

## Liikluskeelest

Indrek Sirk

Advokaadibüroo Sirk ja Saareväli vandeadvokaat

Kehakeele kõrval on liikluskeel maailma enim kasutatavaid keeli. Seda mõistavad peaaegu kõik inimesed vähemalt algtasemel. Liikluskeeles puudub võimalus avaldada armastust või kiita hüva rooga, kuid algtaseme keeleoskus on vajalik elus püsimiseks. Maast madalast õpetatakse inimesele: punane tuli keelab liikuda, teele joonistatud valged triibud tähistavad ülekäigurada, tipu peal seisev punase äärisega kolmnurk kohustab teed andma, ümmarguse punase sõõri sees olev number tähistab suurimat lubatud sõidukiirust.

Eesti 1,3 miljonist elanikust on juhiluba üle kuuesaja tuhandel inimesel. Need inimesed on läbinud koolituse ja andnud eksami liiklusseaduse tundmises. Aga liikluses ei osale üksnes autojuhid. Ülejäänud inimesed on liikluses ellujäämise õppe saanud nii, nagu omandatakse oskus siduda kingapaelu või keeta mune, s.o vanemalt lapsele, õpetajalt õpilasele, jälgides teiste käitumist või õppides oma kogemustest.

Liiklus on teatavasti ohtlik. Igal aastal kaotab kogu maailmas liikluses elu sama palju inimesi kui elab Eestis, s.o umbes 1,3 miljonit. Seetõttu on liiklemise normid juba rohkem kui sada aastat raiutud seadustesse, nii riigisisestesse kui ka rahvusvahelistesse.

Liiklusnormide loomine algas kohalike õigusaktidega. Näiteks Eestis kehtestati esimesed liiklemise määrused Tartu linnas enne esimest maailmasõda. Riiklikul tasemel kehtestati liiklemise nõuded esmakordselt 1923. aasta ajutise jõuvankrite seadusega. Samal ajal jäid kehtima ka kohalikud sundmäärused. Et see põhjustas segadusi, kehtestati 1929. aastal veel põhjalikum jõuvankrite seadus.

1. jaanuaril 1930 oli Eestis registreeritud 2705 maismaa-mootorsõidukit, Ameerika Ühendriikides aga üle 26 miljoni. Suhtarvuna elanike hulga kohta oli Ameerika Ühendriikides 100 korda rohkem autosid ja mootorrattaid kui Eestis: Eestis üks sõiduk 440 inimese kohta, Ameerika Ühendriikides üks sõiduk 4,5 inimese kohta. Sõidukite hulk jätkas kiiret kasvu, seetõttu oli tarvis kehtestada ühtsed liiklemisnõuded mitte üksnes üksikutes piirkondades, vaid ka riigiti ja rahvusvaheliselt.

Kuna liiklus on rahvusvaheline fenomen, siis on püütud seda ka rahvusvaheliselt reguleerida. Ülemaailmselt on kehtivad ÜRO teeliikluse konventsioonid, esimene võeti vastu 1949. aastal Genfis, teine 1968. aastal Viinis. Konventsiooniga on ühinenud peaaegu kõik riigid, kuid mitte kõik pole ühinenud mõlema konventsiooniga. Teeliikluse konventsiooni komisjon koguneb iga viie aasta tagant ning arutab laiapõhjaliselt uusi suundumusi liikluses ja kehtestab uusi regulatsioone. Igal riigil on loomulikult õigus kehtestada oma liikluskord, kuid üldnõuded on ühesugused. Ikka selleks, et võõral maal sõites mitte kohe õnnetusse sattuda. Palju on ka selliseid nõudeid, milles rahvusvaheliselt pole kokkuleppele jõutud, st et eri riikides on küsimus erinevalt reguleeritud. Näiteks sõidab suurem osa maailmast paremal teepoolel, kuid mõnel maal on endiselt vasakpoolne liiklus. Vasakpoolne liiklus on geograafilise eripära tõttu iseloomulik eelkõige sellistele riikidele, kuhu jõudmiseks tuleb ületada meri, nt Suurbritannia, Jaapan, Austraalia jt. Üllatusi tekitavad ka möödasõidunõuded. Näiteks Soomes ei tohi ristmikel

möödasõitu teha, Eestis aga enamasti tohib (s.o ristmikel, kus teistest suundadest lähenevad juhid peavad teed andma). Paljudes riikides on punase fooritule ajal lubatud parempööre.

Põhja-Ameerikas suhtutakse liiklusmärkidesse üsna loominguliselt ning paljudel liiklusmärkidel on vaid tekst: *dead end, one way, no parking, black spot* jne. Konservatiivsemas ja paljumeelses Euroopas aga välditakse võimaluse korral teksti ning kasutatakse tingmärke. Enamik liiklusnorme ja liiklusmärke on püsinud samasugusena aastakümneid. Konservatiivsus on vajalik, sest liiklust õpib inimene seadusest enamasti üks kord elus – siis, kui ta õpib autokoolis. Samas ei õpi kõik inimesed üldse autokoolis ning liikluses tuleb hakkama saada ka enne autokooli õppima asumist. Kui normid ja mõisted muutuvad, siis võib liikluses juhtuda, et tegelik elu siiski ei muutu. Osa liiklejaid teab uusi nõudeid, osa mitte. See toob kaasa konflikte, mis võivad maksta inimestele.

### Eesti liikluseadus

Kuna liikluses on selgus ja üheselt mõistetavus oluline, siis algab liikluseadus mõistete defineerimisega. Määratluste paragrahv koosneb loetelust, milles on 101 punkti. Defineeritud on muu hulgas sõnad *auto, buss, jalakäija, maastik, jalgratas, ülekäigurada*. Aga ka *sõidurada ja sõidurida, ülekäigurada ja ülekäigukoht, ühissõidukirada*. Need on tavakeeles justkui selged ja arusaadavad, aga juriidiliselt vajavad siiski täpset defineerimist.

Vaadeldagem mõningaid näiteid.

### Ülekäigurada

1990-ndatel oli Eesti liikluse üks valusamaid probleeme jalakäijate liigne enesekindlus ülekäiguradadel ning autojuhtidele nõukogude ajast pähe tambitud põhimõte, et teed peab andma jalakäijale, kes on juba sõiduteel (nn esimese sammu printsiip). Välismaalased, eriti just soomlased, ei suutnud mõista, kuidas auto ei peatu, kui ta sebrale läheneb. Soomlastel on ülekäigurajale ka tabav nimi välja mõeldud – *suojatie* (kaitstud tee). Huvitava eksperimendina on seadusandja viimase kahekümne aasta vältel defineerinud ülekäigurada erineval viisil, mis on olnud proovikivi nii liiklusjärelvalvele kui ka õigusemõistmise süsteemile.

Juba nõukogude ajast oli ülekäigurada defineeritud kui *sõidutee osa, kus jalakäijad võivad minna üle tee*. Sellest kujunes ka nn esimese sammu printsiip, mis tähendas, et autojuhi kohustused algasid sellest hetkest, kui jalakäija oli astunud sõiduteele. Teed pidi andma ülekäigurajal sõiduteed ületavale või ületamise võimalust ootavale jalakäijale. Kõnniteel võis ta oodata lõpmatuseni. Kuna selline regulatsioon tõi kaasa ka ohtlikke olukordi ega võimaldanud teha ennetavat järelvalvet, laiendati alates 1. juulist 1995 ülekäiguraja mõistet sõiduteelt kogu teele: ***ülekäigurada on tee osa, mis on ette nähtud jalakäijale tee ületamiseks.***

Muudatus oli pealtnäha väike – *sõidutee asemel tee* –, kuid sisuline muutus oli väga suur. Kui sõidutee on sõidukite liiklemiseks ettenähtud tee osa, siis tee ise hõlmab lisaks sõiduteele ka kõnniteed, haljasalad, ohutussaared ja muud liiklusega seotud rajatised. Teeandmise kohustuse nõue jäi samaks – teed ületav või tee ületamise võimalust ootav jalakäija. Kui enne algas autojuhi jaoks kohustus sellest hetkest, kui jalakäija jalg oli sisuliselt sõiduteel, siis nüüd tuli juba kõnniteel seisvat jalakäijat nähes oma kohustusi täitma hakata. 1996. aastal hakkas Maanteeamet uue regulatsiooni kohta tegema ka teavitustööd, samuti suunas politsei oma järelvalve rohkem ülekäiguradadele. Paraku tulid tagasilöögid üsna kiiresti. Autojuhid ei võtnud muudatusi omaks ning ka kohtud olid skeptilised selliste trahvide suhtes, mis olid määratud autojuhtidele, kes ei

andnud teed kõnniteel seisvale jalakäijale. Alles viis aastat pärast nõude jõustumist tegi Riigikohus põhjaneva otsuse, mis andis politseile vaidlustes autojuhtidega õiguse määrata karistusi ka siis, kui jalakäija ei olnud astunud veel sõiduteele. Kui lisada kampaaniatele ja politsei järelevalvele ka uute normide järgi koolitatud autojuhtide põlvkonnad (kuni 20 000 uut autojuhti aastas), siis olemegi jõudnud praeguseks olukorda, kus Soome liiklusohutuse spetsialistid peavad Eesti ülekäiguradasid ohutumaks kui enda omi.

Vahemärkusena tuleb muidugi öelda, et liiklusõnnetuse lahendamisel ei olnud sellisel normide muutmisel mingit tähtsust. Kui ikka autojuht inimesele otsa sõitis, siis oli ta nagunii sõiduteel ning autojuht vastutas. Lihtne valem: jalakäija haiglas, autojuht vanglas. Liiklusnormide eesmärk on eelkõige liiklusõnnetusi ära hoida, mitte süülisust hinnata.

1995. aasta positiivne muudatus ning aastatepikkune teavitustöö sai aga järje 1.juulil 2011, kui sätestati, et ***ülekäigurada on jalakäijale sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks ettenähtud asjakohaste liiklusmärkide või teekattemärgisega tähistatud sõidutee, jalgrattatee või trammitee osa, kus juht on kohustatud andma jalakäijale teed.*** Taas on mängus sõidutee ning see võiks liigutada meid ajaloos justkui tagasi. Kas see väike muudatus definitsioonis võiks muuta ka tegelikku elu? Tegelikult mitte eriti. Nimelt nähakse praegu autojuhi kohustusena ette anda teed jalakäijale, kes on *astunud või astumas ülekäigurajale*. Nüüd siis murrame pead selle üle, milline jalakäija on *astumas ülekäigurajale*. Kuidas seda praktilises elus ette kujutada? Kas kaks prouat, kes ajavad juttu sebra ääres näoga sõidutee poole, on astumas ülekäigurajale? Või lapsekäruga ema, kellel mõlemad jalad vastu maad? Kuidas peab autojuht saama aru sõnast *astumas*? Kas äkki peaks olema üks jalg üles tõstetud või võetud sisse mingi eriline asend? Pealtnäha tobedatel küsimustel on sama sisu mis varemgi. Kui inimene saab löögi ülekäigurajal autolt, siis on süüdlane selge. Kuid me ei otsi liikluseadusest süüdlast, ennekõike otsime ohutust ja käitumisjuhiseid, kuidas õnnetusi ära hoida.

### **Ekspereiment: A või BUS?**

2009. aastal vallutas Eesti meedia tüli ühissõidukiradade tähistamise pärast. Keeleinspeksioon algatas järelevalvemenetluse, juristid nimetasid ühissõidukiradade tähistust laste kritselduseks. Rahvusvahelised konventsioonid lubavad ühissõidukirada tähistada teekattel nii tähega A kui ka tekstiga BUS. Juba aastakümneid kasutati Eestis tähistust A. 2008. aastal koostasid spetsialistid standardi nr 614:2008 teemärgiste ja nende kasutamise kohta. Standardid on teatavasti soovitusliku iseloomuga ja laiemale avalikkusele kättesaamatud. Selle standardiga nähti selgitusi andmata ette, et erinevalt liikluseeskirjas kehtestatust on teekattemärgisena edaspidi kasutusel BUS, mitte A. Standardi mõtte on anda tehnilised nõuded teemärgistele. 2008. aasta kevadel võtsid tänavatel teemärgistust tegevad töömehed selle uue piibli kätte ning olid segaduses: ühissõidukirajad tuleb nüüd A asemel tähistada BUS-iga. Vastuolu liikluseeskirjaga on ilmne, kuid standard keelas muid tähiseid teele kanda. Puudusid tehnilised nõuded tähe A värvimiseks teele. Kuidas sa joonistad teele mingi märgi, kui selle mõõtmeid ja kuju ei ole defineeritud. Seega mindi üle standardile. Eesti inimesed seda aga ei mõistnud, sest ükski seadus seda ette ei näinud ning võõrkeelne sõna ka. Tulemus oli avalik arutelu, mis loomulikult midagi ei muutnud. Mõni autojuht pääses karistusest (kui samal ajal puudus ka liiklusmärk), mõni sai just seepärast karistada, sest ei osanud märgile tähelepanu pöörata. Rahvusliku meelega inimesed tundsid end solvatuna ning Keeleinspeksioon algatas menetluse. Kuigi BUS oli vastuolus ka liikluseadusega, ei peatanud see selle tähistuse kandmist teedele. 2011. aastal seadustati BUS tähistuse kasutamine, kuid siinkohal oleme jäänud ikka väikestviisi naerualuseks. Rootslastel ja

hõimuvendadel ungarlastel on olnud rohkem selgroogu ning seal kasutatakse vastavalt tähistust BUSS ja BUSZ. Ja kõik saavad aru, ka välismaalased.

### **Jalgrattur ülekäigurajal**

Lõpetuseks tahan peatuda veel ühel eksperimendil, mis õiguslikult on lõpuks lihtne, kuid tavaelus enam mitte. Liiklusseaduse § 2 punkt 100 sätestab: *ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga või tasakaaluliikuriga sõites, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil ega tasakaaluliikuri juhil sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur või tasakaaluliikuri juht ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab*. Selle normi kohaldamisel on tekkinud mitmeid arusaamatusi. Üldjuhul inimene ei loe õigusakte ja kui ka loeb, siis paljudel ei ole oskust konkreetset normi siduda üldise süsteemiga. Selles normis on kolm olulist sõnumit ning eri liiklejate grupid mõtestavad seda enda jaoks erinevalt.

Esiteks: ülekäigurajal võib sõiduteed ületada jalgrattaga sõites. Jalgratturid plaksutavad, seda nagunii tehti ka varem, kuid partisanina ning karistuse hirmus. Ometi on tulnud mõistus pähe ja levinud käitumine on seadustatud.

Teiseks: võib küll, aga sõiduteel sõitva sõidukijuhi ees ei ole eesõigust. See osa jääb mõnele jalgratturile arusaamatuks, autojuhid aga on endiselt teadmises, et ülekäigurajal on jalgrattur keelatud ja temaga arvestama ei pea. Siiani on tegelikult lihtne.

Kolmandaks: jalgratturil on ülekäigurajal sõites siiski sõidukijuhi ees eesõigus, kui ta ületab sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Selles kohas jookseb paljudel juhe kokku ning päris liikluses toimuvad liiklusõnnetused ning mõlema poole seismajäämised.

### **Kokkuvõtteks**

Liiklus vajab tegelikult selgeid ja lühikesi sõnumeid, selleks et murdosa sekundiga oleks võimalik langetada õige ja ohutu otsus. Kui aga liiklusnormid on keerulised, mitmetasandilised või sisaldavad välistusi ja tingimusi, siis maksab see tänaval kätte. Kahtlemata muutub liiklus koos muu eluga ka keerulisemaks ning lihtsad valemid enam ei aita. Aga vundament võiks siiski paigale jääda.

Liikluses toimuva üle võib lõputult vaielda, kuid oluline on siiski, et lahinguväljal (teel) olev sõdur (liikleja) oskaks igas olukorras käituda eksimatult. Asuda rünnakule (mul on eesõigus) või varjuda (anda teed). Nagu lahinguväljal makstakse eksimuse eest eluga, nii on ka liikluses eksimusel traagiline tagajärg. Seaduse mittetundmine ei vabasta tavainimest karistusest, normide eiramine liikluses võib maksta aga inimese elu.