0	42	0,2%
ŠKODA	35	5	0	40	0,2%
DACIA	25	2	3	30	0,1%
PONTIAC	20	6	0	27	0,1%
ISUZU	14	3	0	17	0,1%
LADA	17	0	0	17	0,1%
AZLK	12	0	0	12	0,0%
DAEWOO	12	0	0	12	0,0%
LINCOLN	11	1	0	12	0,0%
EAGLE	10	0	0	10	0,0%
ZAZ	8	0	0	8	0,0%
OLDSMOBILE	6	0	0	6	0,0%
MERCURY	5	0	0	5	0,0%
UAZ	5	0	0	5	0,0%
DAIHATSU	4	0	0	4	0,0%
IVECO	4	0	0	4	0,0%
IZ	4	0	0	4	0,0%
LAND ROVER	3	0	0	3	0,0%
PLYMOUTH	2	0	0	2	0,0%
BUICK	1	0	0	1	0,0%
GAZ	1	0	0	1	0,0%
LANCIA	1	0	0	1	0,0%
ZIL	1	0	0	1	0,0%
Kokku	20721	2679	1505	24909	100,0%

LISA 2

Kõige suurema rikkumiste arvuga isiku profiil

2008. aastal jäi 1987. a. sündinud, toona 20-aastane noormees politseile vahele 49 liiklusseaduse rikkumisega (kokku 28 väärteoasjas). Enamus ehk 47 rikkumist tuvastati isikul Tartumaal, millest 45 Tartu linnas. 2 rikkumist tuvastati Jõgevamaal.

Politsei tabas teda mootorsõiduki juhtimisel joobeseisundis (1 korral), mootorsõiduki juhtimisõiguseta juhtimisel (2 korral), tehnoülevaatust mitteläbinud mootorsõiduki juhtimisel (16 korral), riikliku registreerimismärgita või mootorsõidukile mittekuuluva või mitteloetava riikliku registreerimismärgiga sõiduki juhtimisel (6 korral). Esines ka 24 muud liiklusseaduse rikkumist. Enamus rikkumisi pandi toime, juhtides 1992. aastal välja antud sõiduautot Opel Calibra.

Lisaks fikseeris politsei tal veel 2008 jooksul 36 korral liikluskindlustuse puudumise, narkoväärteo ja karistusseadustiku rikkumisi. Enne 2008. aastat on antud isik politseile vahele jäänud 14 liiklusseaduse rikkumisega ja 15 muu väärteoga.

Kokku on isikut 2008. aastal liiklusseaduse rikkumiste eest karistatud 75 000 krooni, 5- ja 7-päevase aresti ning 3 kuuks juhtimisõiguse äravõtmisega.

VIIDATUD ALLIKAD

Politsei infosüsteemid

[1.] ALIS

Internetileheküljed

[2.] Eesti Riiklik Autoregistrikeskus [<http://www.ark.ee/atp/?id=33696>]

[3.] Eesti Liikluskindlustuse Fond [<http://www.lkf.ee/index.php?03526230135013635>]

[4.] Eesti Statistikaamet [<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Rahvaloendus/databasetree.asp>]

[5.] TNS Emor [<http://www.emor.ee/arhiiv.html?id=1777>]

[6.] Algammed: AS Teede Tehnokeskus (2008) „Liiklusloenduse tulemused 2007.aastal“, Maanteeameti tellitud uuring; tödelnud Politseiameti analüüsi- ja planeerimisosakond.