

TARTU ÜLIKOOL  
ÕIGUSTEADUSKOND TALLINNAS  
Avaliku õiguse instituut

Krista Potsepp

KARISTUSE MÕJU MOOTORSÕIDUKI JOOBES JUHTIMISE EEST KARISTATUD  
ISIKUTE RETSIDIIVSUSELE

Magistritöö

Juhendaja:  
MA, Anna Markina

Tallinn  
2013

# SISUKORD

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| SISUKORD .....                                                                                                                  | 2  |
| SISSEJUHATUS.....                                                                                                               | 4  |
| I. KARISTUSE OLEMUSEST .....                                                                                                    | 8  |
| 1.1. Riigi karistusvõim ja karistusteooriad .....                                                                               | 8  |
| 1.2. Karistuse preventiivsed eesmärgid .....                                                                                    | 13 |
| 1.3. Karistuse funktsioonid .....                                                                                               | 19 |
| 1.4. Ratsionaalse valiku teooria.....                                                                                           | 23 |
| II. KARISTUSE MÕJU JOOBES JUHTIMISELE .....                                                                                     | 28 |
| 2.1. Joobes juhtimise mõju liiklusohutusele .....                                                                               | 28 |
| 2.2. Karistuspraktika kujunemisest Eestis .....                                                                                 | 31 |
| 2.3. Kuritegevuse kontroll karistuse mõju kaudu .....                                                                           | 36 |
| 2.4. Rahvusvahelised uuringud karistuse mõjust.....                                                                             | 40 |
| III. ANALÜÜS KARISTUSE MÕJUST KORDUVRIKKUMISELE .....                                                                           | 47 |
| 3.1. Analüüsi andmestik .....                                                                                                   | 47 |
| 3.2. Analüüsi lihtsustatud andmestik.....                                                                                       | 49 |
| 3.3. Analüüsi meetodika.....                                                                                                    | 51 |
| 3.4. Valimi kirjeldus ja analüüs.....                                                                                           | 53 |
| KOKKUVÕTE.....                                                                                                                  | 58 |
| IMPACT OF PUNISHMENT TO RECIDIVISM OF PERSONS BEING PUNISHED FOR<br>DRIVING POWER-DRIVEN VEHICLES IN STATE OF INTOXICATION..... | 65 |

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| KASUTATUD KIRJANDUS .....      | 73 |
| KASUTATUD NORMATIIVAKTID ..... | 80 |
| KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA .....  | 80 |
| LISA .....                     | 82 |

## SISSEJUHATUS

Eesti liiklusohutuse probleemiks on kõrge joobeseisundis mootorsõidukijuhtide osakaal liikluses, puudutades kõikide ühiskonnaliikmete turvalisust. Eesti on liiklussurmade arvult Euroopas 18. riik.<sup>1</sup> Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis kujutab alati ohtu liikluses osalejate turvalisusele, isegi siis, kui sellega ei põhjustatud raskeid tagajärgi.<sup>2</sup> Joobeseisundi puhul halveneb isiku võime hoida mootorsõidukit oma kontrolli all, mistõttu suureneb liiklusõnnetuse oht. Seega ohustab mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine liiklejate elu, tervist ja vara. Sellisele omandi üldiste huvide vastasele kasutamisele on riik kohustatud reageerima ning võtma tarvitusele meetmed loetletud väärtuste kaitseks.<sup>3</sup>

Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine (edaspidi *joobes juhtimine*) kujutab ühiskonnaohtlikkust nii esinemissageduse kui ka sageli kaasnevate traagiliste tagajärgede poolest. Joobes juhtide osalusel toimub Eestis ligikaudu üks viiendik inimkannatanutega liiklusõnnetustest ning sellistes õnnetustes hukub enam kui neljandik liikluses hukkunutest.<sup>4</sup> Eesti kuritegevuse probleemiks on korduvkuritegevuse kõrge määr ning joobes juhtimine üks kõrgema retsidiivsusmääraga süütegusid.<sup>5</sup>

Kriminaalpoliitika üheks põhieesmärgiks on korduvkuritegevuse ennetamine, et vähendada kuritegude arvu ning kuriteohvriks langemise riski.<sup>6</sup> Valdavateks strateegiateks joobes

---

<sup>1</sup> Euroopa Komisjoni pressiteade 19.03.2013. Liiklusohutus: EL annab teada kõigi aegade väikseimast liiklussurmade arvust ja astub esimese sammu vigastuste vähendamise strateegia suunas.- Euroopa Komisjoni pressiteade 19.03.2013.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-236\\_et.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_et.htm?locale=en) (23.03.2013).

<sup>2</sup> P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 3. trükk. Kirjastus Juura 2009, lk 1064. [Edaspidi: . Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne].

<sup>3</sup> RKKKo 3-1-1-37-07 p 21.

<sup>4</sup> A. Ahven, E. Hillep. Justiitsministeeriumi uuringu aruanne „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimisega vähendamiseks“. Justiitsministeerium. Tallinn 2006. – Arvutivõrgus kättesaadav:

<http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukijuhtimisega%2Bseonduva%2Brisikid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%E4hendamise%2Bs.pdf>, lk 3 (03.01.2013). [Edaspidi: A. Ahven, E. Hillep. Justiitsministeeriumi uuringu aruanne].

<sup>5</sup> A. Ahven, J. Salla, S. Vahtrus. Retsidiivsus Eestis. Justiitsministeerium 2010. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50875/Retsidiivsusuuring\\_2010.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50875/Retsidiivsusuuring_2010.pdf), lk 44 (03.01.2013). [Edaspidi: A. Ahven, J. Salla, S. Vahtrus. Retsidiivsus Eestis].

<sup>6</sup> Riigikogu otsus „Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018“ heakskiitmine. 09.06.2010. – RT III 2010, 26, 51.

juhtimise, sealhulgas retsidiivsuse tõkestamiseks on joores juhtidele määratavad karistused ja rehabilitatsiooniprogrammid. On tõdetud, et senised meetmed joores juhtimise ärahoidmiseks pole osutunud piisavalt tulemuslikuks, mistõttu on esile kerkinud vajadus leida efektiivsemaid abinõusid joores juhtimise takistamiseks ning sellest põhjustatud kahju vähendamiseks.<sup>7</sup>

Justiitsministeerium on 2008. aastal läbi viinud uuringu joores juhtimise eest kriminaalhooldusele määratud isikutele mõeldud liiklusohutusprogrammi tulemuslikkust Eestis<sup>8</sup>, kuid käesoleva ajani puudub uuring karistuse mõjust joores juhtimise retsidiivsusele. Vajadus vastava uuringu läbiviimiseks on välja toodud rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis aastateks 2012–2015<sup>9</sup>, kus ühe tegevusena (F1.9) nähakse ette uuringu koostamine liiklusrikkumiste eest määratud karistuste mõju hindamiseks ning rakendatavate mõjutusvahendite täiendamiseks.<sup>10</sup>

Käesoleva magistritöö eesmärgiks on analüüsida karistuse mõju joores juhtimise eest karistatud isikute retsidiivsusele. Töö fookus joores juhtimisele on tingitud asjaolust, et antud süütegu moodustab enamiku liiklusalastest kuritegudest. Töö laiemaks eesmärgiks on läbi viia karistuse mõju analüüs, et selgitada välja, kas korduvrikkumisel võiks olla põhjuslik seos karistuse liigi ja/või selle määraga. Lisaks märgib autor, et on bakalaureusetöö raames analüüsinud joores juhtide nimede avalikustamise preventiivset efekti ning käesolevat magistritööd võib käsitleda uurimustöö olulise edasiarendusena.

Autor on seisukohal, et arvestades teema päevakajalisust ning asjaolu, et puudub karistuse mõju analüüs joores juhtimise eest karistatud isikute retsidiivsusele, mille vajadust on riigi tasandil tunnistanud, on magistritöö antud teemal aktuaalne, vajalik ja ainulaadne.

---

<sup>7</sup> A. Ahven, E. Hillep. Justiitsministeeriumi uuringu aruanne, lk 3.

<sup>8</sup> B. Tammiste, A. Ahven, A., A. Kruusement. Joores sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Justiitsministeerium Tallinn 2008. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs\\_2.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs_2.pdf) (14.01.2013).

<sup>9</sup> Vabariigi Valitsuse 09.02.2012 korraldus nr 65 „Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015” rakendusplaani aastateks 2012–2015 heakskiitmine“ – RT III, 14.02.2012, 1.

<sup>10</sup> Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003 - 2015 III etapi strateegiline eesmärk aastateks 2012 – 2015.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP\\_rakendusplaan\\_2012-2015.pdf](http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf), lk 9 (25.04.2013).

Karistuste mõju hinnatakse üldise elanikkonna kui ka konkreetse õigusrikkuja käitumisharjumiste kujundamise kaudu. Töö eesmärgiseades on autor lähtunud hüpoteesist, et joobes juhtimise eest mõistetud karistused vähendavad korduvrikkumisi. Hüpoteesi seadmisel on autor tuginenud ratsionaalse valiku teooria seisukohtadele, mille kohaselt õigusrikkuja otsus süüteo toimepanemiseks põhineb tasuvusanalüüsil, kus üheks arvestatavaks mõjuteguriks on süüteo järgnev karistus.

Lähtuvalt eesmärgist koosneb käesolev töö kolmest peatükist.

Esimene peatükk avab karistuse olemuse: karistusvõimu sisu; karistusteooriad, mis näitavad ära, mis alusel ja millistel eesmärkidel riik kohaldab karistusvõimu ning karistuse funktsioonid. Üld- ja eripreventsiooni on kasutatud joobes juhtimise probleemiga tegelemiseks ning korduvrikkumiste tõkestamiseks. Preventsiooniteooriatel on ühisjooni ratsionaalse valiku teooriaga, mis põhineb eeldusel, et potentsiaalsed õigusrikkujad lähtuvad oma valikutes vastava olukorra tasuvusanalüüsist: kui kuriteo toimepanemisega kaasnevad kulud on suuremad kui võimalikud tulud, siis otsustatakse sissetuleku seadusliku teenimise viiside kasuks.

Teine peatükk avab joobes juhtimise ja korduvrikkumise probleemi olemuse. Antakse ülevaade viimasel kümnendil toimunud karistuspoliitika ja -praktika kujunemisest Eestis ning joobes juhtimise karistuspraktika mõju käsitlusi kuritegevuse kontrollis. Kuna Eestis puuduvad uuringud karistuse mõjust joobes juhtimisele, analüüsitakse vastavaid rahvusvahelisi uuringuid ning antakse ülevaade nii empiirilistest uuringutest kui ka *self-report* meetodil läbiviidud uuringutest karistuse mõjust joobes juhtimise retsidiivsusele.

Kolmandas peatükis analüüsib autor karistuse mõju joobes juhtimise korduvrikkumisele eesmärgiga selgitada välja, kas korduvrikkumisel võiks olla põhjuslik seos karistuse liigi ja/või selle määraga. Analüüsitakse, kas korduvrikkumise toimepannud isikutele mõisteti esmakaristuseks leebem karistus võrreldes ühe-korra rikkujatega. Lisaks annab autor ülevaate tema kasutuses olevatest andmetest joobes juhtide, neile mõistetud karistuste ja süüteo sündmuse asjaoludest.

Töö allikmaterjalidena on kasutatud nii eesti- kui ka võõrkeelset õigusosalast kirjandust. Töö kirjutamise käigus on analüüsitud Eesti õiguskorras kehtinud ja kehtivaid normatiivakte, tuginetud õigustloovate aktide seletuskirjadele, Riigikogu istungite stenogrammidele ning viidatud kohtute seisukohtadele. Lisaks on esitatud ülevaade rahvusvahelistest uuringutest karistuse mõjust joores juhtimise retsidiivsusele. Karistuse mõju analüüsimiseks joores juhtimise eest karistatud isikute korduvrikkumisele on kasutatud kvantitatiivset uurimismeetodit.

Töö kokkuvõttes osas on koondatud töös esitatud olulisemad seisukohad ning tehtud järeldused seatud hüpoteesi kohta.

# I. KARISTUSE OLEMUSEST

## 1.1. Riigi karistusvõim ja karistusteooriad

Riigi karistusvõimu mõistmiseks tuleb vahet teha kaheksugusel karistusõigusel: *ius poenale* ja *ius puninendi*. *Ius poenale* annab karistusõiguse mõiste karistusnorme sisaldava õigusharuna. Tegemist on normidega, mille alusel kehtestab riik ainuõigusena teo karistatavuse ja karistused. *Ius puninendi* on seevastu karistamisõigus, kannab karistusõiguse legitiimsuse nime. Käsitleb millised teod, millise kriteeriumi alusel kuulutab riik süütegudeks (ehk küsimus süüteo materiaalsest määratlusest) ning mis alusel süüdlast karistatakse (ehk küsimus karistusteooriatest).<sup>11</sup>

Karistusvõimu sisu kujutab endast karistuse põhjendatuse ehk õigustatuse küsimust, mis on riigipoliitiline, sotsiaalpsühholoogiline ja individuaalne.

- Riigipoliitiline õigustatus on vajalik õiguskorra kui inimeste sotsiaalse kooselu püsimiseks. Selline reageerimine näitab, et ühiselunormidena ei kehti mitte moraal, vaid ka õigus. Õigusliku sunni väljendusena kuulub karistus iga õiguskorra juurde.
- Sotsiaalpsühholoogiline õigustatus. Riik peab vastutama ka selle eest, et rahuldada ühiskonna arusaamu õiglusest. Riikliku sekkumiseta tuleks selle asemel eraviisiline karistusõigus või lihtsalt omakohus.
- Individuaalne õigustatus tuleneb süüdlasest, kes inimese kõlbelisest olemusest tingituna vajab võimalust oma süüd lunastada. Riik peab andma selliseks autonoomseks kõlbeliseks sammuks igäühele võimaluse.<sup>12</sup>

Riigi õigus otsustada, millised teod tunnistada kuritegudeks, ning näha nende tegude eest ette karistused, tuleneb eeskätt Eesti Vabariigi põhiseaduse § 23 esimesest ja teisest lõikest.<sup>13</sup> Põhiseaduse kohase karistusvõimu teostamine karistusametuse objektiivsust ja sõltumatust ning lähtumist eranditult vaid avalikest huvidest ning karistusvõimu tuleb käsitada tervikuna

---

<sup>11</sup> J. Sootak. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas. – *Juridica* 2000/I, lk 3. [Edaspidi: J. Sootak. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas].

<sup>12</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus. Kirjastus Juura 2007, lk 25-26. [Edaspidi: J. Sootak. Sanktsiooniõigus].

<sup>13</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07 p 22.

riigi tuumikfunktsioonide hulka kuuluvana ning selle delegeerimiskeelu suhtes erandite tegemine on välistatud.<sup>14</sup>

Riigikohus on märkinud, et süüteole vastava karistuse määratlemisel on seadusandjal suur otsustamisvabadus. Karistusmäärad põhinevad ühiskonnas omaksvõetud väärtushinnangutel, mille väljendamiseks on pädev just seadusandlik võim. Samuti on seadusandjal sel viisil võimalik kujundada riigi karistuspoliitikat ja mõjutada õigusvastast käitumist.<sup>15</sup> Liikluskuritegude puhul avaldub kõige eredamalt seadusandja suhteliselt vaba voli kriminaalse ja mittekriminaalse käitumise piiritlemisel.<sup>16</sup>

Läaneliku tsivilisatsiooniga riikides eksisteerivad riik ja õigus lahutamatuks koos. Riik annab oma kodanikele teada, milline käitumine on lubatud, mis keelatud ning mis kohustuslik. Samas ei saa kuidagi jätta tähelepanuta ka õiguse seda osa, mis on seatud tagama kogu ülejäänud õiguskorra toimimist: karistusõigust. Just karistusõiguse olemasolust ja toimimisest võib mõnel juhul suuresti sõltuda see, kas riigi alamad teevad, mida on kästnud, hoiduvad keelatud tegevusest või mitte. Seetõttu on ülioluline, et riik oma karistusvõimu kasutaks just niipalju, kui vaja, ning täpselt nende isikute suhtes, kes oma süütegudega on karistuse ära teeninud.<sup>17</sup> Karistusõiguses tähendab riigivõimu mõõdukus ühiskonna eneseregulatsiooni usaldamist seadusandja poolt ning karistusahvarduse kehtestamist ainult siis, kui see eneseregulatsioon millegipärast ei toimi ja teiste õigusharude toimemehhanismid ei ole piisavad.<sup>18</sup> Karistuses avaldub mitte ainult karistusõiguse enda, vaid ühiskonna arusaam sellest, milline peab olema riigi reaktsioon kuriteole.<sup>19</sup>

Ühiskond peab tunnustama karistusõiguse iseolemist ning tema sotsiaalse ülesandena ei tohi näha alati käepärast olevat vahendit mistahes sotsiaalsete probleemide lahendamisel. On

---

<sup>14</sup> RKÜKo 3-1-1-86-07 p-d 25, 26.

<sup>15</sup> RKÜKo 3-4-1-2-05 p 57.

<sup>16</sup> J. Saar, A. Markina, A. Ahven, A. Annist, J. Ginter. Kuritegevus Eestis 1991– 2001. EV Justiitsministeerium, Tallinn 2002– Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=20796/kuritegevus+Eestis+1991–2001\\_J%FCri+Saar.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=20796/kuritegevus+Eestis+1991–2001_J%FCri+Saar.pdf), lk 172 (27.01.2013).

<sup>17</sup> A. Kangur. Väikeste süütegude menetlus: aus menetlus vs kokkuhoid.– *Juridica* 2001/VII, lk 495.

<sup>18</sup> J. Sootak. Kuri karjas. *Ilmamaa* 2009, lk 8 [Edaspidi: J. Sootak. Kuri karjas].

<sup>19</sup> *Ibid*, lk 11.

probleeme, mida karistusõigus ei suuda ega tohi lahendada. Karistusõigus ei tohi endale võtta ülesandeid, mis ei ole talle omased – õpetada inimesi käituma, tagada kogu ühiskonna moraali ja hoida karistusahvarduste abil ühiskonda hirmu all. *Ultima ratio* põhimõttel tegutsev karistusõigus sekkub ainult siis ja ainult sel määral, mis on vajalik kõige olulisemate õigushüvede kaitseks kõige raskemate rikkumiste eest.<sup>20</sup>

Seadusandja eristab väärtegu ja kuritegu eeldatavalt õigushüvede riive intensiivsuse alusel. Üldiselt lähtutakse sellest, et juhul, kui kahjustatava õigushüve riive ei ole oluline, on tegemist väärtetega.<sup>21</sup> Õigushüve intensiivselt riivavad teod määratletakse kuritegudena. Kui karistusseadustikus nähakse ette vastutus mõne konkreetse teo eest, siis ei ole see mitte lihtsalt seadustehniline konstruktsioon, vaid mingi õigushüve kaitse jaoks loodud õiguslik kilp.<sup>22</sup>

Liiklusohutus iseenesest ei ole käsitletav eraldi karistusõiguslikult kaitstava õigushüvena, vaid pigem mõistena, millega iseloomustatakse liiklusalast normipärast käitumist. Karistusseadustiku kommentaaride järgi on liikluskuritegude puhul kaitstavaks õigushüveks paljude inimeste elu ja tervis, kuna toimepandud süütegu iseloomustab selle sihitus abstraktse, määratlemata hulga inimeste vastu.<sup>23</sup>

Lisaks karistuspraktika ning kehtivate materiaal- ja menetlusõiguse normide analüüsile, on oluline riigi tegelik suutlikkus karistuslike meetmete ja sunnivahendite kohaldamisel. Kui valitakse karistusõiguslik meede, mida on ilmselgelt raske ellu viia, või kui süüdlasel on võimalus mõistetud karistuse kandmisest kõrvale hiilida, väheneb karistusseaduse mõju ning õiguskuulekus ühiskonnas, süütegude arv aga ei vähene.<sup>24</sup>

---

<sup>20</sup> J. Sootak. Karistusõiguse adekvaatsus – õiguse isolemine ja mida ühiskond õigusest ootab. Ettekanne Presidendi mõttekojas Ärmal 27.08.2010.– Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.president.ee/images/stories/pdf/2010-08-27\\_jaan-sootak.pdf](http://www.president.ee/images/stories/pdf/2010-08-27_jaan-sootak.pdf), lk 10 (03.01.2013).

<sup>21</sup> T. Reinthal. Ülekriminaliseerimine. Analüüs. Riigikohus. Tartu 2010.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikohus.ee/vfs/995/2010\\_Lisa%20%20\(Ulekriminaliseerimine\\_analuus\).pdf](http://www.riigikohus.ee/vfs/995/2010_Lisa%20%20(Ulekriminaliseerimine_analuus).pdf), lk 5.(07.03.2013).

<sup>22</sup> J. Sootak. Kuri karjas, lk 10.

<sup>23</sup> P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, lk 1058.

<sup>24</sup> K.-M. Vaher. Masskuriteod: väike teosüü ja suur ohtlikkus. – *Juridica* 2008/VIII, lk 527.

Autor märgib, et antud seisukoht on kooskõlas preventsooniteooria eeldustega, mille kohaselt karistuse kiire ajaline järgnemine süüteole, karistuse rakendamise järjekindlus ja proportsionaalselt piisav intensiivsus ennetavad või vähendavad edasist kriminaalset käitumist.<sup>25</sup> Kui mõni eelnimetatud preventsooniteooria eeldustest praktikas ei toimi, vähendab see karistuse preventiivset mõju potentsiaalsele õigusrikkujale ja tema edasisele käitumisele.

Riigi karistusvõimu konkreetne põhistus võib olla erinev ning neid erinevusi karistusvõimu põhjendamisel nimetatakse karistusteooriateks. Karistusteooria on riigi karistusvõimu ehk karistuse õigustatuse õigusteoreetiline ja õigusfilosoofiline põhjendus.<sup>26</sup> Karistusteooriad näitavad ära, mis alusel ja millistel eesmärkidel riik kohaldab oma karistusvõimu.<sup>27</sup> Karistusteooria käsitleb kõige üldisemalt karistuse olemust ja selle õigustatust– kas karistamisega peab süüdlasele tasuma selle eest, mis ta on toime pannud või peab vaatama ettepoole ja püüdma ära tulevikus samasuguseid tegusid ära hoida.<sup>28</sup>

Eeltoodust lähtuvalt jagunevad karistusteooriad absoluutseteks ja relatiivseteks. Esimene neist käsitab karistust eesmärgivabana, mille kohaldamisega taastatakse rikutud õigus ning kurjategija lunastab oma süü. Relatiivsed teooriad näevad karistuses riigi karistusvõimu eesmärgipärast kohaldamist, et saavutada kuritegude ärahoidmine tulevikus.<sup>29</sup>

Absoluutse karistusteooria all mõeldakse teooriat, mille kohaselt on riiklik karistamine lahutatud maistest riiklikest eesmärkidest. Karistuse eesmärgi täitmisega ei sea riik eesmärgiks mõjutada ühiskonda, üksikut kurjategijat ega potentsiaalseid kurjategijaid. Mõistet „absoluutne“ tuleb käsitada ladinakeelse tegusõna „*absolvere*“ tegelikus tähenduses, mis tähendab „eraldama“, „eemaldama“, „lahutama“.<sup>30</sup> Absoluutse karistusteooria järgi on

---

<sup>25</sup> S. Lapham, E. England–Kennedy. Convicted Driving–While–Impaired Offenders’ Views on Effectiveness of Sanctions and Treatment. – Qualitative Health Research 22 (1) 2012, p 17.

<sup>26</sup> J. Sootak. Karistusõigus. Üldosa. Kirjastus Juura 2010, lk 42. [Edaspidi: J. Sootak. Karistusõigus.Üldosa].

<sup>27</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus, lk 81.

<sup>28</sup> L. Auväärt. Kriminaalkaristuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerimises. S. Kaugia (toim). Õiguse sotsiaalsest olemusest ja toimest ühiskonnas. Artiklite kogum. Avatar Holding OÜ 2009, lk 203. [Edaspidi: L. Auväärt. Kriminaalkaristuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerimises].

<sup>29</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus, lk 31.

<sup>30</sup> E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa. Abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse karistusõiguse

karistus asi iseeneses ning karistuse õiguslik ja eetiline alus ei vaja täiendavat põhjendamist ega karistamisvolutus õigustamist. Karistada tuleb sellepärast, et süütegu on toime pandud. Teooria maailmavaateline alus on riigi käsitlemine maise õigluse kaitsjana ning usk inimese kõlblisse enesemääramisse. Riigi ülesanded piirduvad individuaalse vabaduse kindlustamisega.<sup>31</sup> Tasumisideel põhineva karistuse eesmärk on saab olla vaid kuriteo eest õiglane tasumine, õigluse taastamine.<sup>32</sup> Selle teooria pooldajad ei räägi mitte karistuse eesmärgist, vaid ütlevad, et isikut tuleb karistada sellepärast, et vastav tegu on toimunud – *punitur quia peccatum est*.<sup>33</sup> Teooriale heidetakse aga ette, et lähtutakse absoluutsest, vabast, teistega võrdsest kurjategijast, kuid unustatakse täiesti tema eripära, samuti asjaolu, et kurjategija võib vajada lihtsalt abi ühiskonda tagasitulemiseks.<sup>34</sup>

Relatiivsed karistusteooriate puhul tuleb mõistet „relatiivne“ käsitada ladinakeelse tegusõna „*referre*“ tähenduses, mis tähendab „millelegi viitama“, „tuginema“. Sellest lähtuvalt on riiklikul karistamisel teatav riiklikest eesmärkidest tulenev ülesanne.<sup>35</sup> Relatiivsed karistusteooriad lähtuvad ühiskonna tegelikest huvidest ja vajadustest.<sup>36</sup> Teooriate maailmavaateline alus tuleneb valgustusideest ning positivistlikust maailmapildist, mille järgi inimese käitumine on determineeritud ja empiiriliselt seletatav, inimene ise aga kasvatatav ja mõjutatav.<sup>37</sup> Teooria kohaselt ei ole karistus eesmärk iseendas, vaid see peab püüdma ära hoida tulevasi võimalikke kuritegusid – *poena relata ad effectum*.<sup>38</sup> Seetõttu nimetatakse teooriaid ka preventiivseteks. Karistuse eesmärgid on üldpreventsioon ja eripreventsioon.<sup>39</sup> Riigi panus karistusse ilmneb karistuse eesmärkides ehk preventioonides, kus realiseeritakse

---

õppegrupile. Tallinn 2000.– Arvutivõrgus kättesaadav:  
<http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=10710/krimoiguse+yldosa.pdf>, lk 18 (13.01.2013).  
[Edaspidi: E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa].

<sup>31</sup> J. Sootak. Karistusõigus. Üldosa, lk 43.

<sup>32</sup> L. Auväärt. Kriminaalkaristuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerimises, lk 204.

<sup>33</sup> L. Auväärt. Kuritegevuse käsitlemisest 18. ja 19. sajandil. S. Kaugia. Õigus. Psühholoogia. Sotsioloogia. Õppematerjale III. ÕPS Tartu Ühing 2003, lk 68. [Edaspidi: L. Auväärt. Kuritegevuse käsitlemisest 18. ja 19. sajandil].

<sup>34</sup> T. Anepaio, A. Hussar, K. Jaanimägi, S. Kaugia, K. Land, V. Olle, P. Roosma. Sissejuhatus õigusteadusesse. Loengud. Kirjastus Juura Tallinn 2003, lk 178. [Edaspidi: T. Anepaio, A. Hussar, K. Jaanimägi, S. Kaugia, K. Land, V. Olle, P. Roosma. Sissejuhatus õigusteadusesse].

<sup>35</sup> E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa, lk 18.

<sup>36</sup> T. Anepaio, A. Hussar, K. Jaanimägi, S. Kaugia, K. Land, V. Olle, P. Roosma. Sissejuhatus Õigusteadusesse, lk 178.

<sup>37</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus, lk 38.

<sup>38</sup> J. Sootak. Looming või aritmeetika. – *Juridica* 1997/I, lk 32. [Edaspidi: J. Sootak. Looming või aritmeetika].

<sup>39</sup> L. Auväärt. Kriminaalkaristuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerimises, lk 205.

teatud õiguspoliitilised kaalutlused.<sup>40</sup> Karistusseadustiku § 56 lg 1 ls 2 alt–de 2 ja 3 kohaselt arvestatakse karistuse mõistmisel võimalust mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest ja õiguskorra kaitsmise huvisid. Neist esimene sätestab karistuse eripreventiivse ja teine üldpreventiivse eesmärgi.<sup>41</sup>

## 1.2. Karistuse preventiivsed eesmärgid

Karistusele on omistatud nii üld- kui ka eripreventiivset eesmärki. Nii üld- kui ka eripreventsiooni on kasutatud joores juhtimise probleemiga tegelemiseks ning korduvrikkumiste tõkestamiseks. Üldpreventsioon keskendub üldsusele ning lähtub eeldusest, et joores juhtimise tõenäosus väheneb, kui isikud tajuvad, et süüteo korral vahelejäämise ning sellele järgneva range karistuse tõenäosus on kõrge. Eripreventsioon keskendub individuaalsele õigusrikkujale ning tegeleb korduvrikkumiste tõkestamisega.<sup>42</sup>

Kõigepealt annab autor ülevaate karistuse üldpreventiivsest mõjust, mis jaguneb omakorda negatiivseks ja positiivseks üldpreventsiooniks.

Õpetused üldpreventsioonist esindavad arusaama, et riikliku karistamise eesmärk seisneb tulevaste kuritegude tõkestamises. Seejuures ei seata tähelepanu keskpunkti (vähemasti mitte eelkõige) konkreetset kohtu alla antud kurjategijat ja tema võimalikku retsidiivikalduvust, vaid asutakse seisukohale, et riikliku kriminaalõiguse funktsioon on tõkestada teiste potentsiaalsete kurjategijate kuritegusid tulevikus. Selles mõttes on üldpreventsioon suunatud üldsusele, nimelt kõikide võimalike tulevaste kurjategijate kogumile.<sup>43</sup>

Karistus üldpreventiivse eesmärgina peab andma ühiskonnale selge sõnumi, et õigushüve kahjustav tegevus on keelatud ning kui seda vabatahtlikult ei järgita, reageerivad sellisele

---

<sup>40</sup> J. Sootak. Sõber, kodanik, vastane ja vaenlane. Kellele on suunatud tänapäeva karistusõigus? – Akadeemia 2007/8, lk 1717.

<sup>41</sup> M. Kruusamäe. Karistuse kohaldamise etapid Eesti kohtupraktikas. Analüüs. Riigikohus 2009. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikohus.ee/vfs/1391/Karistuse%20kohaldamise%20etapid.pdf>, lk 18 (14.01.2013). [Edaspidi: M. Kruusamäe. Karistuse kohaldamise etapid Eesti kohtupraktikas].

<sup>42</sup> T. H. Nochajski, P. R. Stasiewicz. Relapse to driving under the influence (DUI): A review. – Clinical Psychology Review 26 (2006), p 182.

<sup>43</sup> E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa, lk 20.

tegevusele vältimatult järelevalveorganid, kes on kohustatud tagama normi kehtivuse vajadusel karistusvõimuga.<sup>44</sup>

Negatiivse üldpreventsiooni kohaselt on iga kuritegu ebapiisava riigipoolse ähvarduse ehk survestamise tagajärg.<sup>45</sup> Negatiivne üldpreventsioon tähendab karistusega ähvardamist, et hoida isikut eemale süütegude toimepanemisest. Karistus peab mõjuma üldiselt. Teooria käsitab normiaddressaati indiviidina, kes arvestab oma huvisid ning oskab huvisid ratsionaalsel viisil järgida. Karistus on rangelt seotud seadusega, kuna võimalikule normirikkujale kirjeldatakse enne tegu konkreetse teo eest ettenähtud konkreetset karistust. Samas on karistuse preventiivse aspekti ületähtsustamisest tulenev kahju suurem üldpreventsiooni korral, kuna üldpreventsioon koormab süüdimõistetut üldsuse ehk teiste huvides.<sup>46</sup>

Karistusähvardusel põhinev negatiivne üldpreventsioon lähtub eeldusest, et valitseb seos ühelt poolt kuritegeliku käitumise ning teiselt poolt riiklikus kriminaalõiguses sisalduva karistuse ja tõenäosuse ja raskuse vahel.<sup>47</sup> Karistuse üldpreventiivne toime on olemas ja tuvastatav, ehkki preventioon toetub riskile saada tabatud. Keelatud teo kirjeldusega kaasnev karistusähvardus näitab ära kriitilise piiri, millest ei tohi üle astuda: kui siit tulenev hirmutav toime ei ole märkimisväärne, siis peaks vähemalt andma eetilise motiivi teatud tegudest hoidumiseks.<sup>48</sup> On leitud, et negatiivse üldpreventsioon võib minna vastuollu inimväärikuse põhimõttega, kui seda rakendatakse mitte karistusähvarduse ja õiglase karistuse kohaldamisena, vaid õigusemõistmises näiteks selliselt, et ühte inimest karistatakse teiste hirmutamiseks rangemini. Inimene muutub siin vahendiks õigusemõistmise käes.<sup>49</sup> Karistusseadustik on

---

<sup>44</sup> Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 27.12.2012 korraldus nr 555 „Liiklusjärelvalve 2013. a plaan“. Lisa 1. – Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.politsei.ee/dotAsset/257486.pdf>, lk 12–13 (14.02.2013). [Edaspidi: Liiklusjärelvalve 2013. a plaan].

<sup>45</sup> K. Nuotio. Õigusemõistmine kriminaalasjades ja eetika. – *Juridica* 2008/VIII, lk 523.

<sup>46</sup> J. Sootak. Karistusõigus. Üldosa, lk 44.

<sup>47</sup> J. Sootak. Kuri karjas, lk 228.

<sup>48</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus, lk 41.

<sup>49</sup> J. Sootak. Õigusriik ja kriminaalõigus: Eesti kriminaalõiguse, õigusteaduse ja –teadvuse ümberkujunemine. – *Juridica* 1997 nr 9, lk 443 [Edaspidi: J. Sootak. Õigusriik ja kriminaalõigus].

loobunud negatiivsest ehk hirmutamispreeventsioonist, mis seisneb konkreetse isiku karistamisega teistele isikutele hirmutava toime avaldamises.<sup>50</sup>

Positiivne üldpreventsioon seab oma eesmärgiks avaldada õiglase karistusega mõju, mis kinnitab inimeste usku normikehtivusse ja usaldust õiguskorra vastu.<sup>51</sup> Positiivne üldpreventsioon lähtub eeldusest, et ka riiklik karistusüsteem kuulub nende tegurite hulka, mis otseselt või kaudselt aitavad kaasa käitumishoiakute kujundamisele ja säilitamisele. Karistusõigus on selles mõttes osa sotsiaalsest keskkonnast, mis premeerib teatud käitumisdispositsioone ja maksustab teisi. Selles kontekstis on karistus kui äärmine sunnivahend sobiv. Riigi karistusüsteem peab toetama üldist õiguskulekat käitumisstrateegiat ja eluviisi. Normiadressaat käitub õiguspäraselt vabatahtlikult ega ole selleks sunnitud ähvarduse või kitsenduse vältimiseks.<sup>52</sup> Karistus ei pea mitte hirmutama, vaid näitama, et norm kehtib, sest selle rikkumine on karistatav.<sup>53</sup>

Riigikohus on rõhutanud, et olukorras, kus aastast aastasse hukkub purjus juhtide süül riigis kümneid ja saab vigastada sadu inimesi, nõuavad positiivse üldpreventsiooni põhimõtted riigipoolset reaktsiooni, mis annaksid õiguse adressaatidele selge signaali sellest, et liiklusõigusrikkumiste, sh eelkõige mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise näol on tegemist riigi poolt rangelt karistatavate õigusrikkumistega.<sup>54</sup>

Positiivset üldpreventsiooni mõju võib käsitleda kolmesugusena:

- Sotsiaalpedagoogiline õppimiseefekt, õiguskulekuse „harjutamine“ õigusorganite tegevuse jälgimisega.
- Usalduseefekt, mis ilmneb kodaniku veendumuses, et õigusorganid oma ülesandeid tõepoolest ka täidavad.

---

<sup>50</sup> L. Kivi, J. Sootak. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus. – *Juridica* 2001/VII, lk 478. [Edaspidi: L. Kivi, J. Sootak. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus].

<sup>51</sup> *Ibid*, lk 478.

<sup>52</sup> J. Sootak. Karistusõigus. Üldosa, lk 45.

<sup>53</sup> J. Sootak. Õigusriik ja kriminaalõigus, lk 444.

<sup>54</sup> RKKKo 3-1-1-26-03 p 5.

- Rahuldusefekt, mis avaldub üldise õigusteadvuse rahulolus, et õigusrikkumistele reageeritakse ja konflikt saab õiglaselt lahendatud.<sup>55</sup>

Tänapäeval ollakse üldiselt arvamusel, et karistuse üldpreventiivne toime on olemas ja tuvastatav, ehkki preventioon ei toetu niivõrd ähvardava karistuse ja saavutatava kasu võrdlemisele, vaid pigem riisikole saada tabatud.<sup>56</sup> Politsei poolt üheks liiklusohutusele suunatud hoiakute mõjutamise peamiseks tunnustatud meetodiks on liiklejates järjekindlalt subjektiivse riski tõstmine ja selle kriitilise läve tõstmine.<sup>57</sup>

Järgnevalt annab autor ülevaate karistuse eripreventiivsest eesmärgist. Eripreventsiooni kohaselt on karistuse eesmärgiks konkreetse õigusrikkuja selline mõjutamine, mis hoiab teda uusi õigusrikkumisi toime panemast.<sup>58</sup> Riigi ülesanne on kuritegevuse vältimine. Kõige paremini saab kuritegusid vältida üksikkurjategija mõjutamisega. Kui kurjategija mõjutamisega tahetakse kuritegusid vältida, siis eeldab see kaht asja. Esiteks on vaja teada, mis põhjustel isik kuriteo toime pani. Teiseks on vaja teada, millised riiklikud vahendid tulevaste kuritegude vältimiseks sobivad.<sup>59</sup>

Karistusel on kolmesugune mõju:

- Kindlustamine ehk üldsuse kaitsmine kurjategija isoleerimisega.
- Hirmutamine ehk kurjategija taunimine talle karistuse kohaldamisega.
- Kasvatamine ehk kurjategija selline mõjutamine, et ta uusi kuritegusid toime ei paneks.<sup>60</sup>

Klassikalises karistusõiguses on karistuse eripreventiivne eesmärk isiku mõjutamine ja selle kaudu õigusküülekale eluviisile suunamine, ent mitte tema kasvatamine pedagoogilises tähenduses.<sup>61</sup>

---

<sup>55</sup> J. Sootak. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas, lk 6.

<sup>56</sup> J. Sootak. Kuri karjas, lk 228-229.

<sup>57</sup> Liiklusjärelevalve 2013. a plaan, lk 12.

<sup>58</sup> J. Sootak. Kuri karjas, lk 229.

<sup>59</sup> E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa, lk 25.

<sup>60</sup> J. Sootak. Karistusõigus. Üldosa, lk 46.

<sup>61</sup> M. Kruusamäe. Karistuse kohaldamise etapid Eesti kohtupraktikas, lk 22.

Konkreetsse preventiivse eesmärgi saavutamine sõltub kurjategija tüübist: juhukurjategija puhul piisab hirmutamise, paranemisvõimelisi tuleb kasvatada, hirmutamisele või kasvatamisele mittealluvad retsidiivistid tuleb aga kahjutuks teha.<sup>62</sup> Samas on märgitud, et vaatamata suurele hulgale läbiviidud uuringutele preventsoonimehhanismi ja -protsesside kohta, puudub siiani teadmine täpsetest asjaoludest, mille alusel karistused suure tõenäosusega mõjutavad või muudavad isiku käitumist.<sup>63</sup>

Karistuse kasvatusliku mõju osas on märgitud, et eripreventiivne karistus on inimväärkuse põhimõttega vastuolus, kui selle mõistmisel saab määravaks soov kedagi ümber kasvatada. Riiklik kriminaalõigus on riiklik sekkumine isikuõigustesse ja selle eesmärk ei tohi olla kedagi teha teistsuguseks, sellega võrreldes, milliseks ta on loodud.<sup>64</sup> E. Raska on karistuse eripreventiivse kasvatusliku mõju osas avaldanud arvamust, et ei ole mõtet rääkida kurjategija karistamisel kasvatuslikust mõjust, kuna mitte isiksuse pahelisus, vaid muud asjaolud määravad ära kuriteo toimepanemise või mittetoimepanemise.<sup>65</sup>

Isiku arvestamine karistuse preventiivsete eesmärkide saavutamisel on iseenesestmõistetav. Eelkõige käib see eripreventsiooni kohta, sest selle sisu moodustav eesmärk kuritegu toimepannud isikut parandada, resotsialiseerida (positiivne preventioon) või teda karistuse kohaldamise abil hirmutada (negatiivne preventioon) ei ole süüdlase isikut silmas pidamata saavutatav.<sup>66</sup> Veelgi enam, põhiseaduslik inimväärkuse põhimõtte eeldab, et karistust mõistes ei muudetakse isikut abstraktseks ühikuks – vahendiks teiste mõjutamiseks või manipuleeritavaks ja ühiskonnaga kohandatavaks objektiks. Eripreventsiooniga on seotud ka karistustundlikkus – karistatava isikuomadused, mis annavad aluse hinnata karistuse sisuks olevate repressiivsete ja kasvatuslike abinõude toimet süüdlasele.<sup>67</sup>

---

<sup>62</sup> L. Auväärt. Kriminaalkaristuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerimises, lk 211-212.

<sup>63</sup> J. Freeman, P. Liopsis, C. Schonfeld, M. Sheehan, V. Siskind, B. Watson. The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – Transportation Research Part F 9 (2006), p 54.

<sup>64</sup> J. Sootak. Õigusriik ja kriminaalõigus, lk 443.

<sup>65</sup> E. Raska. Kriminaalpreventsiooni programmi kontseptsioonist. – Eesti Riigikaitse Akadeemia Toimetised: kuritegevus ja kriminaalpreventsioon, 1994, nr 2, lk 151. [Edaspidi: E. Raska. Kriminaalpreventsiooni programmi kontseptsioonist].

<sup>66</sup> J. Sootak. Looming või aritmeetika, lk 34.

<sup>67</sup> L. Kivi, J. Sootak. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus, lk 477.

Riigikohus on märkinud, et karistuse mõistmisel tuleb ka prognoosida konkreetsele isikule mõistetava karistuse eripreventiivseid eesmärke.<sup>68</sup> Riigikohus on korduvalt rõhutanud süüdistatava isiku arvestamise olulisust, märkides, et igasugune mõjustamine toimub isiksuse, tema hoiakute muutmise kaudu. Seetõttu peab karistuse eripreventiivse eesmärgi saavutamiseks – prognoosimaks, milline karistus on efektiivseim, mõjustamaks süüdlast edaspidi süütegude toimepanemisest hoiduma – arvestama ka süüdlase isikut.<sup>69</sup>

Nii on näiteks Riigikohus põhistanud sõiduki konfiskeerimist korduvalt joobes juhtimise eest karistatud isiku puhul järgmiselt: „Õiglaseks ja mõistlikuks, edaspidi uut kuritegu ärahoidvaks karistuse kohaldamiseks, tuleb kohtul arvestada süüdlasele kõiki kohaldatavaid õigusjärelmeid kogumis. Mootorsõiduki kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist võib pidada õigustatuks üksnes siis, kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid õigusrikkumisi toime ka edaspidi, kusjuures leebemad meetmed (nt juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena) pole suutnud mõjutada süüdlast uutest samalaadsetest süütegudest hoiduma.“ Samas lahendis kinnitab Riigikohus mootorsõiduki konfiskeerimise märkimisväärset preventiivset toimet.<sup>70</sup>

Eripreventiivset karistusteooriat võib jagada positiivseks ja negatiivseks.

Positiivse eripreventsiooni puhul on karistus suunatud süüdlase parandamisele, tema tagasitoomisele ühiskonda ehk resotsialiseerimisele. Negatiivse eripreventsiooni puhul seisneb see kurjategija kahjustamises (eelkõige vangistusena) või tema hirmutamises. Eripreventiivse karistuse mõjusust kahandab oluliselt asjaolu, et paljud süüdimõistetud ei vajagi resotsialiseerimist, näiteks ettevaatamatu süüteo toimepannud isikud, juhukurjategijad, samuti isikud, kes on süüteo toime pannud kordumatutel ja pöördumatutel asjaoludel jt.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> RKKKo 3-1-1-14-07 p 6.

<sup>69</sup> RKKKo 3-1-1-40-04 p 7.

<sup>70</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07 p 23.

<sup>71</sup> J. Sootak. Karistusõigus. Üldosa, lk 46-47.

Eripreventiivne karistus on toeks just karistusõiguse sotsiaalriiklikule funktsioonile: võimaldades täita karistusõigusele immanentset kaitseülesannet, ei jäta see tähelepanuta üksikisikut ega tõrju teda ühiskonnast välja.<sup>72</sup>

### 1.3. Karistuse funktsioonid

Erialakirjandusest võib leida erinevaid karistuse määratlusi.

Karistust on kõige üldisemalt defineeritud kui käitumise tagajärge, mis vähendab sellise käitumise taasesinemise tõenäosust.<sup>73</sup> Karistust on määratletud ka kui karistusõigusele eriomast vahendit, mida riik kasutab oma karistusvõimu teostades: karistus väljendab ühiskonna eetilist hukkamõistu ning süüdimõistva otsusega taunitakse tegija käitumist.<sup>74</sup> Riigikohus on märkinud, et karistus kujutab endast õigusrikkumise ja selle toime pannud isiku riiklikku hukkamõistu, mis avaldub isiku õiguste ja vabaduste kitsendamises.<sup>75</sup>

Seega formaalselt on karistus süüdimõistmisele järgnev õigusjärelm ning sisuliselt süüdimõistetule süüteo eest kohaldatav kadu ja kitsendus, millega riik kahjustab isiku põhiseaduslikku seisundit ning väljendab avaliku väärtusotsustusena sotsiaaleetilist hukkamõistu ja sunnib isikut oma teo eest vastutama. Karistatu saab küll kunagi tagasi oma vabaduse, kuid ta võib jääda häbimärgistatuks ja seega sisuliselt diskrimineeritavaks.<sup>76</sup> Riigikohus on märkinud, et isiku süüditunnistamine kuriteos kätkeb endas märkimisväärset ühiskondlikku hukkamõistu.<sup>77</sup> Karistus on stigmatiseerimine ning ilma stigmatiseerimata ei ole karistamist.<sup>78</sup>

---

<sup>72</sup> J. Sootak. Karistusõiguse alused, lk 157.

<sup>73</sup> J. Saar. Kriminaalpsühholoogia. Kirjastus Juura 2007, lk 252. [Edaspidi: J. Saar. Kriminaalpsühholoogia].

<sup>74</sup> T. Anepaio, A. Hussar, K. Jaanimägi, S. Kaugia, K. Land, V. Olle, P. Roosma. Sissejuhatus õigusteadusesse, lk 180.

<sup>75</sup> RKÜKo 3-4-1-2-05 p 57.

<sup>76</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus, lk 74–75.

<sup>77</sup> RKÜKo 3-4-1-2-05 p 50.

<sup>78</sup> J. Sootak. Karistusõiguse alused, lk 181.

Seega võib karistust määratleda ka stigmatiseerimise kaudu, mis avaldub kahes aspektis:

- Isiku diskrediteerimises, tema sotsiaalse identiteedi kahjustamises.
- Reintegreerivas häbistamises, mis tähendab süüdimõistetud ühiskonda tagasitoomise või tagasivõtmise žesti.<sup>79</sup>

Stigmatiseerimisteooria pooldajad lähtuvad põhimõttest, et käitumisviisidel, mida kuritegudeks nimetatakse, ei ole spetsiifilisi omadusi, nad ei ole kuritegelikud oma loomu poolest, vaid on niimoodi defineeritud ühiskonna poolt.<sup>80</sup> Karistused häbimärgistavad õigusrikkujat, mis toob kaasa hälbelise käitumise võimendumise või suurema rikkumiste arvu edaspidi. Seetõttu võivad teatud juhtudel sanktsioonid tulevasi süütegusid kas ära hoida või vastupidiselt tuua kaasa edasisi rikkumisi.<sup>81</sup>

Karistuse olemus ei sõltu karistusteooriatest ning karistuse olemus ei ole tuletatav karistuse eesmärkidest. Karistuse selline enesemääramisvõime tuleneb asjaolust, et karistus kujutab endast ühiskonna aluspõhimõtete ja vältimatute eksisteerimistingimuste hulka kuuluvat institutsioon, nimelt vastutust.<sup>82</sup>

Karistuse olemusest tuleneb kaks põhiideed: tasumine ja preventatsioon, sõltuvalt sellest, kas karistades vaadatakse minevikku (toimepandud tegu) või tulevikku (uute kuritegude toimepanemise ohtu).<sup>83</sup> Oma olemuselt on karistus avalik sotsiaal–eetiline hukkamõistuotsus kurjategija suhtes. Karistus on õigustatud üksnes selle tõttu, et on vajalik õiguskorra kui inimeste ühiskonnas koos elamise põhitingimuse alalhoidmiseks. Karistus on vajalik ka selleks, et rahuldada ühiskonna vajadust õigluse järele, ning selleks, et võimaldada kurjategijal ennast karistuse kandmisega süüst vabastada.<sup>84</sup>

---

<sup>79</sup> *Ibid*, lk 181.

<sup>80</sup> U. Traat, A. Markina. Üldkriminoloogia II. Sisekaitseakadeemia, 2005, lk 17. [Edaspidi: U. Traat, A. Markina. Üldkriminoloogia].

<sup>81</sup> L. A. Bouffard, N. L. Piquero. Defiance Theory and Life Course Explanations of Persistent Offending. — *Crime & Delinquency*, Volume 56 Number 2 April 2010, p 227–228.

<sup>82</sup> J. Sootak. Karistusõiguse alused, lk 178.

<sup>83</sup> L. Auväär. Kriminaalkaristuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerumises, lk 202.

<sup>84</sup> *Ibid*, lk 202.

Karistusel on kaks mõõdet: väljendav (ekspressiivne) ja õigustav. Õigustav dimensioon vastab küsimusele: mis õigustab karistamist. Karistust väljendava mõõtme kohaselt karistus räägib, ütleb midagi ehk teiste sõnadega on karistus keelevorm.<sup>85</sup>

Üldpreventsiooni kontekstis võibki karistust käsitleda ka kui sõnumit riigilt. Esiteks on karistus sõnum, mis ütleb, et kuritegu ei tasu ära (preventsioon). Teiseks on see sõnum, mis ütleb, et teatud tegudest tuleb hoiduda, kuna need on moraalselt sobimatud või valed (moraalne harimine). Kolmandaks on see sõnum, mis ütleb, et tuleb harjuda hoidumast teatud tegudest (harjumuste kujundamine).<sup>86</sup>

Kuritegu väljendab puudulikku kommunikatsiooni, mis heidetakse tegijale ette kui tema süüdi olek. Karistus on selles mõttes ühiskonna identiteedi säilitamine. Karistusega võivad seostuda ka mõningad individuaal- või sotsiaalsühholoogilist laadi ootused- näiteks õiguskultuuri tugevdamine või säilitamine – kuid see ei ole määrav. Karistus on ühiskonna enesekinnitus.<sup>87</sup>

Karistus kui riigi hukkamõist lähtub põhimõttest *nulla poena sine lege* ehk igasugune karistus lähtub seadusest.<sup>88</sup> Eesti Vabariigi põhiseaduse<sup>89</sup> § 3 lg 1 esimene lause sätestab, et riigivõimu teostatakse üksnes põhiseaduse ja sellega kooskõlas olevate seaduste alusel.

Riigikohus on märkinud, et karistus peab vastama toimepandud teo ebaõigusele, mõjutama isikut edaspidi rikkumistest hoiduma ning kaitsma õiguskorda.<sup>90</sup> Valdavalt on kohtud seisukohal, et karistamise esmane eesmärk on isiku mõjutamine ja suunamine õiguskultuurile.<sup>91</sup>

---

<sup>85</sup> S. P. Garvey. Can Shaming Punishments Educate? – The University of Chicago Law Review, Vol. 65, No. 3, 1998, p 740–741.

<sup>86</sup> T. Mathiesen. Prison on Trial. Sage Publication Ltd, 1990, p 58–59.

<sup>87</sup> J. Sootak. Kriminaalpoliitika. Juura, Õigusteabe AS 1997, lk 99-100.

<sup>88</sup> J. Sootak. Sanktsiooniõigus, lk 78.

<sup>89</sup> Eesti Vabariigi põhiseadus. 28.06.1992. – RT 1992, 26, 349...RT I, 27.04.2011, 2.

<sup>90</sup> RKÜKo 3-4-1-2-05 p 57.

<sup>91</sup> M. Kruusamäe. Karistuse kohaldamise etapid Eesti kohtupraktikas, lk 22.

Kokkuvõtvalt saame karistust siduda kolme peamise funktsiooniga:

- Karistus on kriminaalseadusega sätestatud piirist üleastujale märguandeks, et riik (ühiskond) ei luba niisugust üleastumist. Karistades konkreetset üleastujat, hoiatatakse ühtlasi kõiki kodanikke ja manitsetakse neid hoiduma karistatavate tegude toimepanemisest.
- Karistus on mehhanism, millega püütakse taastada kuriteoga riivatud õiglustunnet.
- Karistus teenib eesmärki vabastada ühiskond (kaaskodanikud) teatavaks ajaks või lõplikult kurjategijast kui ohu allikast.<sup>92</sup>

E. Raska on märkinud, et ükski karistuse funktsioonidest ei nõua, et karistus ise või selle täitmise tingimused oleksid eriliselt karmid. Tema arvates on oluline, et karistus oleks vältimatu. Sama oluline on teadmine, et igale kuriteole järgneb möödapääsmatult karistus, mis hoiab inimesi tagasi kuriteo toimepanemisest ka siis, kui karistused polegi kuigivõrd rasked. Heidutavalt toimib mitte niivõrd karistus ise, kuivõrd karistuse protseduur.<sup>93</sup>

Autori arvates seondub eelnev seisukoht preventsooniteooria eeldustega, mille kohaselt karistuse kiire ajaline järgnemine süüteole, karistuse rakendamise järjekindlus ja proportsionaalselt piisav intensiivsus ennetavad või vähendavad edasist kriminaalset käitumist.<sup>94</sup> Preventsooniteooria kohaselt tõkestavad või vähendavad eelnimetatud tegurid edasist kriminaalset käitumist.<sup>95</sup> Karistusähvardus joobes juhtimise eest on mõjusaim kui võimalik õigusrikkuja tajub vahelejäämise riski kõrgena ning tajub, et süüteole järgnev karistus on range ja kiire.<sup>96</sup>

Seega, mis määral karistused omavad preventiivset mõju, sõltub paljuski potentsiaalsete joobes juhtide ettenägelikkusest ja ratsionaalsusest.

---

<sup>92</sup> E. Raska. Kriminaalpreventsiiooni programmi kontseptsioonist, lk 151–152.

<sup>93</sup> *Ibid*, lk 152.

<sup>94</sup> S. Lapham, E. England–Kennedy. Convicted Driving–While–Impaired Offenders’ Views on Effectiveness of Sanctions and Treatment. – *Qualitative Health Research* 22 (1) 2012, p 17.

<sup>95</sup> L. A. Bouffard, N. L. Piquero. Defiance Theory and Life Course Explanations of Persistent Offending. – *Crime & Delinquency*, Volume 56 Number 2 April 2010, p 227.

<sup>96</sup> J. Freeman, P. Liopsis, C. Schonfeld, M. Sheehan, V. Siskind, B. Watson. The self–reported impact of legal and non–legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – *Transportation Research Part F* 9 (2006), p 54.

## 1.4. Ratsionaalse valiku teooria

Preventsiooniteooriad on üles ehitatud eeldusele, et inimesed on ratsionaalsed olevused ning langetavad otsuseid, mis tuginevad vastava olukorra tasuvusanalüüsile.<sup>97</sup>

Joobes juhtide suhtes rakenduvad preventsiooniteooria kohaselt järgmised eeldused:

- Joobes juhid on ratsionaalsed olevused.
- Joobes juhid on hedonistlikud olevused.
- Joobes juhid on valikutes vabad.
- Joobes juhid on võimelised oma käitumist kontrollima.
- Joobes juhid teavad igal juhul, mis neile on kahjulik.
- Joobes juhte on võimalik tõkestada hirmuga.
- Joobes juhid on teadlikud seadustest ja karistustest.

Teooria pakub välja, et indiviidid kaalutlevad oma tegevuste kulusid ja tulusid, arvestades selliseid tegureid nagu tõenäosus vahele jääda, karistuse tõenäosus vahelejäämise korral ja karistamise korral järgneva karistuse suurus. Juhul, kui indiviid tajub karistust konkreetse käitumise eest tõenäosena, rikkumisele ajaliselt kiirelt järgnevana ja rangena, siis indiviid tõenäoliselt väldib sellist käitumist.<sup>98</sup>

Nobeli majanduspreemia laureaat Gary S. Becker avaldas 1968. a majandusteaduslikust vaatenurgast uurimuse kuritegevuse kohta „*Crime and Punishment: An Economic Approach*”. Empiirilises uurimuses on Becker analüüsinud karistuse ja karistusähvarduse preventiivset mõju.<sup>99</sup>

Becker on märkinud, et hakkas mõtlema kuritegevusele 1960ndatel aastatel, kui ta sõitis Columbia ülikooli eksamit vastu võtma. Kuna ta oli hiljaks jäämas, pidi ta otsustama, kas parkida oma sõiduk parklasse või jätta see ebaseaduslikult tänavale. Ta arvestas tõenäosust

---

<sup>97</sup> T. H. Nochajski, P. R. Stasiewicz. Relapse to driving under the influence (DUI): A review.– *Clinical Psychology Review* 26 (2006), p 182.

<sup>98</sup> *Ibid*, p 182.

<sup>99</sup> G. S. Becker. *Crime and Punishment: An Economic Approach*. *The Journal of Political Economy*, Vol. 76, No. 2 (Mar. – Apr., 1968). – Arvutivõrgu kättesaadav: <http://www.nber.org/chapters/c3625.pdf>, p 170 (14.01.2013). [Edaspidi: G. S. Becker. *Crime and Punishment: An Economic Approach*].

saada trahv valesti parkimise eest, võimaliku karistuse suurust ning parkimise maksumust parklas. Ta leidis, et risk tasub ära ning parkis sõiduki tänavale ega saanud trahvi.<sup>100</sup>

Becker pani kehtivad teooriad küsitavuse alla ning väitis, et kuriteod pannakse toime ratsionaalse omahuvi ajendil ja seda tuleks mõista kui iga muud liiki majandustegevust.<sup>101</sup> Tema lähenemine järgib majandusteadlaste tavalist valikuanalüüsi ning eeldab, et isik paneb toime süüteo, kui tema jaoks oodatav kasu ületab sellise kasu, mille ta võiks saaks kasutades oma aega ja muid ressursse teiste tegevuste jaoks. Mõned inimesed saavad kurjategijateks seetõttu, mitte põhjusel, et nende peamine motivatsioon erineks teiste isikute omadest, vaid seepärast et nende tulud ja kulud erinevad.<sup>102</sup>

Beckeri loodetava kasuteooria (*expected utility model*) kohaselt tuleneb süüteo toimepanemise otsus kulu ja kasu pinnalt, mis tuleneb süüteo toimepanemisest või sellest loobumisest.<sup>103</sup> Kulud hõlmavad karistust, mis on süüteo toimepanemise eest ette nähtud ning Becker märgib, et õigusrikkujad on rohkem tõkestatud võimalusest saada karistada kui karistusest endast.<sup>104</sup>

Kokkuvõtvalt saab märkida, et ratsionaalse valiku teooria järgi hindab süüteo toimepanemist kavandav isik nii vahelejäämise riski kui ka süüteo järgneva karistuse raskust.

Beckeri käsitlusel on palju ühisjooni inglise filosoof J. Benthamiga (1748–1832). Bentham, utilitarismi rajaja ja levitaja, väitis, et iga arukas inimene taotleb kõige suuremat lõbutunnet ja kõige vähemat vaeva- ehk piinatunnet.<sup>105</sup> Bentham on konstanteerinud: „Loodus on andnud inimese kahe isanda võimu alla– need on nauding ja kannatus. Ja ainuüksi nende määrata on see, mida me teeme ja mida me peaksime tegema“.<sup>106</sup>

---

<sup>100</sup> G.S. Becker. Nobel Lecture. The Economic Way of Looking at Behaviour. The Journal of Political Economy, Volume 101, Issue 3, (Jun.,1993). – Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.terry.uga.edu/~mustard/courses/e4850/Becker-Nobel.pdf>, p 389–390 (18.01.2013).

<sup>101</sup> Gary S. Becker. Crime and Punishment: An Economic Approach, p 170.

<sup>102</sup> *Ibid*, p 176.

<sup>103</sup> *Ibid*, p 177–178.

<sup>104</sup> *Ibid*, p 178.

<sup>105</sup> L. Auväärt. Kuritegevuse käsitlemisest 18. ja 19. sajandil, lk 75.

<sup>106</sup> I. Gräzin. Jeremy Bentham. Tallinn Olion 1990, lk 73.

Benthami kaks põhipostulaati olid järgmised:

- Kõikvõimalike asjade ja tegude väärtus seisneb nende kasulikkuses inimestele (nn utilitarismi printsiip).
- Inimese poolt loodava mis tahes normatiivse süsteemi eesmärgiks peab olema maksimaalse hulga inimeste maksimaalne hüväng (nn maksimaalse hüve printsiip).<sup>107</sup>

Bentham seostas omavahel karistuse üld- ja eripreventiivse eesmärgi ning väitis, et karistus peab kujundama nii kuriteo toimepannud isiku kui ka teiste potentsiaalsete õigusrikkujate tahet ning neile näitama et karistuses sisalduv *malum* on kaalukam kui kuriteoga saavutatav *bonum*.<sup>108</sup> Klassikalises karistusfilosoofias on alates Benthamist kurjategijate efektiivse karistamise eeltingimustena nimetatud järgmisi karistuse karakteristikuid: piisav intensiivsus, raskusaste, karistuse kiire ajaline järgnemine rikkumisele, rakendamise järjekindlus ja karistuse vältimatus ning uute käitumisviiside loomine.<sup>109</sup>

Ratsionaalse valiku kaasaegse teooria töötasid 1980ndatel välja inglise kriminoloogid D. Cornish ja R. Clarke. Teooria kohaselt seaduserikkujad nagu teisedki ratsionaalsed, majanduslikult kalkuleerivad inimesed kaaluvad tõenäosust (riski) ja saadavat kasu, mis on seotud erinevate aktsioonidega ja valivad selle, mis võimaldaks maksimeerida kasulikkust. Kuriteo toime panemise otsustamisel langetatakse erinevaid valikuid: kuriteoliigi valik; kuriteo koha ja aja valik ning kuriteo sihtmärgi valik.<sup>110</sup>

Preventsiooniteooria ja ratsionaalse valiku teoreetikud peavad sageli kokkupuuteid politseiga ja vahelejäämise võimalikkust sellise rakendatava sanktsioonina, mida tuleks karta, ning on näidanud, et see omakorda mõjutab karistusahvarduse tajumist ning edasist kuritegelikku käitumist.<sup>111</sup> Klassikalise preventsioonidoktriini kohaselt väldivad isikud süüteo toimepanemist juhul, kui nad kardavad vahelejäämisega kaasnevat võimalikke tagajärgi.<sup>112</sup>

---

<sup>107</sup> *Ibid*, lk 72.

<sup>108</sup> J. Sootak. Kuri karjas, lk 89.

<sup>109</sup> J. Saar. Kriminaalpsühholoogia, lk 252.

<sup>110</sup> U. Traat, A. Markina. Üldkriminoloogia II, lk 7.

<sup>111</sup> L. A. Bouffard, N. L. Piquero. Defiance Theory and Life Course Explanations of Persistent Offending. – *Crime & Delinquency*, Volume 56 Number 2 April 2010, p 231.

<sup>112</sup> J. Freeman, P. Liossis, C. Schonfeld, M. Sheehan, V. Siskind, B. Watson. The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – *Transportation Research Part F* 9 (2006), p 54.

See tähendab, et võimalused, mis on seotud kõrge riskiga jääda vahele, on kulukad ning seetõttu ebasoodsad võimalused ning vastupidi, võimalused, mis ei ole seotud vahelejäämise riskiga, on vähem kulukad ja seega soodsamad.<sup>113</sup>

Autor nõustub preventsooniteooria ja ratsionaalse valiku teooria seisukohtadega, mille kohaselt otsustus süüteo toimepanemiseks rajaneb potentsiaalse õigusrikkuja ratsionaalsetel kaalutlustel põhineval tasuvusanalüüsil, mille üheks arvestatavaks komponendiks on süüteo järgnev karistus. Preventsooniteooria kohaselt on karistusel kolm kuluga seonduvat komponenti: tõenäosus vahele jääda, karistamise korral järgneva karistuse kohaldamise rangus ja kiirus. Kõik nimetatud tegurid mõjutavad karistusähvarduse tajumist ja koosmõjus tõkestavad süüteo toimepanemist. Kui vahelejäämise tõenäosus on väike või olematu, kahandab see ka kõige rangema karistuse preventiivset mõju. Süüteo kiirelt järgneva karistuse puhul tunnetab õigusrikkuja süüteo ning selle tagajärgede tõsidust. Karistuse suurus tõstab süüteo toimepanemisega seonduvaid kulusid.

Karistuse suuruse osas märgib autor, et joores juhtimise eest määratavate karistuste rangus on kehtiva õiguse järgi seatud sõltuvusse joores raskusest. Samas tuleb arvestada, et joores seisundis isikul on keeruline, kui mitte võimatu adekvaatselt hinnata joores seisundit, millest aga sõltub karistus rangus, see tähendab karistamine kas kriminaal- või väärteokorras.

Lisaks märgib autor, et arvestades joores juhtimise korduvuse kõrget määra, ei pruugi korduvrikkujad langetada ratsionaalseid otsuseid vahetult enne joores seisundis sõiduki rooli minemist. Seega on autor arvamisel, et retsidiivsetele joores juhtidele tuleb lisaks karistustele rakendada rehabiliteerivaid meetmeid, et tegeleda joores juhtimise probleemi algpõhjustega. Eestis 2008. a läbiviidud liiklusohutusprogrammi uuring kinnitas antud meetme edukust joores juhtide retsidiivsuse vähendamiseks ning samuti toodi liiklusohutuse tõstmiseks esile vajadus meetme rakendamise laiendamiseks.<sup>114</sup>

---

<sup>113</sup> C. Seipel, S. Eifler. Opportunities, Rational Choice, and Self-Control. – Crime & Delinquency, Volume 56 Number 2, April 2010, p 173.

<sup>114</sup> B. Tammiste, A. Ahven, A., A. Kruusement. Joores sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Justiitsministeerium Tallinn 2008. –

Tuleb arvestada, et teatud probleeme ei suuda ega tohigi lahendada karistusõigus. Alkoholi liigtarvitamine on kompleksne sotsiaalne probleem, mille põhjustega tuleb tegeleda teiste sobivamate meetmetega.

Karm seadus näib paljudele tunduvat parim lahendus, mis välistab mõtlemise keerulisematele, ent ometi vajalikele ning tõhusamatele lahendustele. Sageli tuuakse argumendiks, et seaduse sättel on sümboolne mõju, mis väljendab riigi tahet ning seisukohta kõne all olevas küsimuses. Sümboolsel tähendusel on küll jõud, aga mitte selline, et see seadused tegelikult tööle paneks ja sotsiaalsed probleemid lahendaks.<sup>115</sup>

---

Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs\\_2.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs_2.pdf), lk 57 (14.01.2013).

<sup>115</sup> M.- L. Sööt. Uuringutest ja mõjude analüüsist kriminaalpoliitika näitel. – *Juridica* 2010/VIII, lk 618. [Edaspidi: M.-L. Sööt. Uuringutest ja mõjude analüüsist kriminaalpoliitika näitel].

## II. KARISTUSE MÕJU JOOBES JUHTIMISELE

### 2.1. Joobes juhtimise mõju liiklusohutusele

Karistuspraktikale loovad tausta nii kehtiv karistusõigus oma sanktsioonisüsteemiga kui ka kuritegevuse tase ja dünaamika vastaval ajaperioodil.<sup>116</sup> Autor analüüsib joobes juhtimisega seotud tegureid, milles avaldub joobes juhtimise probleemi tõsidus ning ühtlasi aitab mõista viimase kümnendi jooksul Eestis toimunud muudatusi joobes juhtimise karistuspraktikas.

Alkohol omab olulist mõju kuritegevusele ning eriti avaldub see mõju liikluses, kujutades tõsist probleemi rahvatervisele. Eesti kuulub enim alkoholi tarbivate riikide hulka ning alkoholist tingitud kahjud on seetõttu ulatuslikud.<sup>117</sup> Joobes juht ei pruugi ilmingimata olla probleemne või piiripealne alkoholarvitaja, kuid sellegipoolest on joobes juhid kõrgema alkoholi liigtarvitamise kalduvusega.<sup>118</sup>

Uuringud näitavad, et alkoholi liigtarvitamine suurendab kuritegelikku käitumist: joobes juhtimise eest karistatud isikud, kes tunnistasid alkoholi liigtarvitamist, märkisid ka suurema tõenäosusega oma edasist kavatsust korduvrikkumiseks. See omakorda kinnitab, et joobes juhtidest korduvrikkujad tarvitavad kahjulikul määral alkoholi. Alkoholi liigtarvitamine omab tõsist ja kahjulikku mõju mitte ainult preventioonile, vaid kogu liiklusohutusele. Pidev alkoholi liigtarvitamine võib muutuda valdavaks nende preventioonimehhanismide suhtes, mis peaksid kuritegelikku käitumist tõkestama ning alkoholil on tugev mõju käitumismustritele.<sup>119</sup>

---

<sup>116</sup> J. Ginter, S. Laos, J. Sootak. Eesti karistuspoliitika: üleminek totalitaarriiklikust õigusriiklikku kriminaalõigusesse. – Juura Õigusteabe AS 2002, lk 7.

<sup>117</sup> Sotsiaalministeerium. Alkoholipoliitika Roheline Raamat. Sotsiaalministeerium 2012. – Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.sm.ee/fileadmin/meedia/Dokumendid/Tervisevaldkond/Tervisepoliitika/Alkoholipoliitika/Failed/Alkoholi\\_roheline\\_raamat.pdf](http://www.sm.ee/fileadmin/meedia/Dokumendid/Tervisevaldkond/Tervisepoliitika/Alkoholipoliitika/Failed/Alkoholi_roheline_raamat.pdf), lk 3 (14.01.2013).

<sup>118</sup> A. Impinen, P. Mäkela, K. Karjalainen, J. Haukka, T. Lintonen, P. Lillsunde, O. Rahkonen, A. Ostamo. Drink–Driving. The Association between Social Determinants and Drunken Driving: A 15–Year Register–based Study of 81, 125 Suspects. – Alcohol and Alcoholism Vol. 46, No 6 2011, p 721.

<sup>119</sup> J. Freeman, P. Lioassis, C. Schonfeld, M. Sheehan, V. Siskind, B. Watson. The self–reported impact of legal and non–legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – Transportation Research Part F 9 (2006), p 62.

Maanteeameti statistika kohaselt on viimase kümne aasta jooksul joobes juhtide põhjustatud liiklusõnnetuste arv alates 2007. aastast kordades vähenenud (2006. a 541; 2007. a 552; 2012. a 170 liiklusõnnetust).<sup>120</sup> Sama trendi järgib ka joobes juhtide süül hukkunute arv, mis on alates 2008. aastast olnud langusjoones (2007. a 81; 2008. a 41; 2012. a 8 hukkunut). Vaatamata asjaolule, et joobes juhtide süül toimunud liiklusõnnetuste ja hukkunute arv on viimaste aastate jooksul vähenenud, jääb joobes juhtimise tõkestamine ja vähendamine oluliseks kriminaalpoliitika valdkonnaks. Joobes juhtimise puhul on alati tegemist ohuga liikluses osalejate turvalisusele, isegi kui sellega ei põhjustatud raskeid tagajärgi.<sup>121</sup>

Kui vaadata joobes juhtimise süütegude koguarvu, siis vähenes joobes juhtimise süütegude koguarv tunduvalt aastatel 2008–2010, kuid kasvas taas 2011. aastal (12%). Trendid langevad kokku Konjunkturiinstituudi andmetega Eesti üldise alkoholitarvitamise kohta, kus samuti ilmnes kasv kuni 2007. aastani, millele järgnes kolm aastat kestnud langus ning uus kasv 2011. aastal.<sup>122</sup> Joobes juhtimise süütegude arvu vähenemist aastatel 2008–2010 võib autori arvates seostada majanduslanguse perioodiga: alkoholitarbimise üldine vähenemine avaldas omakorda mõju joobes juhtimisele. 2013. aasta esimesed kuud näitavad joobes juhtimisega seotud kuritegude arvu tõusu võrreldes 2012. aasta sama perioodiga.<sup>123</sup>

Eelmisel aastal viis Politsei- ja Piirivalveamet läbi 498 603 joobekontrolli, mille käigus avastati 8630 joobes juhti, mis moodustas kontrollitute koguarvust 1,73%.<sup>124</sup> Kuna joobes juhid tabatakse üldjuhul politsei järelevalvealase tegevuse käigus, mis aga sõltub otseselt liiklusjärelevalvealasest ressursist, siis puudub teave joobes juhtide tegelikust osakaalust liikluses. Kui võtta aluseks, et Eestis on keskmiselt kasutuses ligikaudu kaks kolmandikku

---

<sup>120</sup> Maanteeamet. Liiklusõnnetused joobes mootorsõidukijuhi osalusel /Accidents involving drunken motorvehicle drivers. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.mnt.ee/index.php?id=12997> (15.01.2013).

<sup>121</sup> TrtRnKo 22.06.2011, 1-10-2246.

<sup>122</sup> Justiitsministeerium. Kuritegevus Eestis 2011. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57202/Kuritegevus\\_Eestis\\_2011.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57202/Kuritegevus_Eestis_2011.pdf), lk 129 (15.01.2013).

<sup>123</sup> Justiitsministeerium. Kuritegevuse baromeeter jaanuar- veebruar 2013.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013\\_+kuu%FClevaade+02+veebuar.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013_+kuu%FClevaade+02+veebuar.pdf), lk 3 (23.03.2013).

<sup>124</sup> Politsei- ja Piirivalveameti 02.05.2013 dokument nr 1.6-10/75657-1 „Liiklusaasta 2012“ (käesoleva töö autori valduses).

liiklusregistris olevatest sõidukitest (seisuga 01.01.2013 kokku 729 762 sõidukit<sup>125</sup>) ning joobes juhtide osakaal eelmise aasta joobekontrolli näitajate alusel on liiklejate koguarvust 1,73 %, osaleb hinnanguliselt iga päev liikluses üle 8000 joobes juhi. Eeltoodust saab järeldada, et politsei kõrvaldab kogu aasta jooksul liiklusest ühe päeva joobes juhid ning valdav osa joobes juhte jääb tabamata ning seega ka karistamata. Samas on täheldatud, et kui esimene karistus joobes juhtimise eest järgneb pikaajalisele avastamata joobes juhtimisele, ei pruugi üksainus karistus suurendada karistusähvarduse tajutavat riski edasise joobes juhtimise vältimiseks.<sup>126</sup> Preventsiooniteooria kohaselt on vahelejäämise tõenäosus üks olulistest teguritest süüteo toimepanemisest hoidumiseks. Samas märgib autor, et ainult liiklusjärelvalvele panustamine joobes juhtimise probleemi tõkestamiseks ei ole piisav, kuna empiiriliste andmete kohaselt on liiklusjärelvalve mõju liiklusohutusele 10–25%.<sup>127</sup>

Kokkuvõtvalt märgib autor, et joobes juhtimine on tõsine ja mitmetahuline ühiskonna siseturvalisust ohustav probleem. Joobes juhtimisega seonduvatele probleemidele, sealhulgas korduvrikkumiste tõkestamisele, ei ole ühtset universaalset meetet, vaid tegemist peab olema meetmete kogumiga, mis koosmõjus viivad soovitud tulemuseni. Ainult karistusõiguslik lähenemine joobes juhtimise probleemile ei ole piisav. Sotsiaalseid probleeme tuleb lahendada sotsiaalpoliitiliste vahenditega, mitte karistuslike meetmetega.<sup>128</sup>

Autor on arvamisel, et retsidiivsed joobes juhid tuleb suunata rehabilitatsiooniprogrammidele, et tegeleda süsteemselt joobes juhtimise algpõhjustega ning ühtlasi muuta retsidiivse joobes juhi hoiakuid ja negatiivset liikluskäitumist, et ennetada edaspidiseid rikkumisi. Oluline roll joobes juhtimise probleemiga tegelemisel on liiklusjärelvalvel, mille käigus avastatakse ja kõrvaldatakse liiklusest joobes juhid: kui vahelejäämise võimalus on vähetõenäoline või olematu, kahandab see ka kõige rangema karistuse mõju.

---

<sup>125</sup> Maanteeamet. Sõidukite ja juhilubade statistika. Infoleht 12-12 (detsember 2012 statistika). – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.mnt.ee/index.php?id=10797> (05.03.2013).

<sup>126</sup> D. Wheaterburn, S. Moffatti. The Specific Deterrent Effect of Higher Fines on Drink–Driving Offenders. – The British Journal of Criminology 2011 (5), p 799.

<sup>127</sup> Euroopa Komisjoni poolt rahastatud projekt SUPREME (2007). Parimad liiklusohutusmeetmed. Liikmesriikide tasandi liiklusohutusmeetmete käsiraamat.– Arvutivõrgus kättesaadav: [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_c\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_et.pdf), lk 49 (05.03.2013).

<sup>128</sup> E. Raska. Õiguse kehtestamise sotsiaalne mehhanism. S. Kaugia. Õigus ühiskonnas. Artiklite kogum. Avatar OÜ 2006, lk 72. [Edaspidi: E. Raska. Õiguse kehtestamise sotsiaalne mehhanism].

Seega peavad kõik liiklusohutusele suunatud meetmed– nii karistuslikud kui ka mittekaristuslikud– koosmõjus panustama nii kompleksse probleemi lahendamisse kui seda on joores juhtimine.

## 2.2. Karistuspraktika kujunemisest Eestis

Autor annab ülevaate Eestis viimasel kümnendil toimunud arengutest joores juhtimise karistuspoliitikast, et avada tausta tänase karistuspraktika kujunemisest, mis on täna põhiliseks meetmeks liikluskäitumise mõjutamisel ja kujundamisel.

Joores juhtimist on Eestis nii kriminaliseeritud kui dekriminaliseeritud kriminaalkodeksi kehtivuse ajast alates, mis on teinud joores juhtimise trendide jälgimise ajas keeruliseks.<sup>129</sup> Joores juhtimine kriminaliseeriti Eestis 1999. aastal.<sup>130</sup> Kriminaalkodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seaduse eelnõu (1018 SE) ettevalmistamine oli ajendatud avalikkuse kõrgendatud tähelepanu pälvinud liiklusõnnetusest, milles hukkus tippспортlane, kuid õnnetuse põhjustanud joores juht vabanes sisuliselt vastutusest.<sup>131</sup> Kriminaalkodeksi § 204 täiendati lg-ga 3, mis sätestas kriminaalvastutuse, kui isikul on kehtiv halduskaristus mootorsõiduki juhtimise eest joores seisundis. Ühtlasi täiendati haldusõiguserikkumise seadustiku § 96 lg-ga 5, millega kaasnes halduskaristus joores juhtimise korduvrikkumise eest, kui isikut ei võetud kriminaalvastutusele ja kriminaalasi lõpetati kriminaalmenetluse koodeksi § 5 lg 4 alusel.

Kriminaalkodeksi § 204 lg 3 sõnastus tekitas igapäevases praktikas probleeme: kui esimest haldusrikkumist oli juba kasutatud alusena ühe kriminaalasi algatamisel, siis puudus kindel arusaam, kas kolmandat korda tuleks võtta isik vastutusele kriminaal- või halduskorras.<sup>132</sup>

---

<sup>129</sup> M. -L. Sööt. Uuringutest ja mõjude analüüsist kriminaalpoliitika näitel, lk 623.

<sup>130</sup> Kriminaalkodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seadus. 16.12.1998. – RT I 1999, 4, 53.

<sup>131</sup> Kriminaalkodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seaduse eelnõu (1018 SE) esimene lugemine. Riigikogu VIII koosseisu istungjärgu stenogramm 17.11.1998.– Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&day=12&date=911289600&pkpkaupa=1&paeva\\_kord=1900005430](http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&day=12&date=911289600&pkpkaupa=1&paeva_kord=1900005430) (24.01.2013).

<sup>132</sup> K. Rooväli. Seadus säästab roolijoodikuid.- Postimees 12.01.2000.

Vastuolu lahendati 01.09.2002. a jõustunud karistusseadustikus<sup>133</sup>, mille § 424 sätestas, et mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis isiku poolt, keda on varem karistatud sellise teo eest, samuti mootorsõiduki juhtimise üleandmise eest joobeseisundis isikule, karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.

Autor märgib, et karistusseadustiku eelnõu (119 SE) teisel lugemisel tõstus küsimus esmakordse joobeseisundis juhtimise kriminaliseerimisest, kuid ettepanek ei leidnud toetust põhjendusel, et see oleks liigne kriminaliseerimine ning arvamust, et „Riigikogu teeb õigesti, kui ei kriminaliseeri kõikvõimalikke rikkumisi üle“.<sup>134</sup> Aastaid hiljem on eeltoodud seisukoht muutunud ning 2009. aastast on kriminaalkorras karistatav ka esmakordne joobes juhtimine.

Kuni liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse jõustumiseni 01.07.2009, karistati joobes juhtimise eest kriminaalkorras teistkordsel vahelejäämisel ning seda olenemata joobe raskusastmest.

Autori arvates tingis selline regulatsioon vastuolulise karistuspraktika. Kui alkoholi piirmäära ületanud juht jäädes vahele teist korda, sai karistada kriminaalkorras, siis raskes joobeseisundis juht esmakordsel vahelejäämisel väärteo korras. Kui alkoholi piirmäära ületanud juht sai teistkordsel vahelejäämisel kriminaalkorras karistada, siis pärast karistuse kustumist toimepandud süütegu oli taas väärteokorras karistatav. Lisaks tõdeti, et korduva joobes juhtimise kriminaliseerimine ei andnud oodatud efekti: korduva joobes juhtimisega seotud kuritegude arv oli märgatavalt kasvanud, joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute arv ega ka osakaal ei vähenenud; samuti kasvas korduva joobes juhtimise eest karistatute osakaal kõikide väljaselgitatud joobes sõidukijuhtide seas.<sup>135</sup>

---

<sup>133</sup> Karistusseadustik.06.06.2001. – RT I 2001, 61, 364.

<sup>134</sup> Karistusseadustiku eelnõu (119 SE) teine lugemine. Riigikogu IX koosseisu istungjärgu 03.05.2000 stenogramm.– Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&date=957351600&pkkaupa=1&paevakord=2000006617#pk2000006617> (24.01.2013).

<sup>135</sup> A. Ahven, E. Hillep. Justiitsministeeriumi uuringu aruanne, lk 51.

Põhimõtteline uuendus liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõus (179 SE)<sup>136</sup> oli karistuse suuruse sõltuvusse seadmine joobe raskusest. Eelnevalt viis Justiitsministeerium läbi uuringu „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimisega vähendamiseks“, mille tulemused näitasid selget seost nii liiklusõnnetusse sattumise ohu kui õnnetuse tagajärgede raskuse ja joobe raskuse vahel. Seetõttu tõmmati väärteo- ja kuriteokoosseisu vaheline piir sealt, kus kasvab oluliselt raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse oht.<sup>137</sup> 01.07.2009. a jõustus karistusseadustiku<sup>138</sup> (edaspidi *KarS*) regulatsioon, millega kaotati *KarS* § 424 korduvuse nõue ning kriminaalkorras on karistatav ka esmakordne joobes juhtimine.

Tänased karistused liiklussüütegude eest, kas väärtegu või kuritegu, tulenevad alkoholisalduse määrast juhi organismis. Alkoholisaldust mõõdetakse juhi väljahingatavas õhus või veres.

Liiklusseaduse<sup>139</sup> § 224 lg 1 ja lg 2 järgi on tegemist väärteoga:

- Kui juhi ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,20–0,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,10–0,24 milligrammi. Selle eest karistatakse rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni.
- Kui juhi ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,50–1,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,25–0,74 milligrammi. Selle eest karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheteistkümne kuuni.

Liiklusseaduse § 224 lg 3 alusel võib lisakaristusena kohaldada sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist 3–9 kuuks, kui isikut ei ole varem samas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud või 3–12 kuuks, kui isikut on varem samas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud.

---

<sup>137</sup> Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu 179 SE seletuskiri.- Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnu&eid=acf423dc-cbee-1257-0f3d-b725f8477ccb&lk=2> (25.01.2013).

<sup>138</sup> Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus.19.11.2008. – RT I 2008, 54, 304.

<sup>139</sup> Liiklusseadus.17.06.2010. – RT I 2010, 44, 261... RT I, 05.12.2012, 2.

KarS<sup>140</sup> § 424 järgi on tegemist kuriteoga, kui juht juhib mootorsõidukit, maastikusõidukit või trammi joobeseisundis. Alkoholijoobe seisundi mõiste tuleneb liikluseaduse § 69 lg 4, mille p 1 kohaselt on juht alkoholijoobes, kui tema ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,75 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem. Liikluseaduse § 69 lg 4 p 2 näeb ette erandi. Kuigi üldiselt juhtudel, mil juhi ühes grammis veres on vähemalt 0,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem, järgneb sõiduki juhtimise eest vastutus liikluseaduse § 224 lg 2 järgi, loetakse antud tegu kuriteoks KarS § 424 järgi, kui väliselt on tajutavad juhi tugevalt häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid, mille tõttu ta ei ole ilmselgelt võimeline sõidukit liikluses nõutava kindlusega juhtima. KarS § 424 järgi kvalifitseeritava teo eest karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. KarS § 44 lg 1 alusel võib kohus mõista kuriteo eest rahalise karistuse kolmkümmend kuni viissada päevamäära, mis sama paragrahvi lg 2 alusel arvutatakse süüdimõistetud keskmise päevasissetuleku alusel ning mis ei tohi olla väiksem kui miinimumpäevamäär (3,20 eurot). KarS § 69 lg 1 alusel võib kohus kuni kaheaastast vangistust mõistes asendada selle üldkasuliku tööga (süüdlase või süüdimõistetud nõusolekul). Lisaks võib kohus kohaldada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist kuni kolmeks aastaks vastavalt KarS § 50 lg 1 p 1.

2012. aasta I poolaastal registreeriti 3336 joobes juhtimise süütegu, neist kuritegusid 1689 (51%) ja väärtegusid 1647 (49%). Kohus karistas kuriteo eest tingimisi või reaalse vangistusega 1190 isikut (76%) ning rahalise karistusega 371 isikut (24%). Mõistetud vangistuse mediaan oli 4 kuud. Rahaliste karistuste mediaan oli 780 eurot. 49% juhtudel oli rahalise karistuse suurus vähemalt 800 eurot. Suurim ühele isikule mõistetud rahaline karistus oli 7500 eurot. Kuriteo eest võeti juhtimisõigus ära 58% isikutel; keskmiselt võeti juhtimisõigus ära kolmeks kuuks. Politsei poolt väärteo eest määratud rahatrahvide mediaan oli 700 eurot, vähemalt 800 eurot oli trahvi suurus 35% juhtudel. Väärteo eest karistati

---

<sup>140</sup> Karistuseseadustik.06.06.2001. – RT I 2001, 61, 364...RT I, 20.12.2012, 12.

arestiga 176 isikut. Keskmiseks aresti pikkuseks oli 13 päeva, mis moodustas 75% keskmisest politsei poolt taotletud arestipäevade arvust.<sup>141</sup>

Autor märgib kokkuvõtvalt, et viimase kümnendi jooksul toimunud muudatused karistuspoliitikas on mõjutanud ja muutnud joobes juhtimise karistuspraktikat. Joobes juhtimine on olnud kriminaalkorras karistatav üle kümne aasta, kuid muutunud on KarS § 424 alusel kvalifitseeritava kuriteo koosseis. Kui joobes juhtimine 1999. aastal kriminaliseeriti, ei eelnenud seadusemuudatusele teaduspõhist analüüsi, mis autori arvates ei olnud jätkusuutlik õigusloome, tuues kaasa vastuolulise karistuspraktika ning hilisema tõdemuse, et korduvuse kriminaliseerimine ei täitnud oodatavat eesmärki joobes juhtimise probleemi lahendamiseks. Täna on joobes juhtimise eest määratava karistuse rangus viidud vastavusse teo raskusega (joobe raskusega) ning antud muudatusele karistuspoliitikas eelnes vastav uuring joobe raskuse mõjust liiklusohutusele.

Kui vaadata KarS § 424 järgi kvalifitseeritavate kuritegude tõusu,<sup>142</sup> võib järeldada, et maksimaalse karistuse mõju on piiratud ulatusega, kui palju potentsiaalsed joobes juhid on teadlikud maksimaalsest karistusest või on võimelised vahet tegema väärtekaristusel või kohtu poolt mõistetaval kriminaalkaristusel. Tuleb arvestada, et joobeseisundis isik ei ole võimeline adekvaatselt hindama organismis olevat alkoholimäära, millest tekkiva joobeseisundi aste on aluseks karistamisele kas kriminaal- või väärtekorras.

---

<sup>141</sup>A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2012. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57056/Joobes+juhtimise+s%FC%FCteod+I+poolaastal+2012.pdf>, lk 1 (14.02.2013). [Edaspidi: A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal].

<sup>142</sup> Justiitsministeerium. Kuritegevuse baromeeter jaanuar- veebruar 2013.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013\\_+kuu%FClevaade+02+veebruuar.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013_+kuu%FClevaade+02+veebruuar.pdf), lk 1 (23.03.2013).

### 2.3. Kuritegevuse kontroll karistuse mõju kaudu

Kuritegevust kontrollides luuakse alati kindlat kultuurilist ja sotsiaalset keskkonda, üldist ühiskonnas valitsevat atmosfääri, mistõttu kõik konkreetsed kriminaalpoliitilised sammud tuleb mitmekülgsest läbi kaaluda.<sup>143</sup>

Vaatamata ühiskonnas viimastel aastatel toimunud muudatustest joobes juhtimise karistuspoliitika ja -praktika osas, on meedias jätkuvalt päevakorras diskussioonid joobes juhtimise eest määratavate karistuste karmistamise osas. Lähtutakse eeldusest, et karistuste karmistamisel on eeldatav preventiivne efekt potentsiaalsetele õigusrikkujatele ning seda mõju kasutatakse karistuste karmistamise õigustamiseks.

Nii on näiteks leebet karistuspoliitikat kohtutele ette heitnud Siseminister tuues välja asjaolu, et joobes juhtimise eest väärtegude eest määratud karistused on sageli rängemad kui kuritegude eest. Siseminister E. Koorti arvamusel on selliste õigusrikkujate koht olla ühiskonnast pikemalt isoleeritud ja äärmiselt oluline on, et ühiskond mõistaks nad ühiselt hukka.<sup>144</sup> Leebete karistuste määramist joobes juhtimisega vahelejäädud isikutele on ette heitnud ka Vabariigi President rõhutades, et vajalik on mõelda joobes juhtimise eest senise leebe karistuspoliitika karmistamisele. Tema sõnul ei ole võimalik kaitsta liikluses seaduskuulekaid kodanikke seaduskuulmatute eest hoiatades või väikeste trahvidega.<sup>145</sup> Politsei karistuspraktika ebaühtlusele on viidanud siseminister tuues välja asjaolu, et üle 85 protsendil juhtudest määratakse rahatrahve vähem kui pool maksimummäärast.<sup>146</sup> Eeltoodud seisukohtade osas on märkinud endine justiitsminister K. Michal, et iga kahekümnes süüdimõistetud Eesti vanglates on liikluskurjategija ning seetõttu ei ole võimalik rääkida nende leebest karistamisest. Lisaks on ta toonitanud, et karistuse puhul on oluline selle mõjususe ning

---

<sup>143</sup> J. Saar. Analüüs: Kirvemeetod õiges kriminaalpoliitikas. – Postimees 10.03.2004.

<sup>144</sup> M. Smutov. Asekantsler kritiseeris teravalt kohtute tööd. – Postimees 05.07.2012.

<sup>145</sup> M. Filippov. Michal: karmid karistused ei mõju, kui risk vahele jääda on väike. – Postimees 17.02.2012.

<sup>146</sup> K.-M. Vaher. Ken-Marti Vaher: kolm elupäästvat sammu. – Postimees 16.05.2012.

oluline leida igale õigusrikkujale karistus, mille mõju tema isikule ja tulevasele käitumisele oleks suurim.<sup>147</sup>

Politsei- ja Piirivalveameti liiklusbüroo juhi A. Kirsimäe arvamusel pole mõtet rangete karistustega üle pingutada, kui tegu on vähetähtis. Tema arvamusel ei tähenda karistuse karmus alati rahatrahvi, vaid ka muid meetmeid: näiteks juhtimisõiguse äravõtmist, joobes juhtidelt auto konfiskeerimist või paadunud kiiruseületajate arestimajja saatmist, märkides, et: „Trahvi võid ju ära maksta, aga kui sind pannakse kaheks nädalaks arestimajja, siis paneb karistus ikka mõtlema ka.”<sup>148</sup>

Riigikogu liige ja endine Keskkriminaalpolitsei juht A. Anvelt on esitanud seisukoha, et joobes juhtimise retsidiivsus rajaneb suuresti karistamatusel ning tema arvamusel peaks karistusseadustik nägema ette just retsidiivsuse puhul tuntavalt kõrgemaid karistusemäärasid, sest inimene on esimese karistuse näol juba hoiatuse saanud.<sup>149</sup>

Autor on arvamusel, et antud seisukoht haakub ratsionaalse valiku teooria eeldustega, mille kohaselt korduvrikkumise eest määratav karistus tõstab kuriteo toimepanemisel kulusid, mis omakorda mõjutab potentsiaalset õigusrikkujat hoidumast teo toimepanemisest. Samas ei saa autori arvamusel jätta tähelepanuta rangemate karistuste kõrval ka teisi preventiooniteooria eelduseid: vahelejäämise tõenäosus ja süüteo järgnev kiire karistus. Samas on ka oluline, et hinnangud retsidiivsuse kohta ei tohi põhineda kõhutundel. Emotsionaalselt lähenedes kiputakse kuritegude korduva toimepanemise riski üle hindama. See viib kriminaalkorras karistatud inimeste suure osakaaluni rahvastikus ja suure vangide arvuni.<sup>150</sup>

Kui analüüsida õiguskirjanduse käsitlusi karistuste karmistamise kohta, suhtutakse sellesse teatava ettevaatusega tuues välja karistuste karmistamisega kaasnevad negatiivsed aspektid.

---

<sup>147</sup> M. Filippov. Michal: karmid karistused ei mõju, kui risk vahele jääda on väike. – Postimees 17.02.2012.

<sup>148</sup> H. Roonemaa. Masuaegne liiklusrahu on möödas: politsei toob teedele ekstrasõu ja karmid karistused. – Eesti Päevaleht 16.04.2012.

<sup>149</sup> A. Krjukov. Anvelt: liberaalne karistussüsteem ei ole end Eestis veel õigustanud. – ERR uudised 02.11.2011.

<sup>150</sup> A. Ahven, J. Salla, S. Vahtrus. Retsidiivsus Eestis, lk 7.

Karistusõigus peab andma küll oma panuse ühiskonna turvalisuse tagamisse, kuid primitiivne karistuste karmistamine ei suuda seda teha ning on vastuolus õigusriikliku arusaamaga süükaristusõigusest.<sup>151</sup> Karistuste karmistamiste osas on H.J. Hirsch märkinud, et seadusandja kuritegevuse kasvust tingitud karistusõiguse laiendamisel ja karmistamise näol on ainult alibi, millega püütakse luua muljet, et tehakse kõik kuritegevuse tõkestamiseks, samal ajal kui tegelikkuses võetakse kuritegevuse tõeliste tekkepõhjuste vastu vähe ette.<sup>152</sup> Kriminaalpoliitikat ning selle üht alavaldkonda karistuspoliitikat ohustavad emotsionaalsed otsused, mis võivad väljenduda soovis karmistada karistusi.<sup>153</sup> Kriminaalpoliitika arengusuundades aastani 2018 on olulise põhimõttena välja toodud, et kriminaalpoliitilised otsused ning seadusemuudatused peavad põhinema teaduslikel uuringutel ning kvaliteetse statistika analüüsil.<sup>154</sup> Tark seadusandja apelleerib mitte sunnile, vaid olukorra mõistuslikule valdamisele. Ta püüab mõista õiguskorra kujunemise ja toimimise mehhanisme ja vastava teadmise pinnalt kujundada tegelikkuse suhtes adekvaatseid regulatsioone.<sup>155</sup>

Üldsõnalised viited kuriteo ohtlikkusele ei ole piisavad. Ka ei saa karistuse raskendamist põhjendada viitega üldisele karistuspoliitikale.<sup>156</sup> J. Saar on karistuspoliitika üle arutledes märkinud, et kuritegevus nähtusena käib oma rada pidi, seda ei mõjuta väga palju raskemad ega kergemad karistused.<sup>157</sup> Samuti on Saar märkinud, et kuriteo ebaproportsionaalne karmistamine toob kaasa negatiivse kriminaalpoliitilise aspekti, kuna see loob psühholoogilise surve üha uute karistuste karmimaks muutmisele.<sup>158</sup>

Ülekriminaliseerimine võib tuua kaasa mitmeid ebasoovitavaid muutusi ühiskonnas. Riigi ülemäärane karistusõiguslik sekkumine kaasa tuua isikute õiguste ja vabaduste ebamõistliku riive ja üldise vabadus õiguse toime sfääri ahenemise. Hakkab devalveeruma karistuse

---

<sup>151</sup> J. Sootak. Mida teha, kui isiku ohtlikkus on süüst suurem? Saksamaa kogemus mittekaristuslike mõjutusvahendite osas. – *Juridica* 2006/VIII, lk 529.

<sup>152</sup> H. J. Hirsch. Õigusriikliku karistusõiguse aktuaalsed probleemid. – *Juridica* 2004/III, lk 166–167.

<sup>153</sup> Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018 seletuskiri.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50604/Seletuskiri+\(kriminaalpoliitika+arengusuunad+aastani+2018\).pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50604/Seletuskiri+(kriminaalpoliitika+arengusuunad+aastani+2018).pdf), lk 18 (08.03.2013).

<sup>154</sup> Riigikogu otsus „Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018“ heakskiitmine. 09.06.2010. – RT III 2010, 26, 51.

<sup>155</sup> E. Raska. Õiguse kehtestamise sotsiaalne mehhanism, lk 75.

<sup>156</sup> L. Kivi, J. Sootak. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus, lk 478.

<sup>157</sup> M. Salu. Kui üks kord pätt, kas siis elu lõpuni pätt? – *Postimees* 31.10.2011.

<sup>158</sup> J. Saar. Analüüs: Kirvemeetod õiges kriminaalpoliitikas. – *Postimees* 10.03.2004.

tähendus: kui suur osa ühiskonnast on karistatud, siis võetakse õigus vastast käitumist kui loomuliku või paratamatut nähtust. See aga tähendab, et langeb ära kuritegevuseennetamise üldpreventsiooni osa. Ülekriminaliseerimine võib kaasa tuua kuritegevuse suurenemise. Ühest küljest seetõttu, et karistuse mõiste on devalveerunud, teisest küljest aga seetõttu, et täitevvõim ei suuda enam efektiivselt kontrollida õigus rikkumisi. Täitevvõimu võimetus reageerida kõigile õigus rikkumistele aga omakorda võimendab õigusvastast käitumist.<sup>159</sup>

Väär- ja kuriteod kantakse karistusregistrisse. Riigikohtu läbiviidud analüüsi järgi oli 2010. a Eestis tööealistest elanikest kehtivate karistustega 37,3%. Karistusregistrisse kantud isikute arv tööealisest elanikkonnast on aga 55,6% ning KarS § 424 järgi kvalifitseeritud rikkumised ületasid kahekümne tuhande piiri.<sup>160</sup> Ülekriminaliseerimisega seondub ka isiku diskrediteerimine, mis avaldub karistusregistris oleva isiku karistatuse kandes, mille alusel on võimalik tema suhtes rakendada mitmesuguseid lisapiiranguid: 2010. aastal andmetel kehtib Eestis 91 õigusakti, millest võivad karistatud isikule laieneda erinevad piirangud.<sup>161</sup> See omakorda võib avaldada isikule negatiivseid tagajärgi nii isiklikus kui ka ühiskondlikus elus pärssides võimalusi eneseteostuseks erinevates eluvaldkondades ning põhiõiguste realiseerimisel, näiteks takistamata töö leidmisel.

Eri riikides tehtud uuringud kinnitavad, et just see, kui suur on subjektiivselt tunnetatud tõenäosus, et normi rikkumisele järgneb karistus, mõjutab inimeste normikuulekust, mitte niivõrd teo eest ettenähtud karistuse raskus. Karistuse subjektiivselt tunnetatud tõenäosus sõltub ühest küljest tegelikust kontrollisagedusest, teisest küljest aga isiklikest ja tutvusringkonna kogemustest ning üldsuses valitsevast, eelkõige ajakirjanduse kujundatud muljest.<sup>162</sup>

---

<sup>159</sup> T. Reinthal. Karistusõiguse suund – ülekriminaliseerimine? – Juridica 2010/X, lk 750.

<sup>160</sup> T. Reinthal. Ülekriminaliseerimine. Analüüs. Riigikohus. Tartu 2010.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikohus.ee/vfs/995/2010\\_Lisa%202%20\(Ulekriminaliseerimine\\_analuus\).pdf](http://www.riigikohus.ee/vfs/995/2010_Lisa%202%20(Ulekriminaliseerimine_analuus).pdf), lk 6, 9 (07.03.2013).

<sup>161</sup> M. Rask. Ülevaade kohtukorralduse, õigusemõistmise ja seaduste ühetaolise kohaldamise kohta. Ettekanne Riigikogu 2010. aasta kevadistungjärgul.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikohus.ee/vfs/994/Riigikohtu\\_esimehe\\_ettekannet\\_riigikogule\\_20.5.2010.pdf](http://www.riigikohus.ee/vfs/994/Riigikohtu_esimehe_ettekannet_riigikogule_20.5.2010.pdf), lk 9 (06.03.2013).

<sup>162</sup> S. Lind. Automaatne liiklusjärelvalve ja omanikuvastutus. – Juridica 2008/III, lk 140.

Sootak on märkinud karistuste karmistamise ja liiklusõnnetuste seost hinnates, et teadlased on üritanud pikka aega ja järjekindlalt selgitada, et otsest seost neil ei olegi. Liikluse ohutumaks muutmisel ei saa loota karistustele ja repressioonidele. Sootaku hinnangul on vale eeldada, et mida karmimad karistused, seda kiiremini tulevad soovitud tulemused.<sup>163</sup> Ka vastavate uuringute tulemused osundavad sellele, et karistuspoliitika karmistamine pigem kasvatab kuritegevust ja muudab selle jõhkramaks (agressiivsemaks, vägivaldsemaks), kui aitab piiri panna.<sup>164</sup>

Kuna Eestis puuduvad empiirilised uuringud karistuse mõjust joobes juhtimisele ja korduvrikkumistele annab autor järgnevalt ülevaate vastavatest rahvusvahelistest uuringutest.

## 2.4. Rahvusvahelised uuringud karistuse mõjust

Autor annab esmalt ülevaate rahvusvahelistest empiirilistest uuringutest, kus on analüüsitud karistuse mõju joobes juhtimisele ning seejärel joobes juhtimise eest karistatud isikute endi hinnangutest (*self-report* meetodil tehtud uuringud) karistuse mõjust nende edasisele käitumisele. Uuringud karistuse mõjust joobes juhtimisele on keskendunud põhiliselt kahele küsimusele: kas ja milline on optimaalne karistus, mis vähendaks joobes juhtimist, sealhulgas korduvrikkumisi ning milline on õigusrikkuja tahe rikkumine toime panna oodatava karistuse valguses.

Uuringutes on karistuse mõju joobes juhtimisele käsitletud järgmistest aspektidest: rahaline karistus (rahatrahv), juhtimisõiguse piirangud (peatamine, äravõtmine), vanglakaristus ja karistuste karmistamise üldine mõju. Autor kajastab eelnimetatud alateemasid käsitlevaid uuringuid.

Nochajski ja Stasiewski<sup>165</sup>, Nichols'i ja Ross'i<sup>166</sup>, DeYoung'i<sup>167</sup> uuringud analüüsisid mitme karistusliigi mõju joobes juhtimisele. Nochajski ja Stasiewski analüüsisid olemasolevaid

---

<sup>163</sup> A. Kuus, V. Koorits. Karistuste karmistamine pole liiklusõnnetusi vähendanud. – Postimees 24.09.2007.

<sup>164</sup> E. Raska. Õiguse kehtestamise sotsiaalne mehhanism, lk 73.

<sup>165</sup> T. H. Nochajski, P. R. Stasiewicz. Relapse to driving under the influence (DUI): A review. – Clinical Psychology Review 26 (2006).

empiirilisi uuringuid karistuse ja rehabilitatsiooniprogrammide mõjust joobes juhtimise korduvrikkumistele. Analüüsi karistusi, mis on suunatud preventioonile (juhtimisõiguse piirangud, rahaline karistus) ning karistusi, mis on suunatud vangistusele (vanglakaristus, katseaja kohaldamine). Nichols ja Ross on samuti analüüsinud olemasolevaid empiirilisi uuringuid karistuse mõjust joobes juhtimisele, keskendudes kolmele karistusliigile: vanglakaristus, juhtimisõiguse piirangud ja rahaline karistus. DeYoung`i uuringu puhul on tegemist kvaasi-eksperimentaalsel meetodil läbiviidud empiirilise uuringuga alkoholiravi, juhtimisõiguse piirangute ja vanglakaristuse mõjust vähendamaks joobes juhtimise retsidiivsust esma- ja korduvrikkujate hulgas.

Kõigepealt annab autor ülevaate uuringutest rahalise karistuse mõjust joobes juhtimisele. Wheaterburn`i ja Moffatti<sup>168</sup> läbiviidud uuring kõrge rahalise karistuse eripreventiivsest mõjust näitas, et mõju ei olnud märkimisväärne ehk kõrgem rahalise karistuse määr ei omanud eripreventiivset mõju joobes juhtimise retsidiivsusele. Nichols`i ja Ross`i uuringu tulemused näitasid, et Skandinaavias määratud kõrgeid rahalisi karistusi seostati inimkannatanutega liiklusõnnetuste vähenemisega; rahaline karistus omab preventiivset mõju korduvrikkumistele ning kõrgem rahaline karistus vähendab korduvrikkumist. Nochajski ja Stasiewski uuringu tulemused näitasid, et rahaline karistus ei oma märkimisväärset mõju; kui siis ainult esmarikkujatele, kuid mitte korduvrikkujatele (kes on rikkunud kaks või enam korda). Uuring tõi välja ka teisi aspekte, mis mõjutavad antud karistusliigi mõjusust. Piisavalt mitte kiiresti täitmisele pööratud või ebaõnnestunud rahalise karistuse sissenõudmine vähendab rahalise karistuse preventiivset mõju. Rahaline karistus kombineeritult juhtimisõiguse äravõtmisega vähendab märkimisväärselt korduvrikkumisi.

Järgnevalt annab autor ülevaate juhtimisõiguse äravõtmise mõjust. Juhtimisõiguse äravõtmist peetakse efektiivseteks meetmeteks joobes juhtimise retsidiivsuse vähendamiseks. Nochajski

---

<sup>166</sup> J. L. Nichols, H. L. Ross. The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers. – Alcohol, Drugs and Driving Volume:6 Issue:2 Dated: (April–June 1990).

<sup>167</sup> D. J. DeYoung. An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California. – Addiction. August 1997, Volume 92, Issue 8.

<sup>168</sup> Wheaterburn, D., Moffatti, S. The Specific Deterrent Effect of Higher Fines on Drink–Driving Offenders. – The British Journal of Criminology 2011 (5).

ja Stasiewski uuringu tulemuste järgi väheneb joobes juhtimise korduvrikkumised, kui juhtimisõigus võetakse 12–18 kuuks. Üldjuhul võtab pärast kinnipidamist juhtimisõiguse võtmise protseduur aega kahest kuni kuue kuuni. Pikk ajavahemik kinnipidamise ja süüdimõistmise vahel vähendab juhtimisõiguse äravõtmise preventiivset mõju. Juhtimisõiguse äravõtmisega seondub ka järgmine negatiivne aspekt: valdav osa (kuni 75 %) juhtimisõigusega joobes juhtimise eest karistatud isikuid jätkavad sõiduki juhtimist. Nichols'i ja Ross'i uuring näitas, et võrreldes teiste karistusliikidega omab juhtimisõiguse äravõtmine kõige suuremal määral nii üld- kui ka üldpreventiivset mõju joobes juhtimisele. Antud uuringus märgiti samuti, et optimaalne juhtimisõiguse äravõtmise ajavahemik on 12–18 kuud. DeYoung'i uuringu tulemused näitasid, et alkoholiravi kombineeritult juhtimisõiguse äravõtmisega on seostatav kõige madalamate joobes juhtimise korduvrikkumiste tasemetega nii esma- kui ka korduvrikkujate puhul. Autori arvates on uuringu tulemustest võimalik järeldada, et juhtimisõiguse äravõtmine omab nii üld- kui ka eripreventiivset mõju joobes juhtimisele. Samas tuleb arvestada, et antud karistusliigi mõjusust vähendavad karistuse kohaldamise pikk aeg ning asjaolu, et suur osa juhtimisõigusega isikuid jätkavad sõiduki juhtimist. Ka antud uuringu tulemused kinnitasid, et optimaalne ajavahemik juhtimisõiguse äravõtmiseks on 12–18 kuud. Eesti karistuspraktika järgi võetakse joobes juhtimise kuriteo korral juhtimisõigus keskmiselt kolmeks kuuks, mis aga uuringute tulemustele tuginedes ei ole karistuse mõju aspektist optimaalne periood.<sup>169</sup>

Nochajski ja Stasiewski analüüsi tulemused vanglakaristuse mõjust näitasid, et vanglakaristus omab vähest üldpreventiivset mõju, kuid ei oma eripreventiivset mõju joobes juhtimise retsidiivsusele. Katseaja kohaldamine on teine sagedasti määratav karistus joobes juhtimise eest: tulemused näitasid, et risk joobes juhtimise retsidiivsusele vähenes katseajal nii esma- kui ka korduvrikkujate osas. DeYoung'i uuringu tulemused näitasid, et vabadusekaotusega karistatud esmarikkujatel oli keskmiselt kaks korda suurem korduvrikkumiste arv võrreldes nende õigusrikkujatega, kellele määrati esmarikkumise korral raviprogramm ja juhtimisõiguse äravõtmine. Tulemused kinnitavad varasemate uuringute tulemusi, mille kohaselt esmarikkujatele määratud vanglakaristus ei ole mõjus vahend vähendamaks joobes juhtimise retsidiivsust. Nichols'i ja Ross'i analüüs vanglakaristuse eripreventiivse mõju uuringute

---

<sup>169</sup>A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal, lk 1.

tulemustest kinnitas vähesel määral, et vanglakaristus vähendab joobes juhtimise retsidiivsust. Lühiajaline kohustuslik vanglakaristus võib ajutiselt vähendada korduvrikkumist esmarikkujate puhul. Vanglakaristuse üldpreventiivset pikaajalist mõju kinnitasid Skandinaavias määratud vanglakaristused. Tuginedes eeltoodud tulemustele järeldab autor, et vanglakaristuse mõju võib avalduda esmarikkujate puhul, kuid mitte korduvrikkujate puhul. Arvestades eeltoodud uuringute tulemusi, võib järeldada, et vanglakaristuse üld- ja eripreventiivset mõju joobes juhtimisele hinnatakse Eestis üle: 2012. aasta I poolaastal karistas kohus joobes juhtimise kuriteo eest tingimisi või reaalse vangistusega 1190 joobes juhti (76%).<sup>170</sup>

Briscoe<sup>171</sup> ja Hansen'i<sup>172</sup> uuringud hindasid karistuste karmistamise üldist mõju joobes juhtimise retsidiivsusele. Briscoe uuris karistuste mõju joobes juhtimise retsidiivsusele enne ja pärast seadusemuudatust, millega karmistati joobes juhtimise eest määratavaid karistusi. Seadusemuudatuste eesmärgiks oli tõkestada joobes juhtimist ning tõsta liiklusohutust. Uuringu tulemused näitasid, et karmimad karistused vähendasid korduvrikkumisi maapiirkondades (3%), kuid mitte linnades. Ühe võimaliku põhjusena toodi välja liiklusjärelvalve vähene ressurss maapiirkondades ning suuremad järelvalvealad võrreldes linnapiirkondadega. Uuringu kokkuvõttes toodi esile liiklusjärelvalve olulisus: kui fookuseerida jõud suure mahus liiklusjärelvalvele, on see jõudude parem kasutus võitlemaks sellist laadi probleemiga nagu on joobes juhtimine. Hansen'i esialgses uuringu tulemused karistuste karmistamise mõjust joobes juhtimise korduvrikkumisele näitasid, et karmimad karistused vähendasid joobes juhtimise retsidiivsust nii lühi- kui ka pikaajaliselt. Raskes joobeseisundis joobes juhtimise eest määratud karistused olid 30–50% kõrgemad. Autor märgib, et Hansen'i uuringu puhul on tegemist esialgse versiooniga, mistõttu tuleb tulemustesse suhtuda teatava ettevaatusega.

Eeltoodud karistuse mõju uuringutest nähtub, et igal karistusliigil on potentsiaalne eri- või üldpreventiivne mõju joobes juhtimise korduvrikkumistele, kuid mõni karistusliik on

---

<sup>170</sup> *Ibid*, lk 1.

<sup>171</sup> S. Briscoe. The impact of increased drink-driving penalties on recidivism rates in NSW. – *Alcohol Studies Bulletin*, May 2004 Number 5.

<sup>172</sup> B. Hansen. Punishment and Recidivism in Drunk Driving. Preliminary Draft. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://pages.uoregon.edu/bchansen/Preliminary\\_DUI\\_Punishment\\_11\\_1\\_2011.pdf](http://pages.uoregon.edu/bchansen/Preliminary_DUI_Punishment_11_1_2011.pdf) (07.02.2013).

mõjusam korduvrikkumise tõkestamisel. Eelnevalt käsitletud uuringutest nähtub, et mõjusaim karistus joores juhtimise korduvrikkumiste tõkestamiseks on juhtimisõiguse äravõtmine ning antud karistusliigi kohaldamise optimaalseks perioodiks peetakse 12–18 kuulist perioodi. Samas tuleb arvestada, et isegi kui juhtimisõigus on peatatud, jätkavad paljud õigusrikkujad juhtimisõigusega sõiduki juhtimist. Vaadates Eesti karistuspraktikat, siis joores juhtimise kuritegude puhul võetakse juhtimisõigus ära keskmiselt kolmeks kuuks. Rahalise karistuse mõju uuringud andsid erinevaid tulemusi antud karistusliigi mõjususe osas, kuid autor on arvamusel, et oluline aspekt, mida tuleb arvestada on rahalise karistuse sissenõudmise kiirus ja tulemuslikkus, mis mõjutavad antud karistusliigi mõjusust. Hansen`i uuring näitas, et rangemad karistused joores juhtimise omavad mõju korduvrikkumistele, mis ühtlasi on kooskõlas ratsionaalse valiku teooria seisukohtadega. Autor märgib, et eelkäsitletud uuringud ei kinnitanud vanglakaristuse preventiivset mõju. Vaadates Eestis karistuspraktikat vanglakaristuse mõistmise kohta joores juhtimise eest, on autor arvamusel, et arvestades eeltoodud uuringute tulemusi, on võimalik, et antud karistusliigi mõjususe joores juhtimisele ja korduvrikkumisele on Eestis üle hinnatud. Eesti kohtupraktika analüüs näitas, et joores juhtimise puhul on vanglakaristus „populaarsem“ karistus kui rahaline karistus.<sup>173</sup>

Järgnevalt annab autor ülevaate joores juhtimise eest karistatud isikute endi hinnangutele ehk *self-report* meetodil läbi viidud uuringutest karistuse mõjust joores juhtimise eest karistatud isikute korduvrikkumistele.

Lapham`i ja England–Kennedy<sup>174</sup> longituud–uuringu lõpus läbiviidud kvalitatiivsed intervjuud joores juhtimise eest karistatud isikutega, andsid ülevaate õigusrikkujate endi hinnangutest karistuse mõju kohta nende edasisele käitumisele. Valimisse arvati võrdne arv isikuid, kes märkisid, et on hiljuti joores juhtinud ning neid, kes märkisid, et mitte. Tulemustest nähtus, et mõned tunnid või öö vanglas omas preventiivset mõju paljudele uuringus osalenutele ja vähendas kalduvust joores juhtimise korduvrikkumiseks. Selline

---

<sup>173</sup> U. Klopets, T. Reithal. Kohtupraktika analüüs. Justiitsministeerium. Tallinn 2009. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=43483/Kohtupraktika+anal%FC%FCs+-+Justiitsministeerium,+kriminaalpoliitika+osakond%3B+Riigikohus,+%F5igusteabe+osakond%3B+U.Klopets,+T.Reinthal+\(2009\).pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=43483/Kohtupraktika+anal%FC%FCs+-+Justiitsministeerium,+kriminaalpoliitika+osakond%3B+Riigikohus,+%F5igusteabe+osakond%3B+U.Klopets,+T.Reinthal+(2009).pdf), lk 4 (15.01.2013).

<sup>174</sup> S. Lapham, E. England–Kennedy. Convicted Driving–While–Impaired Offenders’ Views on Effectiveness of Sanctions and Treatment. – *Qualitative Health Research* 22 (1) 2012.

reaktsioon vangistusele on kooskõlas preventsooniteooriaga. Vangistuse kogemus oli mõjus, isegi kui see kogemus oli lühike, mis kinnitab vangistuse preventiivset mõju joores juhtimise vähendamiseks. Õigusrikkujaid, kellele ei määratud karistuseks vangistust või kes ei kirjeldanud vangistuse kogemust, jätkasid suurema tõenäosusega rikkumiste toimepanemist või olid hiljutised õigusrikkujad. Pikema vangistuse puhul toodi uuringus välja asjaolu, et see võib omada negatiivset mõju õigusrikkuja elukorraldusele ning võimalusele säilitada töökoht. Kõige sagedamini märgitud negatiivne kogemus oli joores juhtimise karistuse rahaline kulu, mille tõid välja 82st osalejast 60. Joores juhtimise karistusega seotud kuluna toodi valdavalt välja rahaline karistus. Rohkem kui neljandik intervjueritavatest märkisid, et on mingil ajahetkel taas vahistatud joores juhtimise eest ning 37 osalejat 82st märkisid, et nad aeg-ajalt jätkavad joores juhtimist.

Freeman'i jt <sup>175</sup> uuring korduvrikkujatega neile määratud karistuse (rahaline karistus kuni 5000 USD, juhtimisõiguse äravõtmine 6-60 kuuni) mõjust näitas, et üle poole (51,8 %) osalejatest tajusid vahelejäämise võimalust kõrgena, enamik (86,2 %) neist pidas karistusi rangeks, kuigi mitte alati ajaliselt kiiresti järgnevateks. Esimene tulemus on julgustav, kuna range karistus on preventsooniteooria kohaselt oluline, et vähendada edasisi süüteo toimepanemisi. Samas on autor arvamusel, et kui karistus ei järgne ajaliselt kiiresti, vähendab see preventsooniteooria kohaselt karistuse mõju. 23,5 % osalejatest ei olnud kindlad, kas kavatseda loobuda edasisest joores juhtimisest. See tulemus kinnitab väidet, et ainult karistusõiguslik lähenemine ei ole mõjus joores juhtimise retsidiivsuse vähendamiseks korduvrikkujate osas. Edasisi süüteo toimepanemise ennustavate teguritena toodi välja regulaarne joores juhtimine viimase kuue kuu jooksul enne viimast vahelejäämist. See omakorda kinnitab, et korduvrikkujaid on vastuvõtmatud võimaliku karistusähvarduse suhtes ning joores juhtimise käitumine on sügavalt juurdunud. Need tulemused näitavad ka seda, et pidev süütegude toimepanemine ning samal ajal karistusest hoidumine, on rikkuva käitumise tugevaks käivitajaks. Osalejad, kes märkisid, et tarvitavad suures koguses alkoholi, märkisid oma kavatsust jätkata joores juhtimist ka edaspidi. Uuringu kokkuvõttes toodi välja, et traditsioonilised karistused ei ole piisavad joores juhtidest korduvrikkujate suhtes ega tõkesta

---

<sup>175</sup> J. Freeman, P. Liopsis, C. Schonfeld, M. Sheehan, V. Siskind, B. Watson. The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – Transportation Research Part F 9 (2006).

nende edasisi süüteo toimepanemisi ning on vajalik suunata retsidiivsed joobes juhid alkoholiravile, et lahendada käitumise algpõhjuseks olev alkoholiprobleem.

Freeman'i jt<sup>176</sup> varasem uuring korduvrikkujate valimisolekust muuta oma alkoholitarvitamist ja joobes juhtimise käitumist vahetult pärast joobes juhtimise eest karistuse määramist, näitas, et valdav osa osalejatest märkis, et on motiveeritud muutma joobes juhtimise käitumist, kuid mitte alkoholitarvitamist. Enamik korduvrikkujatest tarvitasid kahjulikus koguses alkoholi ning vaatamata mitmetele karistustele ei ole motiveeritud oma käitumist muutma. Uuringu tulemused näitasid aga seda, et osalejad on võimelised kontrollima oma alkoholitarvitamist, kuid mitte joobes juhtimist. Uuringu kokkuvõttes rõhutati, et oluline tegur joobes juhtimise probleemiga võitlemisel, on panna korduvrikkujad tunnistama, et joobes juhtimise käitumine on probleem ning arendada meetmeid, mis panevad õigusrikkujat muutma oma juurdunud käitumist.

Kokkuvõtvalt märgib autor, et *self-report* meetodil uuringud näitavad, et õigusrikkujate endi hinnangul omab vangistus eripreventiivset mõju joobes juhtimisele. Oluline tegur süüteo toimepanemisel vahelejäämise võimaluse tajumine, mis omab mõju edasisele käitumisele. See omakorda kinnitab preventiooniteooria eeldusi, mille kohaselt ei oma ka kõige rangem karistus mõju kui subjektiivne risk vahelejäämiseks ei ole kõrge. Uuringutest nähtub, et paljud korduvrikkujad ei välista edasisi rikkumisi, mis omakorda toob esile vajaduse tegeleda süsteemselt joobes juhtimise probleemi algpõhjustega. Ainult karistuse kohaldamine üksinda ei taga pikaajalist käitumisharjumuste muutumist ega ole mõjus meede korduvrikkumiste vähendamiseks.

Autor on arvamusel, et Eestis on vajadus lisaks empiirilistele uuringute läbiviimisele karistuse mõjust, viia läbi ka joobes juhtimise eest karistatud isikutega *self-report* meetodil läbiviidavaid uuringuid, mille tulemused annaksid terviklikuma aluse tänase karistuspoliitika ja -praktika mõjususe vahetul hindamisel õigusrikkujate endi poolt ning mida saab arvestada ka edasisel kriminaalpoliitika kujundamisel.

---

<sup>176</sup> J. Freeman, P. Liassis, C. Schonfeld, M. Sheehan, V. Siskind, B. Watson. Self-reported motivations to change and self-efficacy levels for a group of recidivist drink drivers. *Addictive Behaviours*, Volume 30, Issue 6, July 2005.

### **III. ANALÜÜS KARISTUSE MÕJUST KORDUVRIKKUMISELE**

Analüüsi eesmärgiks on välja selgitada, kas korduvrikkumisel võiks olla põhjuslik seos karistuse liigi ja/või selle määraga. Lisaks annab autor lühiülevaate tema kasutuses olevatest andmetest joobes juhtide, neile mõistetud karistuste ja süüteoasjaoludest. Analüüsi aluseks olevad andmestikud on autori valduses.

#### **3.1. Analüüsi andmestik**

Andmed joobes juhtimisega vahele jäänud isikute karistustest saadi 14.03.2013. a Justiitsministeeriumi analüüsitalitusest. Andmestik oli isikustamata, kuid sisaldas lisaks karistuste andmetele ka õigusrikkuja vanust menetluse alustamise algul ning joobe määra süüteo toimepanemisega vahele jäämise ajal.

Karistuste andmetest on olemas vaatlusperioodil valimisse sattunud isikutele mõistetud karistuse liigid ja suurused ning fikseeritud on ka asjaolu, kas isik pani pärast esmast vaatlusperioodi sattunud süütegu veel sarnase süüteo toime. Sarnaseks süüteks loetakse kas KarS § 424, KarS § 424<sup>1</sup> või LS § 224 järgi kvalifitseeritavaid süütegusid.

Vaatlusperioodiks on 2011. aasta ja objektideks seega isikud, kellele joobes juhtimise eest mõistetud karistus jõustus 2011. aastal.

Antud analüüsi kontekstis peetakse esmaseks rikkumiseks isiku esimest fikseeritud KarS § 424 või KarS § 424<sup>1</sup> järgi kvalifitseeritavat joobes juhtimist, mille eest saadud karistus jõustus 2011. aastal. Korduvrikkumiseks peetakse isiku esmarikkumisele järgnevat sarnast süütegu, mis on toime pandud 365 päeva jooksul pärast esmarikkumise eest mõistetud karistuse jõustumist.

Eraldi tuleb välja tuua, et autoril puuduvad andmed, kas valimisse sattunud isikud on varasemalt sarnaseid süütegusid toime pannud või kas varasem süütegude ajalugu muudab antud kontekstis reaalselt karistuste suurusi.

Justiitsministeeriumi analüüsitalituse märkused andmestiku kohta:

- Üldkogumiks on ligikaudu 3200 kohtulahendit, mis jõustusid 2011. aastal KarS § 424 kuritegudes, sealhulgas otsused, milles mõisteti isikule liitkaristus. Valim ei sisalda liitkaristusega otsuseid.
- Valimi võtmise aluseks oli karistusliigi (vangistus/rahaline karistus) üldkogumiga proportsionaalne jaotus maakohtute ja peamiste menetlusliikide lõikes (lühi-, kokkuleppe- ja vastavad kiirmenetlused). Kuna käskmenetluses menetletud KarS § 424 kriminaalasju oli vähe (üle 60), siis kaasati valimisse kõik käskmenetluses jõustunud otsused, mis ei sisaldanud liitkaristust (sama üldmenetluse kohta).
- Valimis on 10 otsust, milles on karistuse seisundiks märgitud „vabastatud“, kuid vabastamise märke all on „ei“. Nende puhul mõisteti isikule küll tingimisi vangistus, kuid osa mõistetud karistusest pidi ta realselt ära kandma.
- Andmetes märgitud joobe määr näitab alkoholi sisaldust juhi veres (mg/g), mis tõendati tõendusliku alkomeetri või ekspertiisiga. Joobe määrast ei ole enamasti maha arvestatud laiendmääramatust, välja arvatud need juhud, kui kohtuotsusesse või menetlusdokumenti oli märgitud vaid joobe alumine piir.
- Lühimenetluses on karistuse määrast maha võetud 1/3, kuid kohtueelse menetluse ajal ärakantud osa karistusest mitte. ÜKT<sup>177</sup> tundide arv tuleneb kohtuotsusest, st ÜKT tunde on juba vähendatud ärakantud karistuse võrra.
- Eriõiguse äravõtmise kestuseks on märgitud „0“ neil juhtudel, kui juhtimisõigust ära ei võetud või kui isikul juba eelnevalt juhtimisõigus puudus (nt oli kehtiv lisakaristus liiklusalase süüteo eest). Kohtuotsuste põhjal ei ole neid võimalik eristada.

Kokkuvõtvalt märgib autor, et Justiitsministeeriumilt saadi andmed 2011. aastal joobes juhtimise eest karistatud isikutele mõistetud karistuste kohta, kusjuures valimist jäeti välja ainult liitkaristuse saanud isikute andmed, kuna liitkaristusena mõistetud karistused ei ole ülejäänuga kvantitatiivselt võrreldavad.

---

<sup>177</sup> ÜKT- üldkasulik töö.

## 3.2. Analüüsi lihtsustatud andmestik

Justiitsministeeriumilt saadud andmestik sisaldas antud analüüsi jaoks mittevajalikke tunnuseid ning need kustutati. Nendeks olid: „Kategooria“, „Kohus“, „Seadustik“, „§“, „§ prim“, „Lahendus“, „Lahendi kp“.

Kategooria ehk menetluse liik ja kohus olid olulised valimi koostamiseks, mida tegi Justiitsministeerium, kuid antud analüüsis nimetatud kategooriad vajalikud ei ole. Kvalifikatsiooni puudutavad tunnused olid ebaolulised, kuna need olid kõik kas KarS § 424 või KarS § 424<sup>1</sup>. Lahendus oli ebaoluline, kuna lahenduseks sai olla ainult „Süüdi tunnistada“. Lahendi kuupäev oli ebaoluline, kuna arvutused esmase ja korduva rikkumise vahe määramiseks tehakse kokkuleppeliselt jõustumise kuupäeva järgi.

Andmestikku uurides tundus autorile, et üks isik koos talle mõistetud karistusega on kajastatud topelt ning see eemaldati valimist (õigusrikkuja tinglik kood: 42945660912). Lisaks selgus, et kuuel isikul (õigusrikkujate tinglikud koodid: 42346612699, 42753811389, 43154676921, 44256680395, 44552586998, 44649673200) on vaatlusperioodil kaks joobes juhtimise eest mõistetud karistust. Neil juhtudel jäeti andmestikku alles ajalises mõttes esimesena jõustunud karistust kajastav kirje, tehti märge korduvrikkumise kohta ja kustutati teine kirje, kuna kokkuvõttes on analüüsi eesmärgiks uurida esimese karistuse mõjusust korduvrikkumiste suhtes.

Ühe isiku (tinglik kood: 41749832400) esmakaristuse liigiks oli märgitud vangistus ja karistuse seisundiks vabastatud, kuid katseaja kestus oli null. See kirje eemaldati valimist, kuna ka „Kas vabastatud?“ tunnuse väärtus oli „jah“ ning seetõttu jäi arusaamatuks, kas isik sai reaalse karistuse ja/või millisel määral see realiseerus.

Ühe isiku (tinglik kood: 42753706949) puhul täheldati ebaproportsionaalset rahalise karistuse summat, milleks oli 15235,2 eurot, mis on umbes neli korda suurem, kui sellele eelnev maksimaalne summa. See isik kuulub ühe-korra rikkujate gruppi. Kuna autoril puudub ülevaade, kas see summa on andmestikus õige või millistel asjaoludel see ülejäänud rahaliste

karistustega võrreldes nii suur on, kuid isik kuulub nimetatud gruppi, jäeti kirje andmestikku alles.

Lõplikust valimist jäeti välja nende 12 isiku kohta käivad kirjed, kelle kohta Justiitsministeeriumil puudusid isikukoodid, kuna seetõttu ei olnud võimalik välja selgitada asjaolu, kas õigusrikkujad on pärast esmast rikkumist ka korduvrikkumise toime pannud.

Tunnuse „Kas vabastatud?“ sisu iseloomustab seda, kas isik vabastati talle mõistetud põhikaristusest või mitte. Väärtus „jah“ ühtis üldjuhul karistuse seisundiga „Vabastatud“, välja arvatud juhtudel, kui mõistetud karistusest oli enne tingimisi karistuse määramist teatud osa realselt kantud. Antud kontekstis peeti lihtsuse mõttes otstarbekamaks selliste kirjete mitteamestamist, kuna karistuste grupeerimisel pole liik ja suurus täpselt määratletavad. Selliseid kirjeid, kus karistus ei olnud üheselt määratletud, oli 24 (tinglikud koodid: 43951572721, 41246699402, 41352859408, 41356799415, 41645649388, 41745576195, 41754749403, 41851570938, 42048730889, 42150856899, 42353576916, 42445646677, 42548617009, 42747696934, 42756706962, 42945576932, 43051647046, 43650660423, 43846569435, 44046779416, 44150680915, 44152666895, 44246598901, 44645806981). Esimese kirje puhul oli karistuseks rahaline karistus, mille summa oli määratud, kuid „Kas vabastatud?“ tunnuse väärtus oli „Jah“ ja katseaeg null. Ülejäänute puhul olid karistused jõustunud, kuid „Kas vabastatud?“ väärtused „jah“. Autor märgib, et nende kirjete analüüsivast valimist eemaldamine ei muudaks üldiseid tulemusi.

Lihtsustatud andmestikust jäeti selguse mõttes välja isikud, kellel oli tuvastatud narkojoove. Neid oli kokku 53. Töös keskendutakse vaid alkoholijoobes sõiduki juhtimistele.

Esialguses andmestikus olid vangistuste ja katseaegade kestused esitatud tükeldatuna aastate, kuude ja päevade lõikes. Lihtsustatud andmestikus teisendati kestused kuudeks.

Andmestikku lisati tunnused „reaalne\_vangistus\_kuud“, „reaalne\_rahasumma“ ja „reaalne\_katseaeg\_kuud“. Reaalne vangistus on arvutatud järgmiselt: kui karistuse liik on vangistus ja karistuse seisund jõustunud, siis võetakse reaalseks vangistuseks andmestikus

märgitud vanglakaristuse kestus, vastasel korral väärtustatakse tunnus nulliga. Reaalne rahasumma väärtustatakse siis, kui karistuse liik on rahaline karistus ja karistuse seisund jõustunud, vastasel korral on see null. Reaalne katseae saab vastava sisuka väärtuse siis, kui karistuse seisund on vabastatud.

Pärast kõiki muudatusi koosneb andmestik kirjetest, kus iga 2011. aastal joores juhtimise eest kohtulikult karistatud isik, kelle karistuse tüübiks oli lihtkaristus, esineb ühe kirjena (kokku 1569 kirjet) . Isikut iseloomustavateks tunnusteks on tema vanus esmarikkumise menetlemise alguse hetkel ja korduvrikkumise toimepanemise fakt binaarse tunnusega.

Isiku esmast karistust iseloomustavateks tunnusteks on karistuse liik, reaalse vangistuse kestus, reaalne rahaline karistuse summa, üldkasuliku töö kestus tundides, erioiguse äravõtmise kestus kuudes ja katseaja kestus kuudes. Esmarikkumist iseloomustavaks tunnuseks on joores määr.

### **3.3. Analüüsi metoodika**

Eelnevas alapunktis sai kirjeldatud, kuidas on arvutatud uued tunnused reaalse karistuse kohta. Seejuures eeldatakse siin töös (osaliselt esialgse andmestiku, osaliselt KarS § 73 ja osaliselt karistuste võrreldavuse huvides), et põhikaristuste osas peavad paika järgmised väited:

- Kui karistuseks on rahaline karistus, kuid karistuse seisundiks on vabastatud, siis määratud rahalist karistust reaalselt ei kohaldata, vaid see karistus määratakse tingimisi teatud katseajaga. See seos on üksühene- see tähendab, et rahalist karistust ei saa määrata osaliselt koos katseajaga.
- Kui karistuseks on vanglakaristus, kuid karistuse seisundiks on vabastatud, siis üldjuhul määratud vanglakaristust reaalselt ei kohaldata, vaid see karistus määratakse tingimisi teatud katseajaga. See seos on üldjuhul üksühene- see tähendab, et vanglakaristust ei saa üldjuhul määrata koos katseajaga.
- Kui karistuseks on vanglakaristus, kuid karistuse seisundiks on asendatud, siis üldjuhul määratud vanglakaristust reaalselt ei kohaldata, vaid see karistus asendatakse üldkasuliku

tööga. See seos on üksühene- see tähendab, et vanglakaristust ei saa üldjuhul määrata koos üldkasuliku tööga.

Viimati kirjeldatud kitsendused ei kajasta absoluutset tõde karistuspraktika rakendamise seisukohalt, kuid on vajalikud analüüsi läbiviimise lihtsustamiseks.

Eelnevat kokku võttes eeldatakse, et igale õigusrikkujale määrati ainult ühte liiki põhikaristus, mille suuruseid iseloomustavad tunnused: „reaalne\_vangistus\_kuud“, „reaalne\_rahasumma“, „karistus\_ukt\_tunde“ ja „reaalne\_katseaeg\_kuud“. Lisakaristusena võidakse õigusrikkujalt ära võtta juhtimisõigus, kuid nagu andmetest ja Justiitsministeeriumi valimit kirjeldavast kaaskirjast võis välja lugeda, saab seda lisakaristust rakendada vaid nendele õigusrikkujatele, kellel parasjagu juhtimisõigus olemas oli. Kui isikul juhtimisõigust kunagi olnud ei olegi või kui see on varasemalt ära võetud, seda karistust määrata ei saa.

Järgnevalt eeldame, et kõigil valimisse sattunud isikutel oli aasta jooksul pärast nende esimest joobes juhtimist võrdne võimalus uue samalaadse rikkumisega vahele jääda. Eeldame veel seda, et kui rikkujale määratud karistus oli mõjus, siis ta ei juhtinud aasta jooksul sõidukit joobeseisundis ning seetõttu ei saanud sellega ka vahele jääda. Kui aga mõistetud karistus ei olnud mõjus, siis juhtis esmarikkuja uuesti joobeseisundis sõidukit ning jäi sellega vahele.

Võrdluse läbiviimiseks jagati valimisse sattunud rikkujad kahte gruppi: ühe-korra rikkujad ja korduvrikkujad. Korduvrikkujaks loetakse isikut, kes 365 päeva jooksul pärast esmakaristuse jõustumist pani toime uue sarnase süüteo. Keskmiste karistuste võrdlemisel peab meeles pidama seda, et need karistused on mõistetud nii ühe-korra rikkujate kui ka korduvrikkujate puhul esmakaristuste eest.

Kõike eelnevat kokku võttes püütakse järgnevas alapeatükis 3.4 „Valimi kirjeldus ja analüüs“ välja selgitada, kas ühe-korra rikkujad ja korduvrikkujad ning neile esmarikkumise eest määratud keskmised karistused erinevad statistiliselt olulisel määral. Eelnevalt tehtud eelduse põhjal, mille puhul ühe-korra rikkujatele määratud karistus oli mõjus, kuid korduvrikkujatele määratud karistus ei olnud mõjus, peavad ühe-korra rikkujate keskmised esmakaristused olema rangelt väiksemad kui korduvrikkujate karistused ning seda statistiliselt olulisel määral.

Kui see ei ole nii, siis ei saa antud analüüsi põhjal väita nagu oleks üheks korduvrikkumist soosivaks teguriks liiga leebe karistuse suurus.

### 3.4. Valimi kirjeldus ja analüüs

Lõplikus valimis on 1569 isiku karistuste andmed. Õigusrikkujatest 6,9% ehk 108 on antud analüüsi mõttes korduvrikkujad.

Aritmeetiline keskmine vanus esimese menetlustoimingu ajal üle kogu valimi on 38,1 aastat. Korduvrikkujate keskmine vanus on 36,5 eluaastat. Mediaankeskmine vanus on kogu valimi ja ühe-korra rikkujate puhul 37 aastat, korduvrikkujate puhul 36 eluaastat. Alloleva tabeli (tabel 1) põhjal ei saa öelda, et korduvrikkumine oleks sõltuvuses rikkuja vanusest, kuna olulisuse nivoo  $\alpha=0,05$  juures kattuvad nii ühe-korra rikkujate kui ka korduvrikkujate keskmiste vanuste usaldusvahemikud. Usaldusvahemike kattuvus võib põhiasjalikult tuleneda sellest, et korduvrikkujate gruppi kuulub liiga vähe isikuid. Gruppide keskmised vanused ei erine statistiliselt olulisel määral.

**Tabel 1.** Õigusrikkujate keskmised vanused koos usalduspiiridega.

|                    | Keskmine vanus | Usalduskordaja ( $\alpha=0,05$ juures) | Alumine piir | Ülemine piir |
|--------------------|----------------|----------------------------------------|--------------|--------------|
| Ühe-korra rikkujad | 38,26          | 0,64                                   | 37,62        | 38,90        |
| Korduvrikkujad     | 36,49          | 2,35                                   | 34,14        | 38,84        |

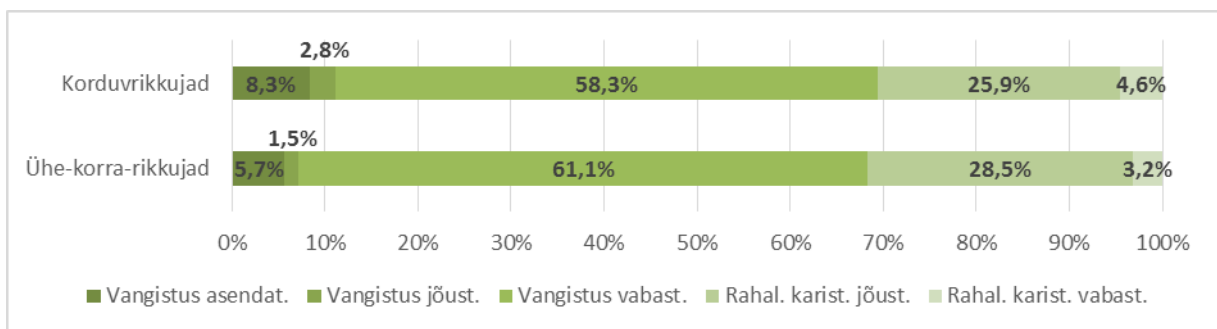
Keskmine tõendatud alkoholijoobe määr üle kogu valimi on 2,11 mg/g ning see ei erine rikkumise sageduse lõikes statistiliselt oluliselt (tabel 2). Maksimaalne alkoholijoobe määr oli 4,16 mg/g (korduvrikkujate puhul 2,98 mg/g).

**Tabel 2.** Õigusrikkujate keskmised joobe määrad koos usalduspiiridega.

|                    | Keskmine joove | Usalduskordaja ( $\alpha=0,05$ juures) | Alumine piir | Ülemine piir |
|--------------------|----------------|----------------------------------------|--------------|--------------|
| Ühe-korra rikkujad | 2,12 mg/g      | 0,02                                   | 2,10         | 2,14         |
| Korduvrikkujad     | 2,06 mg/g      | 0,07                                   | 1,99         | 2,13         |

Vaadates õigusrikkujatele esmarikkumise eest mõistetud karistuste liikide ja seisundite jaotust rikkujate gruppide lõikes, tundub see olevat üldiselt sarnane (joonis 1). Kõige rohkem on mõlemas grupis määratud põhikaristuseks vangistus, mille seisund on vabastatud ehk reaalseks karistuseks on tingimisi vangistus (ca 61% kõikidest põhikaristustest mõlemas grupis). Järgmiseks karistuseks sageduse järgi on jõustunud rahalised karistused (mõlemas grupis ligikaudu veerandil juhul).

Huvitavateks asjaoludeks on korduvrikkujate asenduskaristuste ja jõustunud vanglakaristuste suhteliselt suuremad osakaalud, võrreldes ühe-korra rikkujate samade osakaaludega. Tundub, et kui mõistetud vanglakaristus asendatakse üldkasuliku tööga, jääb karistuse mõju tulevaste rikkumiste ennetamisele väikseks. Jõustunud vanglakaristuste osakaalude põhjal soosib vanglakaristuse rakendamine korduvrikkumisi. Viimati esitatud tähelepanekud ei pruugi aga paika pidada, kuna nimetatud osakaalud ei erine väga suuresti ning kuna korduvrikkujate arv on väike, mistõttu on ka hälve suurem.



**Joonis 1.** Õigusrikkujate jaotus esmakaristuse liigi ja seisundi järgi.

Järgnevalt vaadatakse, millised on ühe-korra rikkujate ja korduvrikkujate esmakaristuste keskmised karistused. Hüpooteetiliselt võiksid korduvrikkujate keskmised karistused olla väiksemad kui ühe-korra rikkujate karistused, kuna korduvrikkujatele määratud karistus ei olnud mõjus uue rikkumise ennetamiseks.

Alljärgneva tabeli (tabel 3) esimeses veerus on võrreldavate andmepositsioonide nimetused, teises veerus ühe-korra rikkujate määratud karistuste arv ja keskmised karistused, kolmandas veerus samad arvud korduvrikkujate kohta. Veerus „vahe“ on välja toodud korduvrikkujate

keskmiste karistuste erinevused ühe-korra rikkujate keskmistest karistustest. Kokku veerus on karistuste arvud ja keskmised karistused üle kõigi valimisse sattunud õigusrikkujate.

Reaalsete vangistuste arv on mõlemas grupis marginaalse osakaaluga kõikidest karistustest. Ühe-korra rikkujate keskmine realselt mõistetud vanglakaristus on keskmiselt 3,7 kuud. Korduvrikkujate keskmine reaalne vanglakaristus on 6,7 kuud ehk 3 kuud pikem kui eelmisel grupil. Realselt sai korduvrikkujatest reaalse vanglakaristuste oma esmarikkumisel aga ainult kolm isikut, mistõttu ei saa keskmisi karistuste kestusi omavahel võrrelda.

**Tabel 3.** Karistuste määramiste arv ja keskmised karistused rikkujate lõikes.

|                                                           | Ühe-korra rikkujad | Korduvrikkujad | Vahe          | Kokku          |
|-----------------------------------------------------------|--------------------|----------------|---------------|----------------|
| Reaalsete vangistuste arv                                 | 22                 | 3              |               | 25             |
| <b>Keskmine vangistus (kuudes)</b>                        | <b>3,7</b>         | <b>6,7</b>     | <b>3</b>      | <b>4,1</b>     |
| Reaalsete rahaliste karistuste arv                        | 417                | 28             |               | 445            |
| <b>Keskmine rahaline karistus (€)</b>                     | <b>849,8 €</b>     | <b>948,8 €</b> | <b>99,0 €</b> | <b>856,1 €</b> |
| Reaalsete ÜKT-de arv                                      | 83                 | 9              |               | 92             |
| <b>Keskmine ÜKT kestus (tundides)</b>                     | <b>308,4</b>       | <b>351,3</b>   | <b>42,9</b>   | <b>312,6</b>   |
| Reaalsete juhtimisõiguste äravõtmiste arv                 | 978                | 61             |               | 1039           |
| <b>Keskmine juhtimisõiguse äravõtmise kestus (kuudes)</b> | <b>3,9</b>         | <b>4,4</b>     | <b>0,5</b>    | <b>3,9</b>     |
| Reaalsete katseaegade määramiste arv                      | 939                | 68             |               | 1007           |
| <b>Keskmine katseaja kestus (kuudes)</b>                  | <b>27,0</b>        | <b>26,7</b>    | <b>-0,3</b>   | <b>27,0</b>    |

Reaalsete rahaliste karistuste osakaalud olid mõlemas grupis ligilähedased veerandile juhtudest (joonis 1). Ühe-korra rikkujate puhul on keskmiseks reaalseks rahaliseks karistuseks ca 850 eurot. Kui eelnevas alapeatükis 3.2. „Analüüsi lihtsustatud andmestik“ mainitud 15 235,2 euro suuruse rahalise karistusega isikut mitte arvestada, oleks ühe-korra rikkujate keskmine rahalise karistuse suurus 815,2 eurot ning üleüldine keskmine summa 823,7 eurot. Korduvrikkujate esmase karistuse eest määratud keskmine rahaline karistus oli ca 949 eurot, mis on ca 99 euro võrra suurem kui teisel grupil.

Tabelist 3 nähtub, et korduvrikkujatele määrati keskmiselt ca 43 tundi enam üldkasulikku tööd kui ühe-korra rikkujatele. Korduvrikkujatele määrati esmakaristuse eest keskmiselt ligikaudu 14% rohkem üldkasuliku töö tunde.

Lisakaristuse, juhtimisõiguse äravõtmise, keskmine kestus ühe-korra rikkujate hulgas oli 3,9 kuud. Korduvrikkujate vastav näitaja oli 4,4 kuud, olles seega keskmiselt 0,5 kuud ehk ca 13% enam.

Keskmine mõistetud katseaja kestus ühe-korra rikkujate grupis oli 27 kuud ehk 2,25 aastat. Sarnane oli ka korduvrikkujatele esmakaristuse eest määratud keskmine katseaja pikkus (26,7 kuud). Korduvrikkujate keskmine katseaja kestus oli seega 0,3 kuud ehk ca 1% väiksem kui ühe-korra rikkujatel.

Tabelis 3 välja toodud keskmiste karistuste suurused rikkujate gruppide lõikes näitavad peaaegu eranditult, et korduvrikkujatele määratud karistused olid, vastupidiselt alapeatükis 3.3. „Analüüsi meetodika“ esitatud hüpoteesile, suuremad kui ühe-korra rikkujatele määratud karistused. Ainsaks erandiks oli keskmine määratud katseage, mis erines ligikaudu 1% võrra.

Kuna korduvrikkujatele mõistetud keskmised karistused ei ole üldjuhul (välja arvatud keskmise katseaja puhul) väiksemad kui teises grupis, ei ole vaja erinevust ka statistiliselt tõestada. Antud tulemuste põhjal saaks vaid vaadata, kas korduvrikkujatele määratud keskmised karistused on statistiliselt olulisel määral suuremad kui ühe-korra rikkujatele määratud karistused, kuid see oleks vastuolus terve mõistusega: keskmisest suurem karistus ei pane inimest üldjuhul korduvrikkumist toime panema.

Kõiki eelnevalt defineeritud eeldusi arvesse võttes ei olnud üheks korduvrikkumist soosivaks teguriks liiga leebe esmarikkumise eest saadud karistus, kuna korduvrikkujatele määratud keskmised karistused ei olnud väiksemad kui ühe-korra rikkujatele määratud karistused. Korduvrikkumise põhjuseid tuleb otsida mujalt.

Autor toob analüüsi piirangutena välja, et autoril puuduvad andmed, kas valimisse sattunud isikud on varasemalt sarnaseid süütegusid toime pannud või kas varasem süütegude ajalugu muudab antud kontekstis realselt karistuste suurusi. Samuti toob autor välja asjaolu, et analüüsi periood ei pruugi olla piisav korduvrikkumise põhjalikuks analüüsiks. Käesoleva analüüsi tulemid baseeruvad sellel valimil, mida oli võimalik kasutada.

## KOKKUVÕTE

Eesti liiklusohutuse probleemiks on kõrge joobeseisundis mootorsõidukijuhtide osakaal liikluses, puudutades kõikide ühiskonnaliikmete turvalisust, nende elu, tervist ja vara. Liiklussurmade arvult Euroopas on Eesti 18. riik. Eesti kuritegevuse probleemiks on korduvkuritegevuse kõrge määr ning joobes juhtimine üks kõrgema retsidiivsusmääraga süütegusid.

Magistritöö autor seadis eesmärgiks analüüsida karistuse mõju mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise (edaspidi *joobes juhtimine*) eest karistatud isikute retsidiivsusele. Töö laiemaks eesmärgiks oli läbi viia karistuse mõju analüüs, et selgitada välja, kas korduvrikkumisel võiks olla põhjuslik seos karistuse liigi ja/või selle määraga.

Magistritöö põhines hüpoteesil et joobes juhtimise eest määratud karistused vähendavad korduvrikkumisi. Hüpoteesi seadmisel on autor tuginenud ratsionaalse valiku teooria seisukohtadele, mille kohaselt õigusrikkuja otsus süüteo toimepanemiseks põhineb tasuvusanalüüsil, kus üheks arvestatavaks mõjuteguriks on süüteo järgnev karistus. Alljärgnevalt võtab autor kokku töö põhitulemused.

Karistusvõimu sisu kujutab endast karistuse põhjendatuse ehk õigustatuse küsimust, mis on riigipoliitiline, sotsiaalpsühholoogiline ja individuaalne. Riigikohus on märkinud, et süüteo vastava karistuse määratlemisel on seadusandjal suur otsustamisvabadus. Liikluskuritegude puhul avaldub kõige eredamalt seadusandja suhteliselt vaba voli kriminaalse ja mittekriminaalse käitumise piiritlemisel. Ühiskond peab tunnistama karistusõiguse iseolemist ning tema sotsiaalse ülesandena ei tohi näha alati käepärast olevat vahendit mistahes sotsiaalsete probleemide lahendamisel. On probleeme, mida karistusõigus ei suuda ega tohi lahendada. *Ultima ratio* põhimõttel tegutsev karistusõigus sekkub ainult siis ja ainult sel määral, mis on vajalik kõige olulisemate õigushüvede kaitseks kõige raskemate rikkumiste eest. Liikluskuritegude puhul kaitstavaks õigushüveks paljude inimeste elu ja tervis, mistõttu käsitletakse liikluskuritegusid sarnaselt üldohtlike süütegudega. Lisaks karistuspraktika ning

kehtivate materiaal- ja menetlusõiguse normide analüüsile, on oluline riigi tegelik suutlikkus karistuslike meetmete ja sunnivahendite kohaldamisel. Kui valitakse karistusõiguslik meede, mida on ilmselgelt raske ellu viia, või kui süüdlasel on võimalus mõistetud karistuse kandmisest kõrvale hiilida, väheneb karistusseaduse mõju ning õiguskuulekus ühiskonnas, süütegude arv aga ei vähene.

Nii üld- kui ka eripreventsiooni on kasutatud joobes juhtimise probleemiga tegelemiseks ning korduvrikkumiste tõkestamiseks. Üldpreventsioon keskendub üldsusele ning lähtub eeldusest, et joobes juhtimise tõenäosus väheneb, kui isikud tajuvad, et süüteo korral vahelejäämise ning sellele järgneva range karistuse tõenäosus on kõrge. Eripreventsioon keskendub individuaalsele õigusrikkujale ning tegeleb korduvrikkumiste tõkestamisega

Preventsiooniteooria lähtub eeldustest, mille kohaselt karistuse kiire ajaline järgnemine süüteo, karistuse rakendamise järjekindlus ja proportsionaalselt piisav intensiivsus ennetavad või vähendavad edasist kriminaalset käitumist. Karistusahvardus joobes juhtimise eest on mõjusaim kui võimalik õigusrikkuja tajub vahelejäämise riski kõrgena ning tajub, et süüteo järgnev karistus on range ja kiire.

Preventsiooniteooriad on üles ehitatud eeldusele, et inimesed on ratsionaalsed olevused ning langetavad otsuseid, mis tuginevad vastava olukorra tasuvusanalüüsile, arvestades selliseid tegureid nagu tõenäosus vahele jääda, karistuse tõenäosus vahelejäämise korral ja karistamise korral järgneva karistuse suurus. Ratsionaalse valiku teooria järgi hindab süüteo toimepanemist kavandav isik nii vahelejäämise riski kui ka süüteo järgneva karistuse raskust. Preventsiooniteooria kohaselt on karistusel kolm kuluga seonduvat komponenti: tõenäosus vahele jääda, karistamise korral järgneva karistuse kohaldamise rangus ja kiirus. Kõik nimetatud tegurid mõjutavad karistusahvarduse tajumist ja koosmõjus tõkestavad süüteo toimepanemist. Kui vahelejäämise tõenäosus on väike või olematu, kahandab see ükskõik kui range karistuse preventiivset mõju. Süüteo kiirelt järgneva karistuse puhul tunnetab õigusrikkuja süüteo ja selle tagajärgede tõsidust. Karistuse suurus tõstab süüteo toimepanemisega seonduvaid kulusid. Karistuse suuruse osas märgib autor, et joobes juhtimise eest määratavate karistuste suurus on kehtiva õiguse järgi seatud sõltuvusse joobe

raskusest. Samas tuleb arvestada, et joobeseisundis isikul on keeruline, kui mitte võimatu adekvaatselt hinnata joobeseisundit, millest aga sõltub karistus rangus, see tähendab karistamine kriminaal- või väärteokorras. Lisaks märgib autor, et arvestades joobes juhtimise korduvuse kõrget määra, ei pruugi korduvrikkujad langetada ratsionaalseid otsuseid vahetult enne joobeseisundis sõiduki rooli minemist.

Alkohol omab olulist mõju kuritegevusele ning eriti avaldub see mõju liikluses, kujutades tõsist probleemi rahvatervisele. Joobes juht ei pruugi ilmtingimata olla probleemne või piiripealne alkoholitartvitaja, kuid sellegipoolest on joobes juhid kõrgema alkoholi liigtartvitamise kalduvusega. Uuringud näitavad, et alkoholi liigtartvitamine suurendab kuritegelikku käitumist: joobes juhtimise eest karistatud isikud, kes tunnistasid alkoholi liigtartvitamist, märkisid ka suurema tõenäosusega oma edasist kavatsust korduvrikkumiseks. Pidev alkoholi liigtartvitamine võib muutuda valdavaks nende preventsoonimehhanismide suhtes, mis peaksid kuritegelikku käitumist tõkestama ning alkoholil on tugev mõju käitumismustritele.

Joobes juhid tabatakse üldjuhul politsei järelevalvealase tegevuse käigus, mis aga sõltub otseselt liiklusjärelevalvealasest ressursist. Kui võtta aluseks, et Eestis on keskmiselt kasutuses ligikaudu kaks kolmandikku liiklusregistris olevatest sõidukitest ning joobes juhtide osakaal Politsei- ja Piirivalveameti 2012. aasta joobekontrolli näitajate alusel on liiklejate koguarvust 1,73 %, osaleb hinnanguliselt iga päev liikluses üle 8000 joobes juhi. Eeltoodust saab järeldada, et politsei kõrvaldab kogu aasta jooksul liiklusest ühe päeva joobes juhid ning valdav osa joobes juhte jääb tabamata ning seega ka karistamata.

Joobes juhtimine on tõsine ja mitmetahuline ühiskonna siseturvalisust ohustav probleem. Joobes juhtimisega seonduvatele probleemidele, sealhulgas korduvrikkumiste tõkestamisele, ei ole ühtset universaalset meetet. Tegemist peab olema meetmete kogumiga, mis koosmõjus viivad soovitud tulemuseni. Ainult karistusõiguslik lähenemine joobes juhtimise probleemile ei ole piisav. Sotsiaalseid probleeme tuleb lahendada sotsiaalpoliitiliste vahenditega, mitte karistuslike vahenditega. Autor on arvamusel, et retsidiivsed joobes juhid tuleb suunata rehabilitatsiooniprogrammidele, et tegeleda süsteemselt joobes juhtimise algpõhjustega ning

ühtlasi muuta retsiidivse joobes juhi hoiakuid ja negatiivset liikluskäitumist, et ennetada edasipidiseid rikkumisi. Seega peavad kõik liiklusohutusele suunatud meetmed– nii karistuslikud kui ka mittekaristuslikud– koosmõjus panustama nii kompleksse probleemi lahendamisse kui seda on joobes juhtimine.

Viimase kümnendi jooksul toimunud muudatused karistuspoliitikas on oluliselt mõjutanud ja muutnud joobes juhtimise karistuspraktikat. Joobes juhtimine on olnud Eestis kriminaalkorras karistatav üle kümne aasta, kuid muutunud on karistusseadustiku § 424 alusel kvalifitseeritava kuriteo koosseis. Kui joobes juhtimine 1999. aastal kriminaliseeriti, ei eelnendud seadusemuudatusele teaduspõhist analüüsi, mis autori arvates ei olnud jätkusuutlik õigusloome, tuues kaasa vastuolulise karistuspraktika ning hilisema tõdemuse, et korduvuse kriminaliseerimine ei täitnud oodatavat eesmärki joobes juhtimise probleemi lahendamiseks. Täna on joobes juhtimise eest määratava karistuse rangus viidud vastavusse teo raskusega (joobe raskusega) ning antud muudatusele karistuspoliitikas eelnes vastav uuring joobe raskuse mõjust liiklusohutusele. Kui vaadata karistusseadustiku § 424 järgi kvalifitseeritavate kuritegude tõusu, võib järeldada, et maksimaalse karistuse mõju on piiratud ulatusega, kui palju potentsiaalseid joobes juhid on teadlikud maksimaalsest karistusest või on võimelised vahet tegema väärteokaristusel või kohtu poolt mõistetaval kriminaalkaristusel: tuleb arvestada, et joobeseisundis isik ei ole võimeline adekvaatselt hindama organismis olevat alkoholimäära, millest tekkiva joobeseisundi aste on aluseks karistamisele kas kriminaal- või väärteokorras.

Vaatamata ühiskonnas viimastel aastatel toimunud muudatustest joobes juhtimise karistuspoliitika ja -praktika osas, on meedias jätkuvalt päevakorras diskussioonid joobes juhtimise eest määratavate karistuste karmistamise osas. Lähtutakse eeldusest, et karistuste karmistamisel on eeldatav preventiivne efekt potentsiaalsetele õigusrikkujatele ning seda mõju kasutatakse karistuste karmistamise õigustamiseks. Kui analüüsida õiguskirjanduse käsitlusi karistuste karmistamise kohta, suhtutakse sellesse teatava ettevaatusega, tuues välja karistuste karmistamisega kaasnevad negatiivsed aspektid.

Töös käsitletud rahvusvaheliste uuringute analüüsist nähtub, et igal karistusliigil on potentsiaalne eri- või üldpreventiivne mõju joores juhtimise korduvrikkumistele, kuid mõni karistusliik on mõjusam korduvrikkumise tõkestamisel. Mõjusaim karistus joores juhtimise korduvrikkumiste tõkestamiseks on juhtimisõiguse äravõtmine ning antud karistusliigi kohaldamise optimaalseks perioodiks peetakse 12–18 kuulist perioodi. Vaadates Eesti karistuspraktikat, siis joores juhtimise kuritegude puhul võetakse juhtimisõigus ära keskmiselt kolmeks kuuks. Autor on arvamusel, et antud karistusliigi mõjususe hindamiseks oleks vajadus Eestis üle vaadata antud karistusliigi kohaldamise periood, et karistus oleks mõjus korduvrikkumise tõkestamiseks. Rahalise karistuse mõju uuringud andsid erinevaid tulemusi antud karistusliigi mõjususe osas, kuid autor on arvamusel, et oluline aspekt, mida tuleb arvestada on rahalise karistuse sissenõudmise kiirus ja tulemuslikkus, mis mõjutavad antud karistusliigi mõjusust. Rangemad karistused omavad mõju korduvrikkumistele, mis ühtlasi on kooskõlas ratsionaalse valiku teooria seisukohtadega. Töös käsitletud uuringud ei kinnitanud vanglakaristuse preventiivset mõju. Vaadates Eestis karistuspraktikat vanglakaristuse mõistmise kohta joores juhtimise eest, on autor arvamusel, et antud karistusliigi mõjus joores juhtimisele ja selle mõju korduvrikkumisele võib olla Eestis üle hinnatud.

Rahvusvaheliste *self-report* meetodil läbiviidud uuringute analüüsist nähtus, et õigusrikkujate endi hinnangul omab vangistus eripreventiivset mõju joores juhtimisele. Oluline tegur süüteo toimepanemisel on vahelejäämise võimaluse tajumine, mis omab mõju edasisele käitumisele. Uuringutest nähtub, et paljud korduvrikkujad ei välista edasisi rikkumisi, mis omakorda toob esile vajaduse tegeleda süsteemselt joores juhtimise probleemi algpõhjustega. Ainult karistuse kohaldamine üksinda ei taga pikaajalist käitumisharjumuste muutumist ega ole mõjus meede korduvrikkumiste vähendamiseks.

Autor on arvamusel, et Eestis on vajadus lisaks empiirilistele uuringute läbiviimisele karistuse mõjust, viia läbi ka joores juhtimise eest karistatud isikutega *self-report* meetodil läbiviidavaid uuringuid, mille tulemused annaksid terviklikuma aluse tänase karistuspoliitika ja -praktika mõjususe vahetult hindamisel õigusrikkujate endi poolt ning mida saab arvestada ka edasisel kriminaalpoliitika kujundamisel.

Autori poolt läbiviidud karistuse mõju analüüsi eesmärgiks oli välja selgitada, kas korduvrikkumisel võiks olla põhjuslik seos karistuse liigi ja/või selle määraga. Justiitsministeeriumilt saadi andmed 2011. aastal joores juhtimise eest karistatud isikutele mõistetud karistuste kohta. Lõplikus valimis oli 1569 isiku karistuste andmed. Õigusrikkujatest 6,9% ehk 108 olid antud analüüsi mõttes korduvrikkujad. Analüüsi eesmärgiks oli välja selgitada, kas ühe-korra rikkujatele ja korduvrikkujatele esmarikkumise eest määratud keskmised karistused erinesid statistiliselt olulisel määral. Kui ühe-korra rikkujatele määratud karistus oli mõjus, kuid korduvrikkujatele määratud karistus ei olnud mõjus, peavad ühe-korra rikkujate keskmised esmakaristused olema rangelt väiksemad kui korduvrikkujate karistused ning seda statistiliselt olulisel määral. Kui see ei ole nii, siis ei saa antud analüüsi põhjal väita nagu oleks üheks korduvrikkumist soosivaks teguriks liiga leebe karistuse suurus.

Analüüsist nähtus, et kõige rohkem on mõlemas grupis määratud põhikaristuseks vangistus, mille seisund on vabastatud ehk reaalseks karistuseks on tingimisi vangistus, järgmiseks karistuseks sageduse järgi on jõustunud rahalised karistused.

Reaalsete vangistuste arv on mõlemas grupis marginaalse osakaaluga kõikidest karistustest. Ühe-korra rikkujate keskmine realselt mõistetud vanglakaristus on keskmiselt 3,7 kuud. Korduvrikkujate keskmine reaalne vanglakaristus on 6,7 kuud ehk 3 kuud pikem kui eelmisel grupil. Realselt sai korduvrikkujatest reaalse vanglakaristuste oma esmarikkumisel aga ainult kolm isikut, mistõttu ei saa keskmisi karistuste kestusi omavahel võrrelda. Reaalsete rahaliste karistuste osakaalud olid mõlemas grupis ligilähedased veerandile juhtudest. Ühe-korra rikkujate puhul on keskmiseks reaalseks rahaliseks karistuseks ca 850 eurot. Kui alapeatükis 3.2. „Analüüsi lihtsustatud andmestik“ mainitud 15 235,2 euro suuruse rahalise karistusega isikut mitte arvestada, oleks ühe-korra rikkujate keskmine rahalise karistuse suurus 815,2 eurot ja üleüldine keskmine summa 823,7 eurot. Korduvrikkujate esmase karistuse eest määratud keskmine rahaline karistus oli ca 949 eurot, mis on ca 99 euro võrra suurem kui teisel grupil. Korduvrikkujatele määrati keskmiselt ca 43 tundi enam üldkasulikku tööd kui ühe-korra rikkujatele. Korduvrikkujatele määrati esmakaristuse eest keskmiselt ligikaudu 14% rohkem üldkasuliku töö tunde. Lisakaristuse, juhtimisõiguse äravõtmise, keskmine kestus

ühe-korra rikkujate hulgas oli 3,9 kuud. Korduvrikkujate vastav näitaja oli 4,4 kuud, olles seega keskmiselt 0,5 kuud ehk ca 13% enam. Keskmise mõistetud katseaja kestus ühe-korra rikkujate grupis oli 27 kuud ehk 2,25 aastat. Sarnane oli ka korduvrikkujatele esmakaristuse eest määratud keskmine katseaja pikkus (26,7 kuud). Korduvrikkujate keskmine katseaja kestus oli seega 0,3 kuud ehk ca 1% väiksem kui ühe-korra rikkujatel. Keskmiste karistuste suurused rikkujate gruppide lõikes näitavad peaaegu eranditult, et korduvrikkujatele määratud karistused olid suuremad kui ühe-korra rikkujatele määratud karistused. Ainsaks erandiks oli keskmine määratud katseaeg, mis erines ligikaudu 1% võrra.

Kuna korduvrikkujatele mõistetud keskmised karistused ei ole üldjuhul (välja arvatud keskmise katseaja puhul) väiksemad kui teises grupis, ei ole vaja erinevust ka statistiliselt tõestada.

Autor jõudis järeldusele, et kõiki eelnevalt defineeritud eeldusi arvesse võttes ei olnud üheks korduvrikkumist soosivaks teguriks liiga leebe esmarikkumise eest saadud karistus, kuna korduvrikkujatele määratud keskmised karistused ei olnud väiksemad kui ühe-korra rikkujatele määratud karistused. Joobes juhtimise korduvrikkumise põhjuseid tuleb otsida mujalt.

Nagu töös eelnevalt käsitletud, on karistusel kolm kuluga seonduvat komponenti: tõenäosus vahele jääda, karistamise korral järgneva karistuse kohaldamise rangus ja kiirus. Kõik nimetatud tegurid mõjutavad karistusähvarduse tajumist ja koosmõjus tõkestavad süüteo toimepanemist. Joobes juhtimisega seonduvatele probleemidele, sealhulgas korduvrikkumiste vähendamisele, ei ole ühtset universaalset meetet, vaid tegemist peab olema meetodite kogumiga, mis koosmõjus viivad soovitud tulemuseni. Ainult karistusõiguslik lähenemine joobes juhtimise ennetamiseks ja korduvrikkumiste vähendamiseks ei ole piisav.

## **IMPACT OF PUNISHMENT TO RECIDIVISM OF PERSONS BEING PUNISHED FOR DRIVING POWER-DRIVEN VEHICLES IN STATE OF INTOXICATION**

### **SUMMARY**

Problem of the Estonian traffic safety lies in its high proportion of drivers of power-driven vehicles driving in state of intoxication, touching safety of all members of society, their life, health and property. Estonia is in the 18<sup>th</sup> position by death rate in traffic in Europe. Problem of the Estonian criminality is its high level of repeatability and fact that driving in drunken state is an offence of highest level of recidivistic nature. It has been admitted that measures used so far to avoid drunken driving haven't been sufficiently effective for what reason necessity to find more effective measures for hindering drunken driving and decreasing losses caused by this has come forth.

The aim of this Master's thesis is to analyse influence of penalty to recidivism of persons punished for driving in state of intoxication. Focus of analysis regarding influence of penalty is conditioned by circumstance that the given offence constitutes most of traffic-related crimes. Wider objective of the thesis is to carry out analysis regarding influence of penalty in order to find out whether recurrent breach might have causal connection with type of penalty and/or its degree.

By setting out the aim of this work, the author has proceeded from hypothesis that penalties sentenced for drunken driving decrease recurrent violation of law. By setting hypothesis, the author has relied on standpoints of theory of rational choice, pursuant to which decision of an offender to commit an offence is based on cost-benefit analysis where one of influence factors is punishment following the offence.

Content of penal power constitutes the question of justification or entitlement of the punishment that is state-political, social-psychological and individual issue. The Supreme Court has noted that legislative body has wide decision freedom by specification of penalty corresponding to the offence. In case of traffic crimes, legislative body's relatively free rein is

manifested by delimitation of criminal and non-criminal behaviour. Society has to admit the self-being of penal power and as its social task - it cannot be looked at as always convenient instrument for solving of whatsoever social problems. Penal power acting on a principle of *ultima ratio* intervenes only in cases and to the degree that is necessary for protection of the most important legal rights against most serious violations. In case of traffic crimes, the legal right being protected is life and health of many persons for what reason traffic crimes are handled similarly to generally dangerous crimes. In addition to analysis of penal practice and enforced norms of substantive and procedural law, the country's actual capacity to apply punitive and coercive measures is important. If there is chosen a punitive measure that is evidently difficult to implement or if an offender is able to find a loophole in order to avoid punishment, then influence of penal law and law-abiding behaviour decrease in the society.

General as well as special prevention have been used for dealing with problem of drunken driving and hindering recurrent violations. General prevention is focused on public and is proceeding from assumption that probability of drunken driving decreases, if persons perceive that probability of being caught and following rigid punishment is high. Special prevention is focused on individual offender and deals with hindering recurrent violations.

Prevention theory proceeds from assumptions pursuant to which imminent ensuing of punishment after the offence, consistent application of punishment and proportionally sufficient intensity prevent or decrease further criminal behaviour. Threat of punishment for drunken driving is the most effective, if possible offenders perceive that risk of being caught is high and perceive that the punishment following the offence is rigid and quick.

Prevention theories are built on assumption that people are rational beings and make decisions that rely on cost-benefit analysis of the relevant situation, by taking into account such factors as probability of being caught, probability of punishment while being caught and degree of following penalty in case of punishment. If an individual perceives punishment for certain behaviour probable, also imminently ensuing to violation and rigid, then an individual will probably avoid such a behaviour. Pursuant to prevention theory, punishment has three components related to cost: probability of being caught, rigidity and speed of application of

punishment, if being punished. All the named factors influence perception of threat of punishment and in concurrence prevent from committing an offence. If probability of being caught is low or non-existent, then this would decrease preventive effect of whatsoever rigid punishment. In case of imminent punishment following an offence, the offender perceives seriousness of the offence and its consequences. Volume of punishment raises costs relating to commission of an offence. In relation to volume of the punishment, the author notes that pursuant to enforced law, volume of imposed for penalties related to drunken driving is set to correlation with degree of intoxication. Simultaneously, it has to be taken into account that it is difficult to assess adequately the state of intoxication of a person in this state, alas rigidity of punishment is dependent on degree of intoxication – e.g. punishment pursuant to criminal or misdemeanour procedure. In addition, the author notes that taking into account high degree of repeatability of driving in drunken state, repetitive offenders may not make rational decisions immediately before sitting to driving wheel in state of intoxication.

Alcohol has crucial influence on criminality and this influence is manifested especially in traffic, posing serious problems to public health. Estonia belongs to countries where alcohol is consumed most and damages caused by alcohol are thus extensive. A drunken driver needs not to be definitely a problematic or marginal alcohol consumer, but drunken drivers are nevertheless more apt to abuse of alcohol. Abuse of alcohol has serious and harmful influence not only to prevention, but to traffic safety as a whole.

In 2012, the Police and Border Guard Board conducted 498 603 intoxication controls in course of which there were detected 8630 drunken drivers that constituted 1.73% of the drivers subject to control. Whilst, as a rule, the drunken drivers are caught in course of surveillance activities that are directly dependent on traffic surveillance resources, then intelligence related to actual proportion of drunken drivers in traffic is missing. Provided that about two thirds of the vehicles being in traffic register of Estonia are in use and proportion of drunken drivers on the basis of indicators of intoxication control forms 1.73% of all road users, then estimably more than 8000 drunken drivers participate daily in traffic. On the basis of the above-said it can be concluded that the Police remove drunken drivers of a day from traffic within a year and prevailing part of drunken drivers remain uncaught and thus,

unpunished. Pursuant to prevention theory, probability of being caught is one of important factors to avoid committing of an offence.

The author is of opinion that recidivist drunken drivers shall be sent to rehabilitation programmes in order to deal systematically with basic causes of driving systematically in drunken state and at the same time, to change attitudes of recidivist drunken drivers and negative traffic behaviour in order to prevent further violations. Hence, all measures targeted to traffic safety – penal as well as non-penal – must contribute to solving of such a complex problem as driving in state of intoxication.

The author notes that changes in penal policy that have taken place within last ten years have substantially influenced and changed penal practice for driving in drunken state. Driving in state of intoxication has been punishable for more than ten years, but composition of crime being punishable pursuant to section 424 of the Penal Code, has been changed. When driving in state of intoxication was criminalized in 1999, then there was not conducted science-based analysis before adopting amendment of law – that, in author's opinion, was not sustainable law-making as it brought along contradictory penal practice and later subjective admission that criminalization of repeatability did not fill the expected outcome for solving the problem of driving in state of intoxication. Today rigidity of punishment being imposed for drunken driving has been brought into compliance with gravity of the deed (degree of intoxication) and relevant study about influence of the intoxication degree to traffic safety preceded the given amendment in penal policy.

The author notes that if to look at increase of crimes to be qualified pursuant to section 424 of the Penal Code, then it can be concluded that effect of maximal punishment is of limited scope as many potentially drunken drivers are not aware of the maximal penalty nor are able to make distinction between misdemeanour penalty and criminal punishment pronounced by court: it must be considered that a person in state of intoxication is not able to assess adequately amount of alcohol in one's organism, degree of the state of intoxication is in turn the basis for punishment either pursuant to criminal or misdemeanour procedure.

In spite of changes that have taken place in the society last years in relation to penal policy and practice, there are still going on discussions in media about toughening punishments imposed for drunken driving. It is proceeded from assumption that toughening has assumptive preventive effect for potential offenders and this influence is used for justification of toughening of punishments. If to analyse studies in legal literature about toughening of punishments, then these are regarded with certain caution, bringing forth negative aspects that accompany toughening of penalties.

Based on analysis of international researches analysed this thesis it becomes evident that every type of punishment has potential specially or generally preventive impact on recurrent offences, but some types of punishment are more effective by hindering continuous offences. The most effective punishment for hindering recurrent offences is deprivation of driving privileges and an optimum period for application of this type of punishment is considered period of 12 up to 18 months. While looking at the Estonian penal policy, then in case of crimes related to driving in state of intoxication, driving privileges are deprived for three months in average. The author is of opinion that in order to assess effectiveness of this type of punishment, it were necessary to look over the applicable period of the given type of punishment that punishment would be effective in order to hinder recurrent offences. Studies related to effect of pecuniary punishment provided different results in relation efficiency of this type of punishment, but the author is of opinion that an important aspect to be taken into account is the speed and cost-effectiveness of the pecuniary punishment that affect efficiency of this type of punishment. More rigorous penalties have an effect on recurrent offences that is also in accordance with theory of rational choice. Researches handled in this thesis have not confirmed preventive impact of prison sentence. While studying the Estonian penal practice of pronouncing imprisonment for driving in state of intoxication, the author is of opinion that effectiveness of this type of punishment to driving in state of intoxication and its impact on recurrent offences may be overvalued in Estonia.

On the basis of analysis of studies conducted by method of international *self-report* it became evident that in estimation of the offenders themselves, imprisonment has specially preventive influence on driving in state of intoxication. An important factor by committing an offence is

perception of possibility of being caught that has its impact on further behaviour. It becomes evident on the basis of studies that many recurrent offenders do not exclude further offences that in turn brings along necessity of dealing with basic causes of problem of driving in drunken state. Sole applying of punishment does not secure long-time change of behavioural habits and this is not an efficient measure for decreasing recurrent offences.

The author is of opinion that in Estonia, in addition to carrying out empirical studies, it is also necessary to carry out studies by method of *self-report* with persons being punished for driving in state of intoxication; results of which would give a more consistent basis by assessing efficiency of the present penal policy and practice by offenders themselves and that could be taken also into account by designing further criminal policy.

The aim of the analysis regarding influence of punishment conducted by the author was to establish whether recurrent offending could have causal relation with type and/or degree of punishment. Data were received from the Ministry of Justice about punishments imposed for driving in state of intoxication in 2011. In final sample there were data of punishments of 1569 persons. 6.9% or 108 of offenders were recurrent offenders in the sense of the given analysis. The aim of the analysis was to establish whether average punishments imposed to one-time offenders and recurrent offenders differed statistically to a substantive extent. If punishments imposed to one-time offenders were effective and punishments imposed to recurrent offenders were not, then average primary punishments must be rigidly smaller than punishments of recurrent offenders and to a statistically substantive extent. If this is not so, then, on the basis of the given analysis - it can't be asserted as though too lenient size of punishment could be one of the factors favouring recurrent offending.

It became evident on the basis of analysis that imprisonment as main punishment has been imposed mostly, the status of which is release or actual punishment as conditional sentence (ca. 61% of all main punishments in both groups). The next by frequency were enforced pecuniary punishments (in about quarter of cases in both groups).

Number of actual imprisonments in both groups is of marginal proportion. The average actually pronounced imprisonment was 3.7 months. Actual imprisonment of recurrent offenders was 6.7 months or 3 months longer than for the previous group. But only three persons among recurrent offenders were punished by actual imprisonment for their initial first offence, on account of which durations of average punishments cannot be compared among themselves. Proportions of actual pecuniary punishments were approximate to a quarter of cases. Average actual pecuniary punishment in case of one-time offenders was ca. 850 euros. If to exclude a person punished by 15 235.2 euros mentioned in subchapter 3.2. - „Reduced data of analysis“, then average amount of pecuniary punishment for one-time offenders were 815.2 euros and general average amount were 823.7 euros. Average amount of pecuniary punishment imposed to recurrent offenders for initial offence was ca. 949 euros that were bigger by ca. 99 euros than in another group. About 43 hours of community service were imposed to recurrent offenders more than to one-time offenders. Approximately 14% more hours of community service were imposed to recurrent offenders for initial punishment. Average duration of supplementary punishment, deprivation of driving privileges among one-time offenders was 3.9 months. Relevant indicator among recurrent offenders constituted 4.4 months, being in average thus 0.5 months or ca. 13% more.

Average duration of imposed probation period in group of one-time offenders was 27 months or 2.25 years. Also average duration pronounced for initial punishment among recurrent offenders was similar (26.7 months). Thus, average duration of probation period of recurrent offenders constituted 0.3 months or ca. 1% less than that of one-time offenders. Average sizes of punishments in segments of offenders show nearly unexceptionally that punishments imposed to recurrent offenders were bigger than these imposed to one-time offenders. The only exception was average imposed probation period that differed for about 1%.

As average punishments imposed to recurrent offenders are not less (except in case of average probation period) than in another group, then there is no need to prove the difference statistically. The author reached to a conclusion that by taking into account all previously defined assumptions, too lenient punishment for initial offence is not a factor favouring recurrent offence as average punishments imposed to recurrent offences were not lesser than

punishments imposed to one-time offenders. Causes of recurrent offences must be looked for from somewhere else.

The author is of opinion that there is no uniform universal measure to problems related to drunken driving, including prevention of recurrent violations. It must be dealt with aggregate of methods that would lead to wished-for result in conjunctive impact. As it has been handled in the work in advance, there are three components related to punishment: probability of being caught, rigidity and speed of application of punishment, if being punished. All these named factors influence perception of threat of punishment and in concurrence prevent from committing offences.

## KASUTATUD KIRJANDUS

1. Ahven, A., Hillep, E. Justiitsministeeriumi uuringu aruanne „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimisega vähendamiseks“. Justiitsministeerium. Tallinn 2006. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukij%2Bseonduvad%2Briskid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%2BE4hendamiseks.pdf>. (03.01.2013).
2. Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2012. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57056/Joobes+juhtimise+s%FC%FCteod+I+poolaastal+2012.pdf>. (14.02.2013).
3. Ahven, A., Salla, J., Vahtrus, S. Retsidiivsus Eestis. Justiitsministeerium 2010. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50875/Retsidiivsusuuring\\_2010.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50875/Retsidiivsusuuring_2010.pdf). (03.01.2013).
4. Anepaio, T., Hussar, A., Jaanimägi, K., Kaugia, S., Land, K., Olle, V., Roosma, P. Sissejuhatus õigusteadusesse. Loengud. Kirjastus Juura Tallinn 2003.
5. Auväärt, L. Kriminaalkaristuse teadvustamisest õiguslikus resotsialiseerimises. S. Kaugia (toim). Õiguse sotsiaalsest olemusest ja toimest ühiskonnas. Artiklite kogum. Avatar Holding OÜ 2009.
6. Auväärt, L. Kuritegevuse käsitlemisest 18. ja 19. sajandil. S. Kaugia. Õigus. Psühholoogia. Sotsioloogia. Öppematerjale III. ÖPS Tartu Ühing 2003.
7. Becker, G. S. Crime and Punishment: An Economic Approach. The Journal of Political Economy, Vol. 76, No. 2 (Mar. – Apr., 1968). – Arvutivõrgu kättesaadav: <http://www.nber.org/chapters/c3625.pdf>. (14.01.2013).
8. Becker, G. S. Nobel Lecture. The Economic Way of Looking at Behaviour. The Journal of Political Economy, Volume 101, Issue 3, (Jun.,1993). – Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.terry.uga.edu/~mustard/courses/e4850/Becker-Nobel.pdf>. (18.01.2013).

9. Briscoe, S. The impact of increased drink–driving penalties on recidivism rates in NSW. – *Alcohol Studies Bulletin*, May 2004 Number 5.
10. Bouffard, L. A., Piquero, N. L. Defiance Theory and Life Course Explanations of Persistent Offending. – *Crime & Delinquency*, Volume 56 Number 2 April 2010.
11. DeYoung, D. J. An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California. – *Addiction*. August 1997, Volume 92, Issue 8.
12. Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003 - 2015 III etapi strateegiline eesmärk aastateks 2012–2015. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP\\_rakendusplaan\\_2012-2015.pdf](http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf) (25.04.2013).
13. Euroopa Komisjoni poolt rahastatud projekt SUPREME (2007). Parimad liiklusohutusmeetmed. Liikmesriikide tasandi liiklusohutusmeetmete käsiraamat. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_c\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_et.pdf). (05.03.2013).
14. Euroopa Komisjoni pressiteade 19.03.2013. Liiklusohutus: EL annab teada kõigi aegade väikseimast liiklussurmade arvust ja astub esimese sammu vigastuste vähendamise strateegia suunas.- Euroopa Komisjoni pressiteade 19.03.2013.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-236\\_et.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_et.htm?locale=en) (23.03.2013).
15. Filippov, M. Michal: karmid karistused ei mõju, kui risk vahele jääda on väike. – *Postimees* 17.02.2012.
16. Freeman, J., Liassis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., Watson, B. The self–reported impact of legal and non–legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – *Transportation Research Part F* 9 (2006).
17. Freeman, J., Liassis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., Watson, B. Self–reported motivations to change and self–efficacy levels for a group of recidivist drink drivers. *Addictive Behaviours*, Volume 30, Issue 6, July 2005.
18. Garvey, S. P. Can Shaming Punishments Educate? – *The University of Chicago Law Review*, Vol. 65, No. 3, 1998.

19. Ginter, J., Laos, S., Sootak, J. Eesti karistuspoliitika: üleminek totalitaarriiklikust õigusriiklikku kriminaalõigusesse. – Juura Õigusteabe AS 2002.
20. Gräzin, I. Jeremy Bentham. Tallinn Olion 1990.
21. Hansen, B. Punishment and Recidivism in Drunk Driving. Preliminary Draft. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://pages.uoregon.edu/bchansen/Preliminary\\_DUI\\_Punishment\\_11\\_1\\_2011.pdf](http://pages.uoregon.edu/bchansen/Preliminary_DUI_Punishment_11_1_2011.pdf) (07.02.2013).
22. Hirsch, H.J. Õigusriikliku karistusõiguse aktuaalsed probleemid. – Juridica 2004/III.
23. Impinen, A., Mäkela, P., Karjalainen, K., Haukka, J., Lintonen, T., Lillsunde, P., Rahkonen, O., Ostamo, A. Drink–Driving. The Association between Social Determinants and Drunken Driving: A 15–Year Register–based Study of 81, 125 Suspects. – Alcohol and Alcoholism Vol. 46, No 6 2011.
24. Justiitsministeerium. Kuritegevuse baromeeter jaanuar- veebruar 2013.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013\\_+kuu%FCleवादe+02+veebuar.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013_+kuu%FCleवादe+02+veebuar.pdf) , lk 1 (23.03.2013). Justiitsministeerium. Kuritegevuse baromeeter jaanuar- veebruar 2013.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013\\_+kuu%FCleवादe+02+veebuar.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58094/2013_+kuu%FCleवादe+02+veebuar.pdf) (23.03.2013).
25. Justiitsministeerium. Kuritegevus Eestis 2011. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57202/Kuritegevus\\_Eestis\\_2011.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57202/Kuritegevus_Eestis_2011.pdf). (15.01.2013).
26. Kangur, A. Väikeste süütegude menetlus: aus menetlus vs kokkuhoid. – Juridica 2001/VII.
27. Karistusseadustiku eelnõu (119 SE) teine lugemine. Riigikogu IX koosseisu istungjärgu 03.05.2000 stenogramm. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&date=957351600&pkpkaupa=1&paevakord=2000006617#pk2000006617>. (24.01.2013).
28. Kivi, L., Sootak, J. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus. – Juridica 2001/VII.

29. Klopets, U., Reithal, T. Kohtupraktika analüüs. Justiitsministeerium. Tallinn 2009. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=43483/Kohtupraktika+anal%FC%FCs+-+Justiitsministeerium,+kriminaalpoliitika+osakond%3B+Riigikohus,+%F5igusteabe+osakond%3B+U.Klopets,+T.Reinthal+\(2009\).pdf.\(15.01.2013\).](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=43483/Kohtupraktika+anal%FC%FCs+-+Justiitsministeerium,+kriminaalpoliitika+osakond%3B+Riigikohus,+%F5igusteabe+osakond%3B+U.Klopets,+T.Reinthal+(2009).pdf.(15.01.2013).)
30. Kriminaalkoodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seaduse eelnõu (1018 SE) esimene lugemine. Riigikogu VIII koosseisu istungjärgu stenogramm 17.11.1998. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&day=12&date=911289600&pkpkaupa=1&paevakord=1900005430.\(24.01.2013\).](http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&day=12&date=911289600&pkpkaupa=1&paevakord=1900005430.(24.01.2013).)
31. Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018 seletuskiri.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50604/Seletuskiri+\(kriminaalpoliitika+arengusuunad+aastani+2018\).pdf.\(08.03.2013\).](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=50604/Seletuskiri+(kriminaalpoliitika+arengusuunad+aastani+2018).pdf.(08.03.2013).)
32. Krjukov, A. Anvelt: liberaalne karistussüsteem ei ole end Eestis veel õigustanud. – ERR uudised 02.11.2011.
33. Kruusamäe, M. Karistuse kohaldamise etapid Eesti kohtupraktikas. Analüüs. Riigikohus 2009. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikohus.ee/vfs/1391/Karistuse%20kohaldamise%20etapid.pdf.\(14.01.2013\).](http://www.riigikohus.ee/vfs/1391/Karistuse%20kohaldamise%20etapid.pdf.(14.01.2013).)
34. Kuus, A., Koorits, V. Karistuste karmistamine pole liiklusõnnetusi vähendanud. – Postimees 24.09.2007.
35. Lapham, S., England-Kennedy, E. Convicted Driving-While-Impaired Offenders' Views on Effectiveness of Sanctions and Treatment. – Qualitative Health Research 22 (1) 2012.
36. Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu 179 SE seletuskiri.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=acf423dc-cbee-1257-0f3d-b725f8477ccb&\(25.01.2013\).](http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=acf423dc-cbee-1257-0f3d-b725f8477ccb&(25.01.2013).)
37. Lind, S. Automaatne liiklusjärelevalve ja omanikuvastutus. – Juridica 2008/III.

38. Maanteeamet. Liiklusõnnetused joobes mootorsõidukijahi osalusel /Accidents involving drunken motorvehicle drivers. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.mnt.ee/index.php?id=12997>.(15.01.2013).
39. Maanteeamet. Sõidukite ja juhilubade statistika. Infoleht 12–12 (detsember 2012 statistika). – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.mnt.ee/index.php?id=10797>. (05.03.2013).
40. Mathiesen, T. Prison on Trial. Sage Publication Ltd, 1990.
41. Nichols, J. L., Ross H. L. The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers. – Alcohol, Drugs and Driving Volume:6 Issue:2 Dated: (April–June 1990).
42. Nuotio, M. Õigusemõistmine kriminaalasjades ja eetika. – Juridica 2008/VIII.
43. Nochajski, T. H., Stasiewicz, P. R. Relapse to driving under the influence (DUI): A review. – Clinical Psychology Review 26 (2006).
44. Pikamäe, P., Sootak, J. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 3. trükk. Kirjastus Juura 2009.
45. Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 27.12.2012 korraldus nr 555 „Liiklusjärelvalve 2013. a plaan“. Lisa 1. – Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.politsei.ee/dotAsset/257486.pdf>.(14.02.2013).
46. Politsei- ja Piirivalveameti 02.05.2013 dokument nr 1.6-10/75657-1 „Liiklusaasta 2012“ (käesoleva töö autori valduses).
47. Raska, E. Kriminaalpreventsiooni programmi kontseptsioonist. – Eesti Riigikaitse Akadeemia Toimetised: kuritegevus ja kriminaalpreventsioon, 1994, nr 2.
48. Raska, E. Õiguse kehtestamise sotsiaalne mehhanism. S. Kaugia. Õigus ühiskonnas. Artiklite kogum. Avatar OÜ 2006.
49. Rask, M. Ülevaade kohtukorralduse, õigusemõistmise ja seaduste ühetaolise kohaldamise kohta. Ettekanne Riigikogu 2010. aasta kevadistungjärgul.- Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.riigikohus.ee/vfs/994/Riigikohtu\\_esimehe\\_ettekanne\\_riigikogule\\_20.5.2010.pdf](http://www.riigikohus.ee/vfs/994/Riigikohtu_esimehe_ettekanne_riigikogule_20.5.2010.pdf). (06.03.2013).
50. Reinthal, T. Karistusõiguse suund – ülekriminaliseerimine? – Juridica 2010/X.

51. Reinthal, T. Ülekriminaliseerimine. Analüüs. Riigikohus. Tartu 2010.- Arvutivõrgus kättesaadav:  
[http://www.riigikohus.ee/vfs/995/2010\\_Lisa%202%20\(Ulekriminaliseerimine\\_analuis\).pdf](http://www.riigikohus.ee/vfs/995/2010_Lisa%202%20(Ulekriminaliseerimine_analuis).pdf). (07.03.2013).
52. Roonemaa, H. Masuaegne liiklusrahu on möödas: politsei toob teedele ekstrajõu ja karmid karistused. – Eesti Päevaleht 16.04.2012.
53. Rooväli, K. Seadus säästab roolijoodikuid.- Postimees 12.01.2000.
54. Saar, J. Analüüs: Kõrve meetod õiges kriminaalpoliitikas. – Postimees 10.03.2004.
55. Saar, J. Kriminaalpsühholoogia. Kirjastus Juura 2007.
56. Saar, J., Markina, A., Ahven, A., Annist, A., Ginter, J. Kuritegevus Eestis 1991–2001.EV Justiitsministeerium, Tallinn 2002– Arvutivõrgus kättesaadav:  
[http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=20796/kuritegevus+Eestis+1991-2001\\_J%FCri+Saar.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=20796/kuritegevus+Eestis+1991-2001_J%FCri+Saar.pdf). (27.01.2013).
57. Samson, E. Kriminaalõiguse üldosa. Abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse karistusõiguse õppegrupile. Tallinn 2000. – Arvutivõrgus kättesaadav:  
<http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=10710/krimoiguse+yldosa.pdf> (13.01.2013).
58. Salu, M. Kui üks kord pätt, kas siis elu lõpuni pätt?. – Postimees 31.10.2011.
59. Seipel, C., Eifler, S. Opportunities, Rational Choice, and Self-Control. – Crime & Delinquency, Volume 56 Number 2, April 2010.
60. Smutov, M. Asekantsler kritiseeris teravalt kohtute tööd. – Postimees 05.07.2012.
61. Sootak, J. Karistusõiguse adekvaatsus – õiguse iseolemise ja mida ühiskond õigusest ootab. Ettekanne Presidendi mõttekojas Ärmal 27.08.2010. – Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.president.ee/images/stories/pdf/2010-08-27\\_jaan-sootak.pdf](http://www.president.ee/images/stories/pdf/2010-08-27_jaan-sootak.pdf). (03.01.2013).
62. Sootak, J. Karistusõiguse alused. Kirjastus Juura 2003.
63. Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Kirjastus Juura 2010.
64. Sootak, J. Kriminaalpoliitika. Juura, Õigusteabe AS 1997.
65. Sootak, J. Kuri karjas. Ilmamaa 2009.
66. Sootak, J. Looming või aritmeetika. – Juridica 1997/I.

67. Sootak, J. Mida teha, kui isiku ohtlikkus on süüst suurem? Saksamaa kogemus mittekaristuslike mõjutusvahendite osas. – *Juridica* 2006/VIII.
68. Sootak, J. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas. – *Juridica* 2000/I.
69. Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Kirjastus Juura 2007.
70. Sootak, J. Sõber, kodanik, vastane ja vaenlane. Kellele on suunatud tänapäeva karistusõigus? – *Akadeemia* 2007/8.
71. Sootak, J. Õigusriik ja kriminaalõigus: Eesti kriminaalõiguse, õigusteaduse ja – teadvuse ümberkujunemine. – *Juridica* 1997/IX.
72. Sotsiaalministeerium. Alkoholipoliitika Roheline Raamat. Sotsiaalministeerium 2012.  
– Arvutivõrgus kättesaadav:  
[http://www.sm.ee/fileadmin/meedia/Dokumendid/Tervisevaldkond/Tervisepoliitika/Alkoholipoliitika/Failid/Alkoholi\\_roheline\\_raamat.pdf](http://www.sm.ee/fileadmin/meedia/Dokumendid/Tervisevaldkond/Tervisepoliitika/Alkoholipoliitika/Failid/Alkoholi_roheline_raamat.pdf).(14.01.2013).
73. Sööt, M. –L. Uuringutest ja mõjude analüüsist kriminaalpoliitika näitel. – *Juridica* 2010/VIII.
74. Tammiste, B., Ahven, A., Kruusement, A. Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Justiitsministeerium Tallinn 2008. – Arvutivõrgus kättesaadav:  
[http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs\\_2.pdf](http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39380/Joobes+s%F5idukijuhtimise+eest+kriminaalhooldusele+suunatud+isikute+liiklusohutusprogrammis+osalemise+tulemuslikkuse+anal%FC%FCs_2.pdf). (14.01.2013).
75. Traat, U., Markina, A. Üldkriminoloogia II. Sisekaitseakadeemia, 2005.
76. Vaher, K. –M. Ken–Marti Vaher: kolm elupäästvat sammu. – *Postimees* 16.05.2012.
77. Vaher, K. –M. Masskuriteod: väike teosüü ja suur ohtlikkus. – *Juridica* 2008/VIII.
78. Wheaterburn, D., Moffatti, S. The Specific Deterrent Effect of Higher Fines on Drink–Driving Offenders. – *The British Journal of Criminology* 2011 (5).

## KASUTATUD NORMATIIVAKTID

79. Eesti Vabariigi põhiseadus.28.06.1992. – RT 1992, 26, 349...RT I, 27.04.2011, 2.
80. Karistusseadustik.06.06.2001. – RT I 2001, 61, 364.
81. Karistusseadustik.06.06.2001. – RT I 2001, 61, 364...RT I, 20.12.2012, 12.
82. Kriminaalkoodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seadus. 16.12.1998. – RT I 1999, 4, 53.
83. Liiklusseadus.17.06.2010. – RT I 2010, 44, 261... RT I, 05.12.2012, 2.
84. Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus.19.11.2008. – RT I 2008, 54, 304.
85. Riigikogu otsus „Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018“ heakskiitmine. 09.06.2010. – RT III 2010, 26, 51.
86. Vabariigi Valitsuse 09.02.2012 korraldus nr 65 „Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015” rakendusplaani aastateks 2012–2015 heakskiitmine“. – RT III, 14.02.2012, 1.

## KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA

87. Riigikohtu üldkogu 12. juuni 2008 otsus nr 3-1-1-37-07. Kriminaalasi Toomas Tiiki süüdistuses KarS § 424 järgi.– Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikohus.ee/?id=11&tekst=222510181>. (11.01.2013).
88. Riigikohtu üldkogu 16. mai 2008 otsus nr 3-1-1-86-07. Väärteoasi Indrek Eiche karistamises ühistranspordiseaduse § 54<sup>7</sup> lg 1 järgi.– Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikohus.ee/?id=11&tekst=222509644>. (11.01.2013).
89. Riigikohtu üldkogu 27. juuni 2005 otsus nr 3-4-1-2-05 Liiklusseaduse § 41<sup>3</sup> lõigete 1, 4 ja 8 põhiseaduspärasuse kontroll.– Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikohus.ee/?id=11&tekst=222479869>. (15.01.2013).
90. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 5. märtsi 2003 otsus nr 3-1-1-26-03. Janek Sinijärve süüdistusasi KrK § 204 lg 3 järgi. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikohus.ee/?id=11&tekst=RK/3-1-1-26-03>. (25.01.2013).

91. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 16. mai 2007 otsus nr 3-1-1-14-07. Kirill Timofejevi süüdistusasi KarS § 199 lg 2 p-de 4 ja 8 ning § 349 järgi. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikohus.ee/?id=11&tekst=RK/3-1-1-14-07>. (14.01.2013).
92. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 13. mai 2004 otsus nr 3-1-1-40-04. German Vassiljevi süüdistusasi KarS § 25 lg 4 ja § 199 lg 2 p-de 4 ja 7 järgi. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.riigikohus.ee/?id=11&tekst=222473482>. (10.01.2013).
93. Tartu Ringkonnakohtu 22. juuni 2011 otsus nr 1-10-2246 (09240105939). Pavel Jatskovski süüdistus KarS § 424 järgi.– Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.riigiteataja.ee/kohtuteave/maa\\_ringkonna\\_kohtulahendid/main.html](https://www.riigiteataja.ee/kohtuteave/maa_ringkonna_kohtulahendid/main.html). (15.01.2013).

## **LISA**

### **KOHTULAHENDITE LÜHENDID**

o-otsus

#### **Riigikohtu lahendite lühendid**

RKÜK- Riigikohtu üldkogu

RKKK- Riigikohtu kriminaalkolleegium

#### **Teise astme kohtute lühendid**

TrtRnK- Tartu Ringkonnakohus

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina, Krista Potsepp (sünnikuupäev: 17. juuni 1977. a)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Karistuse mõju joobes juhtimise eest karistatud isikute retsidiivsusele“, mille juhendaja on Anna Markina,
  - 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. Olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas 6. mail 2013. a.