

Kui seaduskeel sunnib mõtlema Viivika Rõuk

Äripäeva keeleteoimetaja, Tallinna Ülikooli magistrant

Seadused peavad olema kirja pandud keeles, mis on arusaadav igale vähemalt põhiharidusega kodanikule – seda rõhutas 1936. aastal õigusteadlane professor Jüri Uluots.¹ Samal arvamusel on praegused keeleinimesed ja juristid.² Ometi on kehtivas liiklusseaduses paragrahv, millest saab aru ainult 7% inimestest. Teisiti öeldes: iga päev on liikluses 93% inimesi, kes ei tea, mida seadus neilt nõuab.

Ehmatava tulemuseni – kõigest 7% – jõudsin, kui käsitlesin oma bakalaureusetöös liiklusseaduse³ keelelist arusaadavust.⁴ Palusin 150 vastajal seaduse lõikeid ja legaaldefiniitsioone lugeda ja hinnata nende keerukust. Pärast tulemuste eritelu selgitasin välja, kui suurele osale vastajatest on seaduse keel arusaadav, ja analüüsisin, millised keelelised nüansid teevad küsitluses kasutatud näited ja seega kogu seaduse keeleliselt keerukaks.

Liiklusseaduse keel peab olema arusaadav suurele osale ühiskonnast, seega oli vaja küsitlemiseks kasutada võimalikult laia sihtgruppi. Saatsin oma küsimustiku Järvamaa kutsehariduskeskuse 130 töötajaga postiloendisse ja levitasin seda sotsiaalvõrgustikes Facebook ja Twitter. Kogunes 150 vastajat. Suhtlusportaalide kaudu on ligipääsetavad peamiselt eri haridustaseme ja taustaga noored. Kutsehariduskeskuse postiloendi valisin seetõttu, et tagada vanemate inimeste vastused, kes oskavad samas arvestada oma õpilaste tasemega. Järvamaa kutsehariduskeskusesse minnakse õppima pärast põhikooli ja seal tegutseb ka autokool.

Küsimuste valimisel pidasin silmas, et vaataja saaks üldpildi kogu seadusest. Ma ei valinud teadlikult kõige raskemaid ega kõige kergemaid kohti seadusest.

Enne täpsemat ülevaadet seaduskeele peamistest kitsaskohtadest pean vajalikuks rõhutada, et õigusteadlastel on õigus oma keelele – seda nimetatakse õigusteaduse oskuskeeleks, millest ei pea aru saama iga inimene. Juristid on selle omandamise nimel ülikoolis palju vaeva näinud ja selle kasutamine on ehk auasigi – ühine keel on alati aidanud end omasuguste seas hästi tunda.

Seaduskeel seevastu ei tohi olla õigusteadlaste oma asi, mida ei pea teistega jagama. Seaduskeele loomisel tuleb arvestada kõigiga – mitte ainult teiste kõrgharitud juristidega, vaid ka põhiharidusega kodanikega. Kodanik peab aru saama, millised on tema õigused ja kohustused, või mis juhtub, kui ta oma kohustustest kinni ei pea. Pärast liiklusseaduse vastuvõtmist tunnistas Lõuna politseiprefektuuri liikluspolitsei juht Ove Saar⁵, et juhtunud on varasemast rohkem jalgrattaõnnetusi, sest kodanikud ei tea, kus ja kuidas võib sõita. Inimesed pole Saare hinnangul kas seadusega kursis või sellest õigesti aru saanud. Seaduste peamine

¹ J. Uluots. Seletuskiri tsiviilseadustiku 1935. a eelnõu nelja esimese raamatu juurde. Tartu, lk 9–10.

² U. Mereste. Oskuskeel ja seaduste keeleline rüü. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus, 2000, lk 338, 441. N.

Parrest. Õigusselgusest õiguskantsleri töös. – Õiguskeel 2008, lk 19–26.

³ Liiklusseadus. – Riigi Teataja I, 17.03.2011, 21.

⁴ V. Rõuk. Seaduskeele nõuetest ja 2011. aasta liiklusseaduse keele arusaadavusest. Käsikiri Tallinna Ülikoolis. Tallinn, 2012.

⁵ U. Gnadenteich. Politsei: ratturid on liiklusseadusest valesti aru saanud.

<http://www.postimees.ee/602612/politsei-ratturid-on-liiklusseadusest-valesti-arua-saanud/>.

eesmärk on teabeedastus – nende abil ütleb riik rahvale, kuidas ja miks asjad olema peavad. Kui seadus on selge, siis teabeedastus õnnestub.

Loomulikult ei ole mõistlik nõuda, et seadused peaksid koosnema ainult lihtlausetest ega tohi sisaldada ühtki oskussõna. Õigusloojad, kes on hea hariduse ja keeleoskusega inimesed, ei ole võib-olla teadlikudki, kui raske on paljudel inimestel õigusakte lugeda ja nendest aru saada⁶.

Palusin küsitluses vastajatel hinnata, kas näidatud koht seadusest on nende meelest keeruline või arusaadav. Kuuest küsitud kohast oli ainult üks suuremale osale selge, viis jäi segaseks (vt tabel 1).

Tabel 1. Küsitluses esitatud seaduslõigete arusaadavus ja keerulisus protsentides

Paragrahv ja lõige	Selge	Keeruline
<p><u>§ 39 lõige 9</u> <i>Ohukolmnurk tuleb teele panna sõidukile mitte lähemale kui 25 meetrit asulas ja 50 meetrit väljaspool asulat, aga sellisele kaugusele, et ohukolmnurk oleks hajutatud päevavalguse tingimustes nähtav asulas vähemalt 50 meetri kauguselt ja väljaspool asulat vähemalt 100 meetri kauguselt.</i></p>	26%	71%
<p><u>§ 46 lõige 2</u> <i>Asulasisesel teel peab aeg, mis kulub üksteise järel liikuvate sõidukite vahelise pikivahe läbimiseks, olema normaaltingimustel vähemalt kaks sekundit ja asulavälisel teel vähemalt kolm.</i></p>	41%	54%
<p><u>§ 48 lõige 3</u> <i>Kui juht ei saa ristmikul või ristmik vahelisel teel sõiduki suure pöörderaadiuse või sõidutee seisundi tõttu pöörata käesoleva paragrahvi lõigete 1 ja 2 ning käesoleva seaduse § 45 lõike 3 nõuete kohaselt, võib nendest nõuetest kõrvale kalduda, sealhulgas sõita teepeenrale, tingimusel et ei ohustata ega takistata teist liiklejat ega rikuta tee muldkeha.</i></p>	29%	66%
<p><u>§ 53 lõige 4</u> <i>Kui sõidutee laius, kulg või seisund koos tiheda vastassuunaliiklusega ei võimalda ohutult mööda sõita aeglasest, suurest või piiratud sõidukiirusega sõidukist, peab sellise sõiduki juht vähendama kiirust ning vajaduse korral hoidma esimesel võimalusel võimalikult tee äärde, et tema taha kogunenud sõidukid pääseksid ohutult mööda.</i></p>	69%	28%
<p><u>§ 138</u> <i>Mootorsõidukijuhi töötasu arvestamisel ja maksmisel tuleb lähtuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006, 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, lk 1–14), artikli 10 nõuetest.</i></p>	7%	87%
<p><u>§ 9 lõige 5</u> <i>Perioodiliselt mittekorduva, kuni kolm ööpäeva kestva</i></p>	20%	79%

⁶ T. Kiisverk, M. Koik. Selge õiguskeel on hea valitsemise tunnus. – Õiguskeel 2008, lk 27–32.

<p><i>reguleerimisvajadusega ürituse või tegevuse korral, välja arvatud eriveose saatmine, on reguleerija ettevalmistamise õigus ka isikul, kes on saanud käesoleva paragrahvi lõikes 8 nimetatud koolitajalt reguleerija ettevalmistuse. Tee omanik, kelle teele on liikluse reguleerimine kavandatud, võib nõuda lõikes 3 nimetatud reguleerija kasutamist.</i></p>		
---	--	--

Arusaamatu tekst ei suuda täita oma seadusandlikku eesmärki. Vastajates segadust tekitanud kohti analüüsid selgus, et keeruliseks teevad seaduse eelkõige pikad infoga ülekoormatud laused, nimisõnalisus, ruumi kulutavad stampsõnad, võõras sõnavara ja ülemäärane täpsustamine.

Info mahub ka kahte lausesse

Seaduskeele suurim probleem näib olevat kirjutajate soov öelda ühe lausega nii palju ja nii täpselt kui võimalik. Nii tekivad pikad ülekujutatud laused. Seaduse koostajal tasub aga meeles pidada huvitavat tõika inimese operatiivmälu kohta. Reet Kasik on kirjutanud,⁷ et lugeja ei võta teksti vastu mitte üksiksõnade, vaid mitmest sõnast koosnevate fraaside, mõttejuppide kaupa. Nende võimaliku pikkuse määrab inimese operatiivmälu maht. Enne kui mõte siirdub püsimällu, võtab selle vastu operatiivmälu, kuhu mahub korraga 5–8 sõna. Kui sellest sõnahulgast ei sünni mõttetervikut, on tekstist raske aru saada: fraasi algus läheb meelest enne, kui fraas lõpeb ja mõte selgub.

Toon näiteks § 46 lõike 2, mis oli arusaamatu rohkem kui pooltele (54%) vastajatest.

Asulasisesel teel peab aeg, mis kulub üksteise järel liikuvate sõidukite vahelise pikivahe läbimiseks, olema normaaltingimustel vähemalt kaks sekundit ja asulavälisel teel vähemalt kolm sekundit.

Selle lõike aitaks arusaadavamaks muuta lihtne sõnade ümberpaigutamine nii, et komadevaheline täiend kaob. Lause saab lühem ja selgem.

Parem variant:

Üksteise järel liikuvate sõidukite vahelise pikivahe läbimiseks kuluv aeg peab normaaltingimustel asulasisesel teel olema vähemalt kaks sekundit ja asulavälisel teel vähemalt kolm sekundit.

Võiks veel küsida, miks on vajalik täpsustus üksteise järel liikuvate autode pikivahe. Kas pikivahe saab olla ka kõrvuti sõitvatel autodel?

Järgmine näide ei olnud küsitluses. Paragrahvis 76 kirjutatakse mootorsõiduki ja selle haagise registreerimisest. Lõikes 13 on kirjas:

Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja korra, sealhulgas registreerimisel nõutavate andmete ja dokumentide loetelu, registreerimiseelse tehnonõuetele vastavuse kontrolli läbiviimise korra, registreerimistunnistuse vormi ning nõuded riiklike registreerimismärkide valmistamisele ja sõiduki tunnusmärkidele kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

⁷ R. Kasik. Õiguskeele lauseehitus. – Õiguskeel 1995, nr 5.

Grammatiliselt seotud elementide vahel on 23 sõna pikk täpsustav osa, mis lugejat koormab. Kui lahutada pikk lause kaheks, saab mõte selgem.

Parem variant:

Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja korra kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister oma määrusega. Sealhulgas on registreerimisel nõutavate andmete ja dokumentide loetelu, registreerimiseelse tehnonõuetele vastavuse kontrolli kord, registreerimistunnistuse vorm ning nõuded riiklike registreerimismärkide valmistamisele ja sõiduki tunnusmärkidele.

Seaduste eesmärk on anda teave edasi võimalikult selgelt ja täpselt. Selguse tagab see, kui kõige olulisem info öeldakse kohe alguses, täpsuse aga see, et lõike teises pooles antakse selgitavat lisateavet. Põhiinfo ja selgituse põimimine ühte pikka ja lohisevasse lausesse ainult häirib seaduse lugejat.

Lugeja võivad segadusse ajada ka viited, numbrid ja lühendid. Sel põhjusel oli operatiivmälule liiast § 138, millest ei saanud aru 93% vastajatest. Paragrahvis on olulise mõtte vahele asetatud ligi 30-sõnaline täpsustav fraas, täpsemalt viide määrusele. Meeldetuletuseks: mõistlik on kuni kaheksa sõna.

Mootorsõidukijuhi töötasu arvestamisel ja maksmisel tuleb lähtuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006, 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, lk 1–14), artikli 10 nõuetest.

Lauses on peamise grammatiliselt seotud mõtte vahele asetatud pikk täpsustav info. Lugeja ei mõista lõiget enne, kui jõuab viimaste sõnadeni, kuid operatiivmälu mahtu arvestades on selleks ajaks algus juba ununenud. Paragrahvi tuleb lugeda mitu korda, terviklausest on keeruline aru saada.

Arusaadavama sõnastuse loob niisugustes olukordades see, kui kokkukuuluvad osad üksteisele lähemale viia. Kuna seekord on tegemist väga pika lausega, on aga mõistlikum lause hoopis kaheks jagada.

Parem variant:

Mootorsõidukijuhi töötasu arvestamisel ja maksmisel tuleb lähtuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 nõuetest. Määrus käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist, muudab nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistab kehtetuks nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1–14).

Tegevus nimisõna varjust välja

Seaduskeele teeb raskesti mõistetavaks ka nominaalstiil ehk nimisõna liigne kasutamine kohtades, kus sisu saaks hästi edasi anda ka tegusõnaga. Õigustekstides kasutatakse rohkesti nominaalstiili, mis teeb keele raskepäraseks ja puiseks. Eesti seadustes ja muudes õigustekstides kasutatakse *mine*-vorme põhjendamatult palju.⁸ Keeletoimetajatöös on *mine*-liialdustega võitlemine igapäevane.

⁸ S. Mäearu. Nominaalstiil õigusaktides. – Õiguskeel 1996, nr 5.

Toon näite liiklusseaduse paragrahvist 152. See koosneb vaid 16 sõnast, aga neist kuus on *mine*-vormid.

Maastikusõidukite liiklemise korraldamise eesmärgiks on maastikusõiduki kasutamisega keskkonnale ja maavaldajale kahju tekitamise vältimine ning liiklusohutuse tagamine.

Parem variant:

Maastikusõidukite liiklemist korraldatakse selleks, et vältida maastikusõidukite kahju keskkonnale ja maavaldajale, ning tagada liiklusohutus.

Kui vähendame *mine*-tuletiste hulka, muutub paragrahv lühemaks ja selgemaks. Keeletoimetaja tööd tehes mõtlen selliste lausete ette sattudes tihti, kuidas sama mõtet vabas vestluses öeldaks. See aitab astuda ülemäära paberlikust keelekasutusest sammu tagasi hõlpsasti arusaadava keele poole.

Vanad head stampsõnad jäägu minevikku

Ei saa jätta peatumata stampsõnal *käesolev* ja *poolt*-tarindil. Nende asjatust ohtrusest on palju kirjutatud, kuid nende levik ei vähene. Küsitluses osalenute vastuste põhjal võib aga järeldada, et stampsõnad on asjalikust keelekasutusest igapäevakeelde jõudnud ja inimesed on nendega harjunud. Stampsõnade harjumuspärasus ei tähenda siiski, et need võikski heaks kiita. Nad kulutavad endiselt asjatult ruumi seadustes, mis peaksid olema täpsed, üleliigsete sõnadeta.⁹

Kui juht ei saa ristmikul või ristmik vahelisel teel sõiduki suure pöörderaadiuse või sõidutee seisundi tõttu pöörata käesoleva paragrahvi lõigete 1 ja 2 ning käesoleva seaduse § 45 lõike 3 nõuete kohaselt, võib...

Seadust lugedes teab inimene kindlasti, mida ta käes (või laual) hoiab. Lihtne lahendus on kirjutada *käesoleva* asemel *see*.

Parem variant:

Kui juht ei saa ristmikul või ristmik vahelisel teel sõiduki suure pöörderaadiuse või sõidutee seisundi tõttu pöörata selle seaduse paragrahvi 43 lõigete 1 ja 2 ning § 45 lõike 3 nõuete kohaselt, võib...

Poolt-tarindit oli liiklusseaduses kasutatud 96 korda – osa õigustatult, osa mitte. Maire Raadik on kirjutanud¹⁰, et *poolt*-tarindi kasutamisel tekib tunne, nagu peidetaks tegijat. Ta tõdeb, et loomulikult ei saa igas lauses olla tegijat ega pea kõik öeldised olema isikulises tegumoes, kuid senisest paremini tuleks tähele panna neid kohti, kus tegija esiletoomine loob asjadest selgema pildi.

Järgmises näites laiendab *poolt*-sõna *tud*-kesksõna. Lõige jääb selgeks ka siis, kui eemaldada *poolt*.

Käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud nõue ei kehti kinnise kerega kolme- ja neljarattalisele mootorrattale ja mopeedile, millele on valmistaja poolt paigaldatud turvavööd ja istmed.

Parem variant:

⁹ P. Varul. Õiguskeel: seisund ja probleemid. – Õiguskeel 1995, nr 5.

¹⁰ M. Raadik. Toome tegija esile. – Õiguskeel 2008, lk 131–134.

Paragrahvi lõikes 4 nimetatud nõue ei kehti kinnise kerega kolme- ja neljarattalise mootorratta ja mopeedi kohta, millele valmistaja on paigaldanud turvavööd ja istmed.

Seaduse 96-st poolt-tarindist on osa ka igati õigustatud. Näiteks selle lause mõte muutuks häguseks, kui tarindit ei kasutataks.

Reguleerija koolitamise õigus on Maanteeameti poolt tunnustatud koolitajatel.

Kui jätta ära poolt, võib seaduse lugeja vääriti mõista, et koolitaja peab töötama Maanteeametis, mitte lihtsalt omama Maanteeameti tunnustust: *Reguleerija koolitamise õigus on Maanteeameti tunnustatud koolitajatel.*

Stampsõnu ja -väljendeid on palju. Siin on nimetatud vaid käesolevat ja poolt-tarindit, sest need jäid silma küsitlusele vastanutele. Neid väljendeid on sageli kritiseeritud. Seepärast on paljud vastajad kuulnud, et neid on parem vältida. Stampsõnu ja -väljendeid tuleb aga aina juurde, suuresti tõlketekstidest. Hea ülevaate leiab Helika Mäekivi artiklikogumikust „Emakeelne eurokeel“¹¹.

Täpne sõna kultiveerib segadust

Seadused on omapärane segu üldkeelest ja eri oskuskeeltest. Liiklusseadus sisaldab paratamatult liiklusele omaseid oskussõnu, isegi kui need on lugejale tundmatud. Iga paragrahv sisaldab lisaks termineid teema kohta, millest parasjagu jutt – näiteks teedeehitusest. Liiklusseadust hinnantes tekitaski enim küsimusi § 48 lõike 3 sõna *muldkeha*. Lõige oli arusaadav vaid 39% vastanutest.

Kui juht ei saa ristmikul või ristmikvahelisel teel sõiduki suure pöörderaadiuse või sõidutee seisundi tõttu pöörata käesoleva paragrahvi lõigete 1 ja 2 ning käesoleva seaduse § 45 lõike 3 nõuete kohaselt, võib nendest nõuetest kõrvale kalduda, sealhulgas sõita teepeenrale, tingimusel et ei ohustata ega takistata teist liiklejat ega rikuta tee muldkeha.

Küsituses osalenud küsisid, kas muldkeha on sama mis teepeenar. ÕS 2006 märgib muldkeha ehitusterminiks ja „Eesti keele seletav sõnaraamat“ seletab, et see on *tihendatud pinnasest rajatis sõidutee all*. Täpsuse huvides küsisin selgitust Tallinna tehnikaülikooli teedeinstituudist. Teadur Tiit Metsavahi andis järelepärimisele vastuse, et maantee projekterimise normide kohaselt on muldkeha maantee katendi¹² pinnasalus. Muldkeha koosseisu kuuluvad temaga vahetult seotud küvetid, kraavid, reservid ja dreanaž. Metsavahi arvas, et selle lõike kontekstis on ilmselt silmas peetud nii teepeenraid, nõlvu kui ka külakraave ehk küvette.

Majandusteadlane Uno Mereste on kirjutanud, kuidas valdkonnateadlased loodavad oskuskeele korraldamises keeleteadlastele, küsides, miks filoloogid keelt paika ei pane. Kuigi keespetsialiste on tarvis, loovad Mereste hinnangul iga eriala oskuskeele selle alaga tegelejad.¹³ Kui teedespetsialistid on valinud muldkeha mõiste tähistamiseks just sellise termini, ei jää seaduse kirjutajatel muud üle, kui seda kasutada. Sõna *muldkeha* tekitab siiski

¹¹ H. Mäekivi. Emakeelne eurokeel. Artiklite kogumik. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus 2013. <http://eurokeelehoole.eki.ee/documents/compendiums/358dffbbec8a7df11fa32d841b4585eb.pdf>.

¹² Siit tekib õigupoolest uus küsimus: mis on *katend*? 2013. aasta ÕS-i ja 2009. aastal ilmunud seletussõnaraamatu järgi on *katend* mäenduses 'pealmaakaevandamisel maavaralt eemaldatavad kattekihid', seletussõnaraamatus on küll lisaks märksõna *teekatend* 'muldkehal paiknev sõiduteed tugevdav mitmekihiline rajatis'. (Toimetuse märkus.)

¹³ U. Mereste. Oskuskeel ja seaduste keeleline rüü. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus, 2000, lk 89–98.

suurt segadust. Ainus mõistlik soovitus on termini sisu lõikes selgitada või anda määratlus. Seadust kirjutades võiks siiski eelistada oskussõnu, millele leiab selgituse teatmikest ja mille kohta teedespetsialist ei peaks kasutama sõnu *ilmselt peeti silmas*.

Kui valida termini selgitamise tee, on risk olla asjatult täpne. Näiteks liiklusseaduse § 9 lõikes 5 ei anna täpsustus midagi juurde.

Perioodiliselt mittekorduva, kuni kolm ööpäeva kestva reguleerimisvajadusega ürituse või tegevuse korral, välja arvatud eriveose saatmine, on reguleerija ettevalmistamise õigus ka isikul, kes on saanud käesoleva paragrahvi lõikes 8 nimetatud koolitajalt reguleerija ettevalmistuse. Tee omanik, kelle teele on liikluse reguleerimine kavandatud, võib nõuda lõikes 3 nimetatud reguleerija kasutamist.

Tee omanik on selles lõikes inimene, kelle teel liiklust reguleeritakse. Paksus kirjas osa ei täpsusta tegelikult mitte midagi, ei anna uut infot. Kui see välja jätta, muutub lõige selgemaks.

Parem variant:

*/.../ Tee **omanik võib nõuda, et kasutataks lõikes 3 nimetatud reguleerijat***

Liigset täpsust taga ajades peab keeleinimene olema ettevaatlik, sest kunagi ei või ülima kindlusega teada, millised seaduse nüansid võivad kohtuprotsessis oluliseks osutada. Selliste kohtadega põrkudes tuleks filoloogil seaduseloajaga ühisele keelele jõuda. Kui valida on seadusest arusaava kodaniku ja kohtus lõpuni vettpidava sõnastuse vahel, tuleks valida esimene, sest seaduste peamine eesmärk on kodanikele infot anda, mitte kohtusaalis võidutseda.

Lõppsõna

Lihtsus ei ole häbiasi. Ka keerulistest juriidilistest probleemidest saab kirjutada arusaadavalt, vähemalt kodanikele mõeldud tekstides. Kui kirjutaja teeb lühemad laused ja kasutab rohkem isikulist kõneviisi (ehk väldib nominaalstiili), võivad ülejäänud probleemid ise laheneda. Siis ei teki ka vajadust stampväljendite ja muude keerutuste järele.

Põhimõttelisem on liigse täpsustamise ja sõnavara valiku küsimus. Kui kaugele täpsustamisega minna? Seadusandja tahab kõik lõpuni selgeks teha, ent mis kasu sellest on, kui seaduse lugeja sellest täpsusest aru ei saa? Kust jookseb piir liiga spetsiifilise ja sobiva sõnavaliku vahel? On öeldud, et lähtuda tuleb põhikooliharidusega inimesest, aga seaduskeel peab siiski olema kohtu tasemel.

Küsitluses osalenute vastustest jäi kõlama mõte, et mõni lõige on küll keeruline, kuid sinna pole midagi parata – see on ju seaduskeel. Loodan, et arusaamatu seaduskeel pole paratamatus.