

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND TALLINNAS
Karistusõiguse instituut

Kersti Sügis

KARISTUSE MÕJU MOOTORSÕIDUKI JOOBES JUHTIMISE EEST KARISTATUD
ISIKUTE RETSIDIIVSUSELE

Magistritöö

Juhendaja:
MA, Anna Markina

Tallinn 2018

Sisukord

Sisukord.....	2
SISSEJUHATUS.....	3
1. Joobes juhtimise süüteo koosseis ja joobes juht	6
1.1. Joobes juhtimise süüteokoosseis	6
1.2. Keskmise joobes juhi portree	10
1.3. Karistuse preventiivsed eesmärgid ja mõju korduvkuritegevusele	17
2. Enim mõistetavad karistused ja nende ülevaade.....	25
2.1. Vangistus	25
2.2. Üldkasulik töö.....	28
2.3. Konfiskeerimine	31
2.4. Juhtimisõiguse äravõtmine	34
2.5. Rahaline karistus.....	38
3. Muud alternatiivid ja mõjutusvahendid	41
3.1. Ennetus- ja raviprogrammid	41
3.2. Järelkoolitus ja selle mõju	44
3.3. Alkoluku kui ennetava meetme mõju.....	48
KOKKUVÕTE.....	53
IMPACT OF PUNISHMENT TO RECIDIVISM OF PERSONS BEING PUNISHED FOR DRIVING POWER-DRIVEN VEHICLES IN STATE OF INTOXICATION.....	57
SUMMARY	57
KASUTATUD KIRJANDUS	62
KASUTATUD ÕIGUSAKTID	67
KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA	68
Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks	70

SISSEJUHATUS

Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis on aastaid olnud probleemiks nii esinemissageduse kui ka tagajärgede poolest. Ehkki viimasel viie aastal on joobeseisundis sõidukijuhtide arv vähenenud, on tegu siiski ühe enam levinud süüteo liigiga ning joobes sõidukijuhid kujutavad liikluses ohtu nii endale kui ka kaasliiklejatele. Seda kinnitab ka statistika, mille kohaselt esines 2017. aastal kõige rohkem vargusi (7633 kuritegu), kehalist väärkohtlemist (4710) ja joobeseisundis mootorsõiduki juhtimist (2616).¹ Igapäevaselt arvatakse liikluses osalevat kuni neli tuhat joobes sõidukijuhti. Seejuures on joobes autojuhid kõrge retsidiivsusega, mis tähendab, et roolist tabatud alkoholi tarvitanud juht on suure tõenäosusega varem sama liiklusrikkumise eest juba karistatud.

Karistusseadustikus (edaspidi KarS) kehtis aastaid säte, mis nägi kriminaalkaristuse ette vaid korduvale joobeseisundis sõiduki juhtimisele. See tähendab, et kui mootorsõiduki juht tabati roolis joobeseisundis esmakordselt, siis teda kriminaalkorras ei karistatud. Põhjus seisnes asjaolus, et selliselt sooviti vältida ülekriminaliseerimist. Suhtumine joobes juhtidesse muutus ning 2009. aastal muutus kriminaalsüüteo ka mootorsõiduki esmakordne joobeseisundis juhtimine. Lisaks sellele hakati eristama lubatud alkoholipiirmäära ületamist joobeseisundist. Seeläbi viidi karistused paremini vastavusse teo raskusega, kuna karistuse suurus hakkas olenema joobe raskusest. Seadusemuudatuse aluseks oli Justiitsministeeriumi poolt 2006. aastal läbi viidud uuring, millest nähtus, et liiklusõnnetusse sattumise ohu ja joobe raskuse vahel esineb selge seos.² Alates sellest on karistusi joobes sõidukijuhtidele järjepidevalt karmistatud, tuues enamasti põhjenduseks, et senised karistused ei ole olnud uute süütegude toimepanemise ennetamiseks piisavalt tõhusad.

Karistuse mõju hinnatakse selle alusel, kas karistuse tagajärjel muudab õigusrikkuja oma käitumist. Seega ei ole karistamise eesmärgiks inimeste karistamine, vaid inimese mõjutamine selliselt, et nad loobuvad süütegude toimepanemisest. Magistritööd ajendas kirjutama teema aktuaalsus ja soov teada, kas viimastel aastatel viljeletud karmimate karistuste poliitika on ennast õigustanud ning kas selle tagajärjel on vähenenud joobes sõidukijuhtide ja korduvrikkujate hulk teedel. Kõige värskem näide on eelmisest aastast, kui

¹ A. Ahven, K.-C. Kruusmaa, A. Leps, K. Tamm, B. Tammiste, K. Tüllinen, S. Solodov, M.-L. Sööt. Kuritegevus Eestis 2017. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 8

² A. Ahven, E. Hillep. Justiitsministeeriumi uuring „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks”, 2006. Kättesaadav arvutivõrgus (18.04.2018): <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%E4hendamiseks.pdf>

sügisel jõustus karistusseadustiku muudatus, millega karmistati karistusi korduvalt joobes juhtimise eest. Nüüd kohaldatakse kohustuslikus korras lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist juhul, kui isikut on roolis joobeseisundis tabatud korduvalt. Sellest lähtuvalt püstitab käesoleva magistritöö autor hüpoteesi, milleks on, et karistuste karmistamine ei ole tulemuslik meede joobes juhtimise vähendamiseks, seda nii korduvrikkumiste tõkestamise kui ka uute süütegude toimepaneku ennetamise eesmärgil. Püstitatud hüpotees viis ka järgmise hüpoteesini – korduvrikkumiste tõkestamine on efektiivsem siis, kui kasutatakse karistusmeetmeid, mis on suunatud käitumise ja mõttemaailma muutmisele.

Magistritöö mahupiirangute tõttu on käsitletud vaid kriminaalses alkoholi joobes sõiduki juhtimist ja ei käsitleta narko- ega alkoholi joobes sõidukijuhtimisi, mis kvalifitseeruvad väärteguridena. Alkoholi joobes sõidukijuhid said valitud ka põhjusel, et nende isiksust ja motivatsiooni teo toimepanemisel on kõige enam uuritud ning analüüsitud. Niisamuti moodustavad nad süüteo toimepanijatest enamuse, samal ajal kui narkojoobes juhte on joobes sõidukijuhtide seas marginaalne hulk. Siiski tuleb siinkohal märkida, et narkojoobes sõidukijuhtide arv on aastatega kasvanud. Samuti on kasvanud nende juhtide arv, kes on tarvitanud alkoholi või mõnda narkootilist või psühhotroopset ainet.

Käesolev töö koosneb kolmest peatükist. Esimene peatükk käsitleb joobes juhtimise süüteo koosseisu ning karistuse olemust, eeskätt karistusteooriaid ja karistuse funktsioone. Üld- ja eripreventsiooni kohaldamist joobes juhtimise probleemi adresseerimiseks ja seeläbi ka korduvrikkumiste tõkestamiseks. Esimeses peatükis on ka ülevaade keskmisest joobes sõidukijuhist, mis asetab paremasse konteksti järgmises peatükis käsitletavat karistusliigid ja nende tõhususe. Seejuures on fookus küsimusel, kas sellised tegurid, nagu näiteks sugu, vanus, haridus, perekondlikud suhed ja töökoha olemasolu on asjaolud, mis võivad alkoholi joobes sõidukijuhtimist soodustada. Seeläbi on võimalik jõuda järelduseni, miks inimesed otsustavad joobeseisundis sõidukit juhtima asuda.

Teises peatükis analüüsitakse karistuse mõju joobes juhtimise korduvrikkumisele, eesmärgiga uurida, kas karistus avaldab korduvrikkumisele mõju ja kui, siis millist.. Karistusliikidena analüüsitakse vaid kõige enam määratud karistusi, milleks on vangistus, juhtimisõiguse äravõtmine, üldkasulik töö ja sõiduki konfiskeerimine. Lisaks korduvkuritegevuse tõkestamisele on küsimuse all ka see, et kas ja kui palju on karistuspoliitikaga üldse võimalik uute süütegude toimepanemist ennetada.

Töö viimases ehk kolmandas peatükis käsitletakse järel- ja liiklusohustusprogrammi mõju korduvrikkumiste toimepanemisele ning lisaks analüüsitakse alkoholiku kasutamise võimalikkust ja tõhusust uute rikkumiste ärahoidmisel, keskendudes sellele, kas alkoholiku kasutamine evib mõju inimese käitumisele.

Töö allikmaterjalidena on kasutanud eesti- ja võõrkeelset õigusosalast kirjandust. Täiendavalt on kasutatud töö kirjutamise käigus Eestis kehtinud ja kehtivaid õigusakte, nende seletuskirju, Riigikogu istungite stenogramme ning asjakohast kohtupraktikat. Lisaks on tuginetud karistuse mõju analüüsimiseks rahvusvahelistele uuringutele ja erinevate riikide praktikatele.

1. Joobes juhtimise süüteo koosseis ja joobes juht

1.1. Joobes juhtimise süütekoosseis

Joobeseisund on defineeritud korrakaitseaduse³ §-s (KorS) 36, mille kohaselt joobeseisund on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu joovastava aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub väliselt tajutavas häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Joobeseisundi puhul halveneb isiku võime hoida mootorsõidukit oma kontrolli all, mistõttu suureneb liiklusõnnetuse oht. Seega ohustab mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine liiklejate elu, tervist ja vara.⁴ Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis kujutab endast alati ohtu liikluses osalejate turvalisusele, ka siis, kui sellega ei põhjustata raskeid tagajärgi.⁵

Joobeseisundiks on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund. Samas ei tähenda alkoholi, narkootikumi või psühhotroopse aine tarvitamine isiku joobeseisundit, kuivõrd tarvitamine ja joobeseisund ei ole samatähenduslikud.⁶ Seejuures on alkoholijoobe puhul seadusandja eristanud vastutust, kehtestades piirmäärad. Narkootikumide puhul selline lähenemine puudub, nende osas pole seadusandja piirmäärasid kehtestanud. Põhjus, miks narkootiliste ainete puhul puudub piirmäär, peitub asjaolus, et nende juures pole piirmäärasid teaduslikult suudetud määratleda. KarS § 36 kohaselt ei välista tahtlikult või ettevaatamatusest põhjustatud joobeseisund süüd. Teisisõnu ei ole tavaliselt alkoholijoobel ega selle astmetel karistusõiguslikku tähendust.⁷

Karistusseadustiku (KarS) § 424 alusel on karistatav sõiduki juhtimine joobeseisundis, samas kui alkoholipiirmäära ületamine moodustab liikluseaduse (LS) § 244 nimetatud väärteokoosseisu. Eristamine arvestab isiku ohtlikkust ehk seda, kui tugevalt on mõjutatud isiku võime sõidukit ohutult juhtida. Kuna joobe puhul on isiku võime sõidukit juhtida märgatavalt halvenenud ning sellest tulenevalt oht suurem, on kriminaalvastutus ette nähtud alates määrast, mille puhul raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse põhjustamise oht märkimisväärselt kasvab.⁸ LS § 69 lõigetes 1 kuni 3 on nimetatud alkoholisisaldus isiku veres või väljahingatavas õhus.

³ RT I, 02.12.2016, 6

⁴ RKÜK 3-1-1-37-07, p 21

⁵ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 1016

⁶ RKKK 3-1-1-49-09, p 9

⁷ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 124

⁸ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 1017,

Lubatud piirmäära ületamisena on käsitletav sõiduki juhtimine isiku poolt, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,2—1,49 milligrammi või ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,1—0,74 milligrammi (LS § 69 lõiked 2—3). Kuna piirmäärade puhul ei ole joobetunnused sedastatavad, siis ei ole nende ületamise korral korrektne rääkida joobest. Teisalt võib väiksem kogus alkoholi organismis halvendada tähelepanu- ja reaktsioonivõimet, mistõttu piirmäära ületamise korral ei ole sõiduki juhtimine lubatud. Lubatud alkoholi piirmäära ületamine ei ole karistatav vaadeldava paragrahvi järgi, vaid väärtelena LS § 244 alusel.

LS § 69 lõikes 2 on loetletud juhud, millal loetakse juht joobes olevaks. Punkti 1 kohaselt esmalt siis, kui tema ühes grammis veres on vähemalt 1,5 milligrammi alkoholi või ühes liitris väljahingatavas õhus on vähemalt 0,75 milligrammi alkoholi. Sellisel juhul eeldatakse muutusi juhi tervises seisundis. Näiteks on häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid või reaktsioonid. Neid muutusi ei ole vaja tõendada, piisab vere või väljahingatava õhu alkoholisalduse kindlaksmääramisest. 1,5mg/g on võetud piirmääraks põhjusel, et statistika kohaselt on alates sellest määrast raskete liiklusõnnetuste tekkimise järsk suurenemine.⁹

LS § 69 lõike 2 punkti 2 kohaselt loetakse juht joobes olevaks siis, kui tema ühes grammis veres on alkoholi vähemalt 0,5 milligrammi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta, või rohkem, ning tal on väliselt tajutavad tugevalt häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid või reaktsioonid, mille tõttu ei ole isik võimeline sõidukit juhtima. Kui tuvastatakse, et juhi vere või väljahingatava õhu alkoholisaldus on vastavalt vähemalt 0,5 milligrammi või 0,25 milligrammi, kuid väliselt tajutavad tugevasti häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid või reaktsioonid puuduvad, siis vastutab juht alkoholi piirmäära ületamise eest LS § 244 järgi. Kehaliste või psüühiliste funktsioonide muutus või häirumine süüdlase juures tuleb igal üksikjuhtumil eraldi tuvastada ning see ei ole eeldatav.¹⁰

Joobeseisundi legaalseaduse definitsioonist järeldub seega, et seadusandja on sidunud alkoholijoobe konkreetse numbrilise näitajaga, mille tõttu eeldab alkoholijoobe vältimatult teatud kindlat

⁹ Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. 179 SE, lk 6. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/acf423dc-cbee-1257-0f3d-b725f8477ccb/Liiklusseaduse%20ja%20karistusseadustiku%20ning%20nendega%20seonduvate%20%20seaduste%20muutmise%20seadus> (18.04.2018)

¹⁰ RKKK 3-1-1-76-09, punktid 10-11, RKKK 3-1-1-83-09 p 10, RKKK 3-1-1-95-09, p 7

alkoholisisaldust veres. Alkoholi määra tõendamine ei saa protsessuaalselt toimuda indikaatorvahendi või mistahes muu tõendiliigi vahendusel, vaid üksnes tõendusliku alkomeetri või vereproovi uuringu abil.¹¹ Indikaatorvahendiga ei ole võimalik joobeseisundit tuvastada, kuna indikaatorvahendiga on võimalik vaid kontrollida, kas isikul võib olla joobeseisund või mitte. Seega on joobeseisundi tuvastamiseks vaja tõendusliku alkomeetri näitu või vereproovi uuringut.

Riigikohus on indikaatorvahendi ja alkomeetri küsimuses asunud seisukohale, et mõõteseaduse § 5 lõike 2 punkt 2 sätestab, et mõõtetulemuse jälgitavus peab olema tõendatud riikliku järelevalve käigus juhul, kui järelevalve tulemuste alusel tehakse ettekirjutus, määratakse rahaträhv, alustatakse väärteomenetlust või piiratakse eriõigust. Liiklusjärelevalve puhul on tegemist riikliku järelevalvega ja selle alusel alustatakse väärteomenetlust. Liiklusjärelevalves kasutatavate täppisalkomeetrite taatlemiskohustus tuleneb aga mõõteseaduse § 9 lõike 12 alusel majandus- ja kommunikatsiooniministri kehtestatud määrusest. Taatlemine ei olnud nõutav, kuna joobeseisundi tuvastamisel kasutati indikaatorvahendit. Kuna indikaatorvahendi puhul ei ole mõõtetulemuse jälgitavus mõõteseaduses kehtestatud korras tõendatav, ei saa sellega väärteomenetluses tõendada seda, mitu milligrammi on alkoholisisaldus liitris juhi väljahingatavas õhus. Seega tõdeb ka Riigikohus, et indikaatorvahendiga saab kindlaks teha, kas alkoholisisaldus kontrollitava isiku väljahingatavas õhus ületab lubatud piirmäära või mitte.¹²

Riigikohtu kriminaalkolleegiumi otsus kinnitab, et indikaatorvahendi näidu alusel ei saa mõõteseadusest tulenevalt tõendada seda, kui suur on alkoholikonsentratsioon isiku väljahingatavas õhus. Isegi juhul, kui indikaatorvahend näitab tulemust numbrilisel kujul, saab selle alusel tõendada vaid seda, kas isiku väljahingatavas õhus on alkoholi, aga mitte selle kontsentratsiooni. Selle kindlaksmääramine, kui palju on isiku väljahingatava õhu ühes liitris alkoholi, eeldab väljahingatava õhu alkoholisisalduse mõõtmist.¹³

Nagu eelnevalt märgitud, on alkoholi joobe astmed täpsustatud liikluseaduses. Alates 2009. aasta 1. juulist tuleb eristada lubatud alkoholi piirmäära ületamist joobeseisundist. Seadusemuudatuse tulemusena muutus joobes sõidukijuhtimisega seotud väärtegude ja

¹¹ RKKK 3-1-1-15-06 p 8 ja 26, RKKK 3-1-1-76-09 punktid 9-10, RKKK 3-1-1-83-09 p 12, RKKK 3-1-1-95-09 p-d 7-8, RKKK 3-1-1-98-09 p-d 16-17, RKKK 3-1-1-112-09 p 8-9.

¹² RKKK 3-1-1-143-05 p. 8

¹³ RKKK 3-1-1-15-06 p. 8

kuritegude omavaheline proportsioon — kui varem moodustasid kuriteod ligemale 30% niisugustest süütegudest, siis 2010. aastast on nende osakaal püsinud 50% lähedal.

Joobes mootorsõidukijuhtide karistamine on erinenud suurel määral. 2002. aastal jõustunud karistusseadustik nägi ette karistuse joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise eest. Ent seda vaid juhul, kui isikut oli varem sellise teo eest karistatud või kui isik andis mootorsõiduki juhtimise üle joobeseisundis isikule. Seega ei peetud vajalikuks karistada esmakordselt joobeseisundis roolist tabatud sõidukijuhte. Karistusseadustiku eelnõu materjalidest selgub, et see asjaolu ei jäänud tähelepanuta. Eelnõu teisel lugemisel tõusetus küsimus, kas peaks kriminaliseerima ka esmakordse joobeseisundis juhtimise, ent see ettepanek ei leidnud laialdast toetust. Seda eelkõige põhjusel, et sooviti vältida võimalikku ülekriminaliseerimist.¹⁴ Lisaks märgiti, et kui isik peakski joobeseisundis liiklusõnnetuse põhjustama, siis arvestatakse karistuse määramisel joobeseisundit raskendava asjaoluna. Alles 2009. aastal jõustunud muudatustega muutus kriminaalkorras karistatavaks ka esmakordne joobes juhtimine.

2009. aastal tehtud muudatuse üheks eesmärgiks oli viia karistused paremini vastavusse teo raskusastmega, mistõttu seati karistuse suurus sõltuvusse joobe raskusastmest. Seadusemuudatuse aluseks oli Justiitsministeeriumi poolt 2006. aastal läbi viidud uuring, millest nähtus, et esineb selge seos liiklusõnnetusse sattumise ohu ning õnnetuse tagajärgede ja joobe raskusastme vahel.¹⁵ Samuti leiti, et varasem regulatsioon oli ebaproportsionaalne, kuna isik vastutas kriminaalkorras, sõltumata sellest, kui palju tema organismis alkoholi leidis. Tagantjärele on tõdetud, et korduva joobes juhtimise kriminaliseerimine ei andnud loodetud tulemust. Korduva joobes juhtimisega seotud kuritegude arv kasvas märgatavalt, samuti korduva joobes juhtimise eest karistatute osakaal kõikide väljaselgitatud joobes sõidukijuhtide seas. Joobes juhtide osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute arv ega osakaal ei vähenenud.¹⁶

¹⁴ Karistusseadustiku muutmise eelnõu. SE 119 teine lugemine, 03.05.2000. Arvutivõrgus kättesaadav <http://stenogrammid.riigikogu.ee/et/200005031300#PKP-2000006617> (18.04.2018)

¹⁵ A. Ahven, E. Hillep. Justiitsministeeriumi uuring „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks”, 2006, lk 53. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukijuhtimisega%2Bseonduvad%2Briskid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%E4hendamiseks.pdf>

¹⁶ A. Ahven, E. Hillep. Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. Justiitsministeeriumi uuringu aruanne. Tallinn, 2006 lk 51. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.kriminaalpoliitika.ee/en/joobes-soidukijuhtimisega-seonduvad-riskid-ja-voimalikud-meetmed-joobes-soidukijuhtimise> (18.04.2018)

Viimati jõustusid KarS § 424 muudatused 2017. aasta sügisel, kui seadust täiendati lõigetega, mis näevad ette senisest veelgi karmimad karistused. Näiteks näeb KarS § 424 lõige 4 ette kohustusliku lisakaristuse korduva joobeseisundis juhtimise eest. Kui isikut on joobeseisundis juhtimiselt tabatud korduvalt, siis rakendatakse lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist. Põhjalikumalt on juhtimisõiguse äravõtmist käsitletud käesoleva töö peatükis 2.4.

Juhul, kui tegu on esmakordse rikkumisega, näeb seadus ette, et minimaalselt võib juhtimise õiguse ära võtta kolmeks kuuks. Esamakordsete rikkujate karistuseks on endiselt ette nähtud kas rahaline karistus või vangistus kuni kolm aastat.

Samas on küsitav, kas korduvalt joobes juhtimise toime pannud isikut tuleb karistada karmimalt kui isikut, kes on näiteks põhjustanud teise isiku surma ettevaatamatusest (KarS § 117 lg 1), mille eest on võimalik karistada kuni kolmeaastase vangistusega. Ehkki alkoholi tarvitamine muudab mootorsõiduki juhi ohtlikumaks, ei ole siinkirjutaja hinnangul karistuste maksimummäär proportsionaalne, kuivõrd inimelu on kõige kõrgemalt kaitstav hüve.

Eeltoodust nähtub, et aastatega on oluliselt muudetud karistusseadustiku paragrahvi, mis näeb ette karistuse mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise eest. Osalt on olnud tegu reaktsiooniga liikluses toimuvale. Kuna alkoholijoobes sõidukijuhtide arv kasvas ning koos sellega kasvas ka vigastada või surma saanud inimeste hulk, siis tekkis vajadus teistsuguse karistuspoliitika järele. Täiendavalt on 2017. aastal seatud korduva rikkumise eest lisakaristus, mille puhul kohtul oli varasemalt diskretsiooniõigus. Hinnates kehtiva karistusseadustiku sanktsioone, saab neid pidada piisavaks, kui mitte liigagi karmideks, kuna teatud juhtudel ületavad sanktsioonimäärad karistuste määrasid, mis on mõeldud inimelu nõudnud süütegudele. On selge, et raskes joobes auto juhtimine on jäme rikkumine, ent see ei peaks olema karistatud karmimalt kui inimese surma põhjustanud süütegu.

1.2. Keskmise joobes juhi portree

Alkoholitarbimine on üldteada liiklusrisk sõidukiiruse ületamise kõrval. Joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses ja nende osalusega toimunud õnnetustes hukkunud inimeste arv on aastatega vähenenud.¹⁷ See trend langeb kokku konjunktuuriinstituudi andmetega Eesti üldise alkoholitarvitamise kohta, mis näitavad samuti langustrendi.¹⁸

¹⁷ Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2017, Tallinn 2018, lk 8

¹⁸ Eesti Konjunktuuriinstituut, Tervise Arengu Instituut. Alkoholi aastaraamat 2017, Tallinn 2017, lk 18

Arvestuslikult liikleb Eesti teedel iga päev kuni neli tuhat alkoholi tarvitanud või narkojoobes juhti, kellest päevas keskmiselt 10—30 juhti ehk umbes kuni 2% rikkujatest kõrvaldatakse liiklusest.¹⁹ Need andmed erinevad mõnevõrra Maanteeameti numbritest. Maanteeamet on politseioperatsioonide andmetele tuginedes hinnanud, et igapäevaselt võib liikluses osaleda umbkaudu 6600 sõidukijuhti, kes ületavad lubatud alkoholi piirmäära.²⁰ Sellesse numbrisse tuleb suhtuda teatava reservatsiooniga, kuna siin ei saa tugineda politseioperatsioonide andmetele. Põhjus seisneb asjaolus, et enamasti viiakse need läbi perioodidel, mil liikluses on hinnanguliselt keskmisest enam joobes juhte.

Need numbrid kattuvad teiste uuringutega, mis Eestis on läbi viidud. Näiteks on 3,1±1,5% Eesti vähemalt 15-aastastest elanikest on viimase aasta jooksul juhtinud mootorsõidukit joobeseisundis.²¹ Murettekitavalt palju on neid inimesi, kes kaassõitjana viibivad autos, mida juhib alkoholi tarvitanud isik. Samast uuringust nähtus, et 6,9±1,6% Eesti vähemalt 15-aastast elanikkonnast on viibinud sõidukis, mille juht on olnud alko- või narkojoobes. Seejuures eristuvad 15—24-aastased ja madalamasse sissetulekugruppi kuuluvad isikud, kelle seas tuleb seda sagedamini ette.²² Hinnanguliselt istub iga 14. autojuht alkoholi tarvitanuna rooli.²³

Kui võrrelda Maanteeameti ja teiste uuringute andmeid, tuleb pidada usaldusväärsemaks hinnangut, mille kohaselt liikleb iga päev Eesti teedel kuni neli tuhat alkoholi- või narkojoobes juhti. Olukorda Eestis saab võrrelda Soomega, kus on mõõtmise eesmärgil viidud joobekontrolle läbi pikema aja jooksul kui seda on tehtud Eestis.²⁴ Need suurusjärgud kattuvad ka Soome andmetega. Lisaks on Soomes läbi viidud uuringud näidanud, et joobes

¹⁹ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 13 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

²⁰ Postimees 30.09.2014. <http://www.postimees.ee/2938029/maanteeamet-iga-paev-liigub-teedel-umbes-6600joobes-juhti>

²¹ Turu-Uuringute AS. Sõiduki juhtimine joobes, väsimusseisundis ja sõidukiiruse valik. 09/2017 lk 20. Arvutivõrgus kättesaadav https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2017_aruanne.pdf (18.04.2018)

²² Turu-Uuringute AS. Sõiduki juhtimine joobes, väsimusseisundis ja sõidukiiruse valik. 09/2017 lk 20. Arvutivõrgus kättesaadav https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2017_aruanne.pdf (18.04.2018)

²³ A. Ahven. Kui palju on liikluses joobes juhte? Kriminaalpoliitika teemaleht nr 1/2016, lk 2

²⁴ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 12. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

juht sõidab enne tabamist keskmiselt 230 korda.²⁵ Umbes samasuguses suurusjärgus on see ka Kanadas.²⁶

Seejuures tabatakse suurema tõenäosusega tugevamas joores juhte, kelle ebaadekvaatne sõidustiil hakkab kergemini silma. Samas on nende tegelik osakaal liikluses vähesel määral alkoholi tarvitanud juhtidega võrreldes märksa väiksem.²⁷

Viimastel aastatel on politsei kontrollitud sõidukijuhtide arv oluliselt suurenenud. Näiteks 2016. aastal kontrolliti sõidukijuhtide joovet ligi 860 000 korral, mis on lähedane 2015. aasta numbrile. Vähenenud on joores tabatud sõidukijuhtide koguarv, mistõttu võib eeldada, et joores juhtide osakaal liikluses on tõenäoliselt vähenenud.²⁸

Keskmiselt enam tabatakse joores sõidukijuhte nädalavahetustel ja puhkuste- või pühadeperioodil. Soome kogemused näitavad, et kõige enam tabati joores sõidukijuhte juunis ja juulis, mis on tavalised puhkusekuud, kõige vähem aga detsembris ja veebruaris. Nädalapäevadest eristus selgelt nädalavahetus. Lisaks nimetatud perioodidele kerkisid esile ka pühadejärgsed päevad. Sellisteks pühadeks on 1. mai, jaanipäev ja 1. jaanuar.²⁹ Ka Eestis registreeritakse joores sõidukijuhtimist enim suvel, kui liikluse intensiivsus on suurim.³⁰

Tallinnas on domineeriv Lasnamägi, kus 2016. aastal registreeriti 31% kõigist Tallinnas mootorsõiduki joores juhtimise juhtumitest.³¹ Samas suurusjärgus oli tabatud joores juhtide osakaal ka 2015. aastal, kui Lasnamäel registreeriti 28% kõigist Tallinna juhtumitest.³²

²⁵ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (suhtumise karmistamine sõiduki joores juhtimisse). 328 SE seletuskiri, lk 3. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6548ce0b-43f4-49a7-b670-e984917fae72/Karistusseadustiku%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus%20\(suhtumise%20karmistamine%20s%C3%B5iduki%20joores%20juhtimisse\)](https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6548ce0b-43f4-49a7-b670-e984917fae72/Karistusseadustiku%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus%20(suhtumise%20karmistamine%20s%C3%B5iduki%20joores%20juhtimisse)) (18.04.2018)

²⁶ D. Muttart. Impaired Driving Sentences: Part of the Problem, Motor Vehicle Reports. 2002, lk 12

²⁷ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 13 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joores-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

²⁸ A. Ahven, K.-C. Kruusmaa, A. Leps, K. Tamm, B. Tammiste, K. Tüllinen, S. Solodov, M.-L. Sööt. Kuritegevus Eestis 2016. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 91

²⁹ Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality. 2011, lk 39-40

³⁰ A. Ahven, A. Leps, B. Tammiste, J. Salla, K. Tamm, K. Kraas, K. Tüllinen, K.- K. Kaldur, K-C Kruusmaa, P. Lindsalu, R. Rohtla, S. Solodov, T. Kõiv. Kuritegevus Eestis 2015. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2016, lk 78

³¹ A. Ahven, Kätlin-Chris Kruusmaa, Anu Leps, Kaire Tamm, Brit Tammiste, Krister Tüllinen, Stanislav Solodov, Mari-Liis Sööt. Kuritegevus Eestis 2016. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 17

³² A. Ahven, Kätlin-Chris Kruusmaa, Anu Leps, Kaire Tamm, Brit Tammiste, Krister Tüllinen, Stanislav Solodov, Mari-Liis Sööt. Kuritegevus Eestis 2015. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2016, lk 15

Eestis ei ole seni läbi viidud põhjalikku analüüsi keskmise joobes juhi isiku portreeterimiseks. Merle Pau on oma magistritöös käsitlenud küll keskmise joobes mootorsõidukijuhi andmeid, ent seda vaid Tartu Maakohtu Tartu kohtumaja 2013. aasta kohtulahenditele ja kriminaaltoimikutele tuginedes. Mainitud tööst ilmnes, et keskmine joobes sõidukijuht on meessoost varases täiseas (vanuses 18—28 eluaastat) isik.³³ Mida vanemaks isik saab, seda väiksem on võimalus, et ta joobeseisundis mootorsõidukit juhib ning alates 51. eluaastast on märgata nähtavat langustrendi.³⁴ Ka Kanada uuringud jõuavad samasuguse profiilini — mees, vanuses 25—45 eluaastat. Nende käitumine võib olla agressiivne või vaenulik ning nende tegutsemist kannustab elamustejanu. Samuti on suur tõenäosus, et isikut on varem samalaadse süüteo eest karistatud.³⁵

Samale tulemusele on jõutud Soomes, kus 1989.—2007. aastani läbiviidud uuring näitas, et kõige vähem on alkoholi tarvitanud juhte alla 20-aastate ning üle 70-aastaste seas. Kõige enam oli alkoholi tarvitanud juhte vanusegrupis 30—59 eluaastat.³⁶ Eesti praktika näib seda kinnitavat. Samuti selgub kuritegevuse ülevaadetest, et alaealiste poolt toime pandud kuritegudest esineb mootorsõiduki joobes juhtimist vähesel määral ning see on alates 2012. aastast vähenenud. 2017. aastal registreeriti 10 alaealist joobes mootorsõidukijuhti, samas kui 2012. aastal oli neid juhtumeid 19. Alaealiste poolt toime pandud süütegudest moodustasid suurima rühma isikuvastased ja varavastased kuriteod — kokku 77% kõigist alaealiste kuritegudest.³⁷

Ülekaalukalt enim on seega alkoholi tarvitanud sõidukijuhtide seas noori mehi, kes domineerivad ka fataalselt lõppenud õnnetuste statistikas.³⁸ See võib olla selgitatav asjaoluga, et mehed võtavad üldiselt enam riske kui naised. Riskeeriv käitumine liikluses sõltub paljudest teguritest, nii seesmistest kui välistest. Samas on leitud, et riskeeriv käitumine on isiksuseomadusest kõige püsivamalt seotud impulsiivsusega.³⁹ Suurema tõenäosusega satuvad õnnetustesse noored juhid, kes otsivad liiklusest elamustejanu, aga ka need, kes näitavad üles

³³ M. Pau. Karistusseadustik § 424 toimepanijate (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis) isiksus ja motivatsioon. Tartu 2014, lk 24-26

³⁴ M. Pau. Karistusseadustik § 424 toimepanijate (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis) isiksus ja motivatsioon. Tartu 2014, lk 27

³⁵ D. Muttart. Impaired Driving Sentences: Part of the Problem, Motor Vehicle Reports. 2002 lk 3

³⁶ Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 39

³⁷ A. Ahven, Kätlin-Chris Kruusmaa, Anu Leps, Kaire Tamm, Brit Tammiste, Krister Tüllinen, Stanislav Solodov, Mari-Liis Sööt. Kuritegevus Eestis 2017. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 29-30

³⁸ Shope, J.T, Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes, Injury Prevention, 2006, lk 9

³⁹ Eensoo D., Riskeeriv liikluskäitumine ning riskikäitumise markerid kooliõpilastel ja sõidukijuhtidel. Doktoriväitekirja kokkuvõte. Eesti Arst 2008, lk 255

vaenulikku või agressiivset suhtumist. Niisamuti on liikluses ohtlikumad juhid, kes ei pea valeks liikluseeskirjade rikkumist.⁴⁰

Kui vaadata joobes juhtide andmeid, siis joonistuvad välja selged riskitegurid, mida võib pidada riskifaktoriteks. Nendeks on näiteks madalam haridustase,⁴¹ üksikuna elamine, kehvem sotsiaalmajanduslik taust, töötus või madal töötasu,⁴² aga ka suhted vanematega. Erinevad uuringud on näidanud, et inimesed kalduvad üldjuhul osalema liikluses sarnaselt oma vanematele, matkides sõidustiili, aga võttes üle ka nende väärtushinnangud.⁴³ Vanemate kõrval mõjutavad noort autojuhti tema eakaaslased, ühiskond ja meedia. Sellest moodustub tervikpilt, mis kätkeb endas nii liiklusõnnetusse sattumise riski kui ka selle tagajärgi. Oluline roll on inimest ümbritseval keskkonnal, mis aitab kujundada inimese suhtumist sellesse, milline on liikluses normaalne ja aktsepteeritav käitumine.

Erinevad uuringud on kindlaks teinud, et mida varem inimene alkoholi tarbimisega alustab, seda suuremad on tarbitavad kogused ning suure tõenäosusega on ka erinevate liiklusalaste süütegude toimepanemine. Varane alkoholi tarvitamine, alkoholi joobes mootorsõiduki juhtimine ja ohtlik sõidustiil on seotud noorema täiskasvanueaga.⁴⁴ Samuti on leitud, et noored, kellel olid koolis paremad hinded, ei olnud liikluses nii riskeerivad kui need, kelle hinded olid kehvemad.⁴⁵ Uuringud näitavad sedagi, et joobes juhid eristuvad kontrollrühmast alkoholiga seotud probleemide, sagedasema alkoholitarbimise, suurema tarbitud alkoholikoguse, sagedasema suitsetamisega ja kasutavad harvemini turvavööd.⁴⁶

Ehkki Eestis ei ole uuritud seda, kas ja kuidas suhe vanemaga või vanematega mõjutab edaspidi isiku õiguskuulekat käitumist liikluses, leidub maailmas taolisi uuringuid hulgaliselt.

⁴⁰ Shope, J.T, Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes, *Injury Prevention*, 2006, lk 10- 11

⁴¹ D. Eensoo, M. Paaver, M. Harro, J. Harro, Predicting drunk driving: contribution of alcohol use and related problems, traffic behaviour, personality and platelet monoamine oxidase (MAO) activity. *Alcohol and Alcoholism*. 2005. Arvutivõrgus kättesaadav <https://academic.oup.com/alcalc/article/40/2/140/148837> (18.04.2018)

⁴² I. Golias, M. G. Karlaftis, An international comparative study of self-reported driver behavior. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*. 2002, lk 27

⁴³ Shope, J.T, Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes, *Injury Prevention*, 2006, lk 11

⁴⁴ Zakrajseka S.J., Shopea J.T, Longitudinal examination of underage drinking and subsequent drinking and risky driving, 2006, lk 2-3

⁴⁵ Shope, J.T, Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes, *Injury Prevention*, 2006, lk 10

⁴⁶ D. Eensoo, M. Paaver, M. Harro, J. Harro, Predicting drunk driving: contribution of alcohol use and related problems, traffic behaviour, personality and platelet monoamine oxidase (MAO) activity. *Alcohol and Alcoholism*. 2005. Arvutivõrgus kättesaadav <https://academic.oup.com/alcalc/article/40/2/140/148837> (18.04.2018)

Lähiriikidest on seda teemat põhjalikumalt uuritud Soomes. Soomes läbiviidud uuringud näitavad, et üksikvanema lastel on suurem tõenäosus istuda autorooli alkoholijoobes ja seejuures on suurem tõenäosus retsidiivsele käitumisele.⁴⁷ Samas ei peaks see olema üllatav, kuna mitmed uuringud on tõestanud, et perekond ja lapse kasvukeskkond omavad olulist mõju sellele, kas laps satub tulevikus kuritegelikule teele või mitte. Paljud kurjategijad on pärit perekondadest, kus on esinenud nii majanduslikke kui ka sotsiaalseid raskusi.⁴⁸ Lisaks on leitud, et retsidiivsusele kalduvad joobes juhid on väiksema tõenäosusega abielus või on lahutatud.⁴⁹

Uuringud näitavad sedagi, et asjaolu, kas inimene hakkab suitsetama, narkootikume või alkoholi tarvitama, ohtlikult autot juhtima või osalema muul moel kriminaalses tegevuses, selgub enamasti vanuses kümme kuni kaheksateist.⁵⁰ Seega on nimetatud vanusevahemik kriitilise tähtsusega inimese edaspidise käitumise määramisel. Siiski jääb alkoholi liigtarbimisest tekkivate probleemidega seotud süüaluste vanus vahemikku 18—25.⁵¹

Huvitaval kombel on leitud seoseid vanema sissetuleku ja tema lapse joobes sõidukijuhtimise vahel. Kui vanema sissetulek on madal, siis see tõstab tõenäosust tema lapse joobes sõidukijuhtimiseks.⁵²

Lisaks suhtele vanematega mõjutavad inimese käitumist ka muud tegurid. Soomes läbiviidud uuringu tulemused sidusid alkoholijoobes autojuhtimise madalama haridustaseme, töötuse ja üksi elamisega.⁵³ Haridusliku tausta poolest ei esinenud erinevusi meeste ja naiste vahel.

Pisut teistsugustele tulemustele jõudis oma magistritöös Merle Pau. Tema töös selgus, et joobes juhtide puhul ei oma suurt mõju haridustase. Enamikel joobes juhtidel oli keskharidus (31,6%) ning võrdväärselt olid esindatud alg- ja kõrgharidusega inimesed, vastavalt 6,9% ja 5,8%. Keskharidusega inimeste kõrval oli enam põhiharidusega (29,2%) ja keskeriharidusega

⁴⁷ Anu Sauvola Jouko Miettunen Marjo-Riitta Järvelin Pirkko Räsänen. An Examination Between Single-Parent Family Background and Drunk Driving in Adulthood: Findings From The Northern Finland 1966 Birth Cohort, 2006

⁴⁸ Retsidiivsus : uuring korduvalt kriminaalkorras vabaduskaotusega karistatud noormeeste, vanuses 16-24, retsidiivsuse mõjuteguritest. KESA- Mauritius. 2007, lk18

⁴⁹ Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 27-28

⁵⁰ M. Eisner, Crime, Problem Drinking, and Drug Use: Patterns of Problem Behavior in Cross-National Perspective, American Academy of Political and Social Science, 2002 lk 202

⁵¹ M. Eisner, Crime, Problem Drinking, and Drug Use: Patterns of Problem Behavior in Cross-National Perspective, American Academy of Political and Social Science, 2002 lk 205

⁵² Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 43

⁵³ Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 27

(26,5%) inimesi.⁵⁴ Samas tuleb meeles pidada, et antud töös uuriti üksnes Tartu Maakohtu toimikuid. Tartumaa elanikkonnast kõige suurema osa moodustavad kõrgharidusega isikud (30,8%).⁵⁵ Siiski kinnitab keskharidusega inimeste ülekaalu joobes sõidukijuhtide seas ka 2006. aastal Justiitsministeeriumi poolt tehtud analüüs.⁵⁶

Täiendavalt on uuritud sedagi, kas alkoholijoobes juhtimine võib olla seotud tööga hõivatuse ja haridustasemega. Selgub, et tööga hõivatud, aga madalama haridustasemega isikute puhul oli tõenäosus alkoholijoobes sõidukijuhtimiseks suurem kui sama suure sissetulekuga inimestel, kellel oli kõrgem haridus.⁵⁷ See kinnitab üksnes paljude teiste uuringute tulemusi, mis kinnitavad seost madala intelligentsuse ja kuritegeliku käitumise vahel — kurjategijate üldine vaimne võimekus on madalam kui seaduskuulekatel kodanikel.⁵⁸ Retsidivistide intellektuaalne tase on madalam kui isikul, kes on toime pannud ühe süüteo. Seejuures näitavad uuringud, et haridus mõjutab korduvkuritegevust nii nooremas kui ka vanemas eas.⁵⁹

Mis puudutab tööhõive ja joobes juhtimise omavahelist seost, siis näitavad uuringud, et joobes juhtide seas on keskmisest enam töötuid. Soomes on sel teemal tehtud põhjalikum uuring, kus keskenduti aastatel 1996—2008 toime pandud joobes juhtimise süütegudele ning muuhulgas uuriti joobes autojuhtide tööhõivet. Nimetatud uuring kinnitas asjaolu, et joobes autojuhid on suurema tõenäosusega töötud. Nimelt selgus, et 11% meestest ja 23% naistest olid töötud. Seejuures oli riigi keskmine töötuse määr antud ajaperioodil vastavalt 6,6% ja 5,6%.⁶⁰ Teisalt leidub uuringuid, mis on jõudnud pisut teistsugusele järeldusele. Nii on näiteks leitud, et varases täiskasvanueas on enamik alkoholijoobes rooli istunud isikutest tööga hõivatud.⁶¹ Samas tuleb siin arvestada kahe asjaoluga. Esiteks keskendus see varasele täiskasvanueale ehk 20ndates eluaastates isikute käitumisele. Teiseks võib see olla tingitud asjaolust, et neil on ressursse, ehk raha, mida nad saavad alkoholile kulutada ning koosmõjus muude teguritega võib see tingida soodsa pinnase alkoholijoobes juhtimiseks.

⁵⁴ M. Pau. Karistusseadustik § 424 toimepanijate (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis) isiksus ja motivatsioon. Tartu 2014, lk 30

⁵⁵ M. Pau. Karistusseadustik § 424 toimepanijate (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis) isiksus ja motivatsioon. Tartu 2014, lk 32

⁵⁶ A. Ahven, E.Hillep. Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. 2006. Justiitsministeerium, lk 48

⁵⁷ Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 43

⁵⁸ J. Saar. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn, Juura. 2007, lk 89

⁵⁹ J. Saar. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn, Juura. 2007, lk 89

⁶⁰ Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 28

⁶¹ Shope, J.T, Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes, Injury Prevention, 2006, lk 11

Merle Pau magistritööst selgus samuti, et enamik joobes juhte olid tööl käivad isikud, millest eristus omakorda lihttööliste suurem osakaal, kelle keskmine päevasissetulek oli miinimumilähedane. Ent joobes mootorsõidukijuhte oli ka kõrgemal ametikohal töötavate isikute seas.⁶² Peaaegu et võrdselt jagunes joobes juhtimise kuriteo toime pannud isikute varasemalt kriminaalkorras karistatuse osakaal. Varem kriminaalkorras karistatud isikuid oli 46,4% ja karistamata isikuid 53,6%. Varem karistatud isikute seas eristuvad varem joobes juhtimise eest kriminaalkorras karistatud isikud, keda oli 68,9% kõikidest eelnevalt kriminaalkorras karistatud isikutest. Seega esineb selge seos varasema kriminaalkaristuse ja samaliigilise kuriteo korduvuse vahel.

Lisaks eelnevalt käsitletud omadustele tuleb hinnata ka inimeste teadlikkust. On üldlevinud, et sõidukijuhid on vastu joobes juhtimisele, ent see hoiak ei kajastu liikluskultuuris.

Joobes sõidukijuhtide profiil kattub seega suures osas korduvkurjategijate omaga. Suurimaks retsidiivsusrisiki kuuluvaks rühmaks on 20—30-aastased mehed. Naiste retsidiivsus on oluliselt väiksem kui meestel.⁶³ Erinevad uuringud on välja toonud üheksa tegurit, mis soodustavad korduvkuritegevust. Nendeks on madal haridustase, töötu staatus, alkoholism ja/või narkomaania, halb vaimne ja füüsiline tervis, hoiakud ja enesekontrolli puudumine, kehvemad eluuskused, majutusvõimaluse puudumine, kehv materiaalne olukord ja nõrgad perevõrgustikud.⁶⁴ Väiksem on retsidiivsus naistel, vanematel isikutel ja raskeid isikuvastaseid ja seksuaalkuritegusid toime pannud isikutel.⁶⁵

1.3. Karistuse preventiivsed eesmärgid ja mõju korduvkuritegevusele

Kriminaalpoliitika loojaks võib tinglikult pidada Saksa õigusteadlast Anselm Feuerbach'i, kes oli seisukohal, et kriminaalpoliitika peamiseks eesmärgiks on kriminaalseaduste ettevalmistamine. Hiljem on kriminaalpoliitika mõistet laiendatud ja täiendatud ning kriminaalpoliitika ülesandeks ei ole enam pelgalt seaduste ettevalmistamine. Seaduste kõrval

⁶² M. Pau. Karistusseadustik § 424 toimepanijate (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis) isiksus ja motivatsioon. Tartu 2014, lk 32

⁶³ A. Ahven; H. Kereme; A. Kruusement; U. Klopets; A. Leps; J. Salla; M.-L.Sööt; L. Surva; K. Tamm. Kuritegevus Eestis 2010, lk 16. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/kuritegevus-eesis-2010> (18.04.2018)

⁶⁴ Retsidiivsus : uuring korduvalt kriminaalkorras vabaduskaotusega karistatud noormeeste, vanuses 16-24, retsidiivsuse mõjuteguritest. KESA- Mauritius. 2007, lk 17

⁶⁵ A. Ahven; J. Salla; S. Vahtrus. Retsidiivsus Eestis, Justiitsministeerium, 2010, lk 10. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eesis> (18.04.2018)

on oluline koht kuritegevusvastaste eesmärkide määratlemisel ja väljaselgitamisel, kuidas neid eesmärke on võimalik saavutada.⁶⁶

Kriminaalpoliitika arengusuundades on kriminaalpoliitika üldisema eesmärgina märgitud ühiskonna turvalisuse tagamist süütegude ennetamise ja nendele reageerimise, süütegudega tekitatud kahju vähendamise ning õigusrikkujatega tegelemise kaudu. Eriti olulisena on ära märgitud korduvkuritegevuse ning alaealiste kuritegevuse ennetamine.⁶⁷ Esimene neist aitab vähendada kuritegude arvu ja kuriteoohvriks langemise riski, alaealiste kuritegevuse ennetamine aitab aga ära hoida kuritegusid täiskasvanueas. Ehkki joores juhid ei ole prioriteediks kriminaalpoliitika arengusuundades, on teema ühiskonnas väga olulisel kohal. Seda näitab kas või asjaolu, et teema olulisust on pidanud vajalikuks ära märkida justiitsminister oma iga-aastases ettekandes Riigikogule.⁶⁸

Karistuspoliitika eesmärk on vähendada aktiivse üldpreventsiooniga ohtu, mida kätkevad endas teatud tüüpi kuriteod. Seejuures ei tohi karistuspoliitika eesmärk olla inimeste karistamine kui eesmärk iseeneses, vaid mõjutada inimesi selliselt, et nad loobuvad uute kuritegude toimepanemisest. Karistusele saab omistada nii üld- kui ka eripreventiivseid eesmärke. Mõlemal juhul on eesmärgiks korduvrikkumiste tõkestamine. Kui üldpreventsioon keskendub üldsusele ja eeldab, et süüteo toimepanemist on võimalik ennetada üldsuse mõjutamisega, siis eripreventsioon keskendub konkreetse süüteo toimepanija isikule. Riiklikul karistamisel peab olema teatav riiklikest eesmärkidest lähtuv ülesanne.⁶⁹ Mõlemad teooriad eeldavad, et inimene on mõjutatav ja et omistades karistusele teatavat kasvatuslikku mõju, on võimalik ära hoida järgmiseid rikkumisi.

Süütegusid ärahoidva karistuse idee ulatub antiikaega.⁷⁰ Anselm Feuerbach'i arvates toimib üldpreventsioon psühholoogilise sunni abil. Üldpreventsioon tähendab lihtsustatult ähvardamist karistusega, mis hoiab süütegude toimepanemist eemale. Feuerbach argumenteerib, et süüteol ei ole mõtet kui kodanik teab, et süüteo toimepanemisele järgneb suurem kahju kui see võimalik tulu, mida oleks saanud süüteost.⁷¹

⁶⁶ E. Raska. Kriminoloogia, sissejuhatus ainesse. Tallinn: Juura 2002, lk 162

⁶⁷ Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018. Kättesaadav lingil

<http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/kriminaalpoliitika/kriminaalpoliitika-arengusuunad-aastani-2018>

⁶⁸ Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018: 2016. aasta täitmise ettekanne. Arvutivõrgus kättesaadav

https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/kriminaalpoliitika_arengusuundade_taitmine_2016.pdf

⁶⁹ E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa, 2001, lk 29

⁷⁰ R. Kiris, P. Pikamäe, J. Sootak. Sanktsiooniõigus, Tallinn, Juura, 2017, lk 39

⁷¹ R. Kiris, P. Pikamäe, J. Sootak. Sanktsiooniõigus, Tallinn, Juura, 2017, lk 39

Ehkki karistusahvardusega hirmutamist kohtab tänapäevalgi, leidub selle vastu ka kriitikat. Eeskätt tuuakse esile, et üksnes väike osa kurjategijatest kalkuleerib süütegu toime pannes karistusahvardusega. Enamasti mõjutab lõplikku otsust lootus pääseda tabamisest. Seega ei evi karistusahvardus nii palju mõju kui arvatakse ning üksnes karistusahvarduse tõttu ei jäeta süüteo toime panemata. Tegu on negatiivse üldpreventsiooniga. Negatiivse üldpreventsiooni kõrval esineb ka positiivne üldpreventsioon, mis kätkeb endas ideed, mille kohaselt teenib riiklik karistamine ühiskonnaliikmete õiguskuulekuse säilitamise ja tugevdamise huve. Seeläbi paraneb ühiskonnaliikmete väärtusteadvus ja säilib usk normi kehtimisse.⁷²

Eripreventiivne karistusteooria otsib vastust küsimusele, kuidas mõjutada õigusrikkujat selliselt, et ta ei paneks toime uut kuritegu — *punit, sed ne peccatur*.⁷³ Eripreventsiooni idee väljatöötajaks peetakse F. Liszti. Sarnaselt üldpreventsioonile jaguneb ka eripreventsioon positiivseks ja negatiivseks. Positiivne eripreventsioon tähendab, et isikut üritatakse karistuse abil parandada ja ümber kasvatada. Negatiivne eripreventsioon kujutab endast aga isiku muutmist karistamise ja hirmutamise kaudu.⁷⁴

Alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimine on üks enamlevinud süütegusid. Seda kinnitab ka ametlik statistika, mis näitab, et 2017. aastal esines kõige rohkem vargusi (7633 kuritegu), kehalist väärkohtlemist (4710) ja joobeseisundis mootorsõidukijuhtimist (2616).⁷⁵ Registreeritud kuritegude üldarvust moodustavad liiklusalased süüteod 12%, neist omakorda moodustavad valdava enamuse alkoholijoobes mootorsõidukijuhtimised (80%).⁷⁶ Joobeseisundis mootorsõidukijuhtimised on läbi aastate olnud levinuimate rikkumiste seas, mistõttu on pööratud suurt tähelepanu valdkonna karistuspoliitikale. Siiski jätkus 2017. aastal nüüdseks juba viis aastat kestnud trend ning registreeritud joobes juhtimise süütegude arv jätkub langustrendil.⁷⁷ Langustrendi taga võib olla mitme asjaolu koosmõju. Esiteks politsei tõhus järelevalve, mis peegeldub eeskätt politseioperatsioonides. Samuti on alkoholijoobes juhtimine muutunud ühiskonnas taunitavamaks kui see oli ehk mõni aasta tagasi. Täiendavalt omab kaudset mõju ka alkoholipoliitika, mille tulemusena on Eestis elaniku kohta tarbitav

⁷² E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa, lk 34

⁷³ Sootak, J., 2010. Karistusõigus. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.

⁷⁴ E. Samson. Kriminaalõiguse üldosa, lk 34

⁷⁵ A. Ahven, K.-C. Kruusmaa, A. Leps, K. Tamm, B. Tammiste, K. Tüllinen, S. Solodov, M.-L. Sööt. Kuritegevus Eestis 2017. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 8

⁷⁶ A. Ahven, K.-C. Kruusmaa, A. Leps, K. Tamm, B. Tammiste, K. Tüllinen, S. Solodov, M.-L. Sööt. Kuritegevus Eestis 2017. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 98

⁷⁷ A. Ahven, Kätlin-Chris Kruusmaa, Anu Leps, Kaire Tamm, Brit Tammiste, Krister Tüllinen, Stanislav Solodov, Mari-Liis Sööt. Kuritegevus Eestis 2017. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 8, 99

alkoholikogus langenud. Kuid suurema tähelepanuta on jäänud asjaolu, et ka noorte osakaal rahvastikus on vähenenud.

Arvestades rikkumiste hulka ja asjaolu, et joobeseisundis mootorsõidukijuhtimiste arv ei vähene soovitud ulatuses, on järeldatud, et senised karistused ei ole olnud joobes autojuhtimise tõkestamiseks piisavalt tõhusad. Teisalt näitab Justiitsministeeriumi 2015. aasta uuring, et karistustel pole olulist mõju joobes juhtimise süütegude korduvusele. Ehk teisisõnu raskemad karistused nii karistuse liigi kui ka määra mõttes ei vähenda süütegude korduvust tulevikus.⁷⁸

Riigikohus on leidnud, et olukorras, kus aastast aastasse hukub 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.⁷⁹ Täiendavalt on Riigikohus hiljem märkinud, et lisaks isiku süüle tuleb karS § 69 kohaselt isikule karistuse mõistmisel arvestada ka eri- ja üldpreventsiooni kaalutlusi. Ehk teisisõnu võimalust mõjutada süüdlasest edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest ja kaitsta paremini õiguskorra huvisid.⁸⁰ Kui isiku käitumisele pole senised karistused mõju avaldanud ja normi rikkumisele on vaja reageerida rangemalt, et kinnistada keelunormi kehtivust, saab isikule mõista karistuse ka üle sanktsiooni keskmise määra, vaatamata sellele, et tema süü on keskmine.⁸¹ Riigikohus on hilisemates lahendites samuti seda teemat käsitlenud, tuues esile juhtumeid, kus alamaastme kohtud on arvestanud karistuse määramisel õiguskorra kaitsmise huve.⁸² Küll aga nähtub eelmainitud lahendite argumentatsioonist kohtusüsteemi vankumatu usk sellesse, et karmimad karistused on inimeste käitumise mõjutamisel tõhusamad.

Teisalt võis antud reaktsioon olla põhjustatud ka liialt leebete karistuste mõistmisega, mis võivad takistada karistuse üldpreventsiooni eesmärgi täitmist. Üldpreventsiooni ülesanne on

⁷⁸ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015. Tallinn: Justiitsministeerium 2015, lk 2. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

⁷⁹ RKKK 3-1-1-26-03, p 5

⁸⁰ RKKK 3-1-1-58-13, p 8

⁸¹ RKKK 3-1-1-58-13, p 8, RKKK 3-1-1-26-03, p 5

⁸² RKKK otsused 3-1-1-93-07, 3-1-1-94-07, 3-1-1-57-09, 3-1-1-11-10

näidata karistusõigust ühiskonda kaitsva institutsioonina, ent karistuse karmistamisel ei tasu süü piire ületada.⁸³

Kuriteoga kaasnevaid kulusid mõõdetakse karistuse kandmise tõenäosuse ja karistuse raskusastme kaudu. Kui teolt tabamise ja süüdimõistmise tõenäosus on suur, ilmneb hoiatusefekt. Potentsiaalne kurjategija tunnetab, et väheneb võimalus kuriteo toimepaneku õnnestumiseks ning kuriteoga kaasnevad võimalikud kulud suurenevad. Olenevalt kurjategija riskikartlikkusest tõuseb ebaseaduslikus tegevuses osalemise risk liiga kõrgeks ning isik võib otsustada loobuda süüteo toimepanemisest.⁸⁴

Ehkki karistusseadustikus on loobutud negatiivsest ehk hirmutamispreeventsioonist, mis seisneb konkreetse isiku karistamisega teistele hoiatava toime avaldamises,⁸⁵ leidub vastupidiseid näiteid eelnõude seletuskirjades. Näiteks seaduseelnõu seletuskirjas, millega karmistati joobes sõidukijuhtide karistusi, viidatakse karmimate karistuste positiivsele mõjule, öeldes et seaduseelnõu eeldatav positiivne mõju on see, et isikud käituvad edaspidi liikluses oluliselt seaduskuulekamalt, hoiduvad uute kuritegude toimepanemisest, joobeseisundis juhtimisest.⁸⁶ Täiendavalt märgitakse ära karmimate karistuste üldpreventiivne mõju nii sihtrühmale ehk joobes juhtidele kui ka elanikkonnale laiemalt.⁸⁷ Sama eelnõu seletuskirjas, millega muudeti KarS § 422, mõõndakse küll, et analüüs ei ole kinnitanud karistuste olulist mõju uute sarnaste rikkumiste ärahoidmisel, ent arvestama peab ka karistusega väljendatavat riiklikku hukkamõistu. Seega tuleb karistuste karmistamist võtta kui ühiskonna jõulist hinnangut õigusrikkumisele.⁸⁸ Sisuliselt sama seisukohta on väljendanud ka Riigikohus.⁸⁹ Samas on karistuste karmistamise mõju küsitav. Juba 1979. aastal läbi viidud klassikalises uuringus selgus, et karistuste karmistamine omab lühiajalist mõju ning pikema perioodi jooksul taastub endine olukord.⁹⁰ Samuti on leitud, et korduvkurjategijale ei oma karmimad karistused mõju ning nad on karistustele sisuliselt immuunsed.⁹¹ Sellest võib aga järeldada, et

⁸³ R. Kiris, P. Pikamäe, J. Sootak. Sanktsiooniõigus, Tallinn, Juura, 2017, lk 135

⁸⁴ T. Raud, L. Timmusk, Kuritegevust mõjutavad sotsiaalmajanduslikud ja demograafilised tegurid. Justiitsministeerium Tallinn 2005, lk 13

⁸⁵ L.Kivi, J.Sootak. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus- Juridica 2001/VII, lk 478

⁸⁶ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse). 328 SE seletuskiri, lk 23

⁸⁷ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse). 328 SE seletuskiri, lk 24

⁸⁸ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse). 328 SE seletuskiri, lk 14

⁸⁹ RKKK 3-1-1-58-13, p 8

⁹⁰ F. Alonso, J. C. Pastor, L. Montoro, C. Esteban. Driving under the influence of alcohol: frequenct, reasons, perceived risk and punishment. Substance Abuse Treatment, Prevention and Policy, 2015. lk 2

⁹¹ D. Muttart. Impaired Driving Sentences: Part of the Problem, Motor Vehicle Reports. 2002, lk 4

karmimate karistustega korduvkuritegevuse probleemi adresseerimine on mõttetu, kuna karistuste karmistamine viib ühiskonnas lõpuks ülekriminaliseerimiseni.

Retsidiivsus ehk korduvkuritegevus on laialt levinud probleem. Mida kõrgem on retsidiivsus, seda enam ohustab see üldist turvalisustaset ühiskonnas. Tegureid, mis mõjutavad retsidiivsust, on mitmeid — alates haridusest lõpetades sõltuvushäiretega.

Olenemata riigist, paistavad joores mootorsõidukijuhid silma kõrge retsidiivsuse määraga. 1990ndatel Soomes läbi viidud uuring näitas, et 38% juhtidest pani uue süüteo toime viie aasta jooksul. Suur osa juhtidest rikkus seadust aasta jooksul arvates eelmisest rikkumisest. Autojuhtide seas läbi viidud küsitlusest nähtus aga, et 38% kõikidest alkoholi tarvitanud autojuhtidest on pannud toime samalaadse süüteo.⁹² Eriti kõrge retsidiivsuse määr on autojuhtide seas, kes on lisaks alkoholile tarvitanud narkootikume.⁹³

Ka Eestis paistavad joores sõidukijuhid silma kõrge retsidiivsusmääraga. Näiteks 2007. aastal oli varguste järel kõrgeim retsidiivsusmäär joores juhtimisel. Aasta pärast süüdimõistmist pani uue teo toime 27% juhtidest.⁹⁴ See number on nüüdseks mõnevõrra muutunud. Justiitsministeeriumi analüüsist nähtub, et nendest isikutest, kes olid autot joores seisundis juhtinud, tabati 17% uuesti sama süüteo toimepanemiselt. See protsent on pisut suurem (19%) inimeste puhul, kes olid lisaks joores juhtimisele toime pannud veel vähemalt ühe süüteo. See kattub ka prokuröride ja kohtunike seas läbi viidud küsitluse tulemustega. Prokuröride ja kohtunike seas läbi viidud küsitlus näitas, et mootorsõiduki joores juhtimist peeti enamjaolt keskmise retsidiivsusriskiga süüteoks. Väga kõrgeks või kõrge retsidiivsusriskiga süüteoks pidas seda 10% vastanutest, mis on protsent enam kui röövimise või kelmuse (9%) puhul.⁹⁵

Justiitsministeerium on joores sõidukijuhtide süütegude korduvust põhjalikumalt analüüsinud. 2015. aastal valminud analüüsis olid vaatluse all aastad 2012—2013 ning 2014. aasta jaanuar—september. Süütegude korduvust vaadeldi kahe grupi näitel — isikud, kellel oli 2011. aastal vähemalt üks joores sõidukijuhtimise väärtegu ning isikud, kel oli 2011. aastal üks KarS § 424 kuritegu. Mõlemal juhul oli eelduseks, et muid alkoholi või narkootikumidega seotud liiklussüütegusid polnud nad toime pannud. Analüüsist ilmselg, et mõlema grupi puhul oli tõenäosus uue süüteo toimepanemiseks suurem pärast 2011. aastat.

⁹² Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 28

⁹³ Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality, 2011, lk 28

⁹⁴ A. Ahven; J. Salla; S. Vahtus. Retsidiivsus Eestis, Justiitsministeerium, 2010, lk 44. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eestis> (18.04.2018)

⁹⁵ A. Ahven; J. Salla; S. Vahtus. Retsidiivsus Eestis, Justiitsministeerium, 2010, lk 86. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eestis> (18.04.2018)

Seejuures oli suurem kuriteo toimepanemise risk.⁹⁶ Mainitud uuringust nähtus, et alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegude kordumine kahe-kolme aasta jooksul viitab suuremale riskile panna toime uus süütegu. Seejuures ilmnes, et mida suurem oli joove varasemal juhtumil, seda suurem on uue süüteo toimepanemise tõenäosus. Samal ajal oli uue väärteo toimepanemise tõenäosus suurem neil, kes olid varasemalt toime pannud mitu süütegu.⁹⁷

Samasugust mustrit kinnitavad ka teiste riikide kogemused. Näiteks on Soomes leitud, et sõidukijuhid, kelle vere alkoholisisalduse oli vähemalt 1,2 mg/g, panid 2,5 korda suurema tõenäosusega toime uue süüteo. Samuti leiti, et umbes pooled sõidukijuhtidest on vähemalt teistkordsed rikkujad.⁹⁸

Eeltoodust järeldub selgelt, et mida tugevamas joobes on sõidukijuht tabatud, seda suurema tõenäosusega paneb ta toime uue samalaadse süüteo. Seega on sellised autojuhid riskigrupiks retsidiivsuse mõttes.

Justiitsministeeriumi 2015. aasta analüüsis käsitleti ka karistuste mõju. Tulemustest selgus, et uue süüteo risk oli suur isikutel, keda oli karistatud reaalse vangistusega ja ÜKT-ga karistatud isikute puhul. Madalaim oli see rahaliselt karistatud isikute seas.⁹⁹ Ehkki tulemused justkui kinnitaksid karistuse liigi mõju inimese edasisele õiguskuulekale käitumisele, on see siiski küsitav. Erinevat liiki karistuste tõhusust süütegude ärahoidmisel on keeruline hinnata, kuivõrd keskmisest kõrgemad karistusmäärad määratakse reeglina inimestele, kes on suurema riskiga, olles süüteo toimepanemise ajal raskemas joobes või on tegu korduva süüteoga.

Kokkuvõtlikult saab järeldada, et teatud tunnused on korduvkuritegevuse indikaatoriks. Selleks võib pidada nii varasemat käitumist, pidades eelkõige silmas rikkumisi, kui ka vere alkoholisisaldust. Mida suurem on olnud verest leitud alkoholisisaldus, seda tõenäolisem on, et isik paneb toime uue süüteo. Eelnevatest peatükkidest on samuti selgunud, et korduvkuritegevust soodustavad ka isiku haridustase, vanus ja iseloom. Neid tunnuseid võib siiski pidada sellisteks, mis annavad infot keskmise joobes autojuhi kohta, kuid ei tingi

⁹⁶ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 32 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

⁹⁷ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 32-33 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

⁹⁸ Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekiät (2011). <http://www.lintu.info/RATTIJUOPUMUS.pdf>

⁹⁹ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 13 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

iseenesest joobes juhtimist. Asjaolu, et isik on näiteks madalama haridusega ning suitsetab, ei tähenda tingimata, et ta joobes autorooli istub. Küll aga näitavad uuringud, et tõenäosus selleks on suurem kui kõrgharidusega inimesel, kellel on perega lähedased suhted. Neid asjaolusid tuleks seega arvestada ka karistuste määramisel ja karistuspoliitika väljakujundamisel. Oluline on siinkohal märkida, et karmide karistuste mõju inimese käitumise parandamisele on vähene või puudub sootuks. See on tähtis edasiste karistuspoliitikate valikul, kuna eelnõudest kumab läbi eeskätt soov mõjutada inimeste käitumist selliselt, et nad ei paneks toime süütegusid ning vähendada ka korduvkuritegevuse tõenäosust.

2. Enim mõistetavad karistused ja nende ülevaade

2.1. Vangistus

KarS § 424 näeb joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise eest ette rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistuse. Sama teo eest, kui see on toime pandud korduvalt, on ette nähtud aga juba kuni nelja-aastane vangistus (KarS § 424 lg 2). KarS § 424 lõike 2 näol on tegemist võrdlemisi värske muudatusega, mis jõustus alles 2017. aasta novembris. Seaduse muutmine oli vajalik selleks, et pöörata enam tähelepanu liikluses kõige ohtlikumatele juhtidele, kes on retsiidiivsed ning juhtinud seejuures sõidukit kriminaalses joobes. Rahalise karistuse kohaldamine on korduva joobeseisundis sõitmise puhul välistatud.¹⁰⁰

KarS §-de 44 ja 45 kohaselt on võimalik kuriteo toimepanijale mõista põhikaristusena rahaline karistus ja vangistus. KarS § 56 lõike 2 kohaselt võib vangistust mõista vaid juhul, kui kergema karistusega ei ole eesmärke võimalik saavutada. Kui eriosa paragrahv võimaldab kohaldada muid, kergemaid karistusi, siis peab kohus otsuses vangistuse mõistmist põhjendama. Riigikohus on asunud seisukohale, et juhul kui eriosa koosseisu sanktsioon näeb lisaks vangistusele ette ka kergemaliigilise karistuse, võib vangistust karistusena mõista üksnes olukorras, kus kergemaliigiliste karistuste võimalused on selgelt ebapiisavad või varasemate katsete käigus end ammendanud.¹⁰¹ Näiteks ei ole mõistlik kohaldada rahalist karistust inimesele, kellel puudub sissetulek, kuna tal puuduvad võimalused selle täitmiseks.¹⁰²

Teisalt ei pea kohus vangistuse kohaldamisest loobuma vaid seepärast, et eripreventiivne eesmärk on saavutatav ka rahalise karistusega, ehkki süü suurusele vastaks paremini vangistus. Sama põhimõtte toimib ka vastupidisena — vangistuse kohaldamine ei ole asjakohane juhul, kui isiku süü on väike.

Põhikaristuse liikidest peetakse vangistust kõige koormavamaks. Vangistuse kahjulikkus avaldub mitmes asjaolus. Esiteks toimub süüdlase desotsialiseerumine ehk süüdlasel katkevad olulised kontaktid ühiskonnaga. Teiseks kohaneb süüdlane vanglas passiivse vanglaelu stiiliga ning taanduvad ka isiku erialased oskused. Niisamuti toimub vangistusega süüdlase stigmatiseerimine ehk häbimärgistamine.¹⁰³ Samuti on teada, et vanglast vabanenute

¹⁰⁰ Karistuseseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse). 328 SE seletuskiri, lk 15

¹⁰¹ RKKK 3-1-1-24-07 p. 8

¹⁰² RKKK 3-1-1-100-07 p. 9

¹⁰³ J. Sootak, P. Pikamäe. Karistuseseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4 trükk. Tallinn: Juura 2015, lk 146

retsidiivsus on muude karistusliikudega võrreldes märksa suurem. Vangistus omab mõju kuritegevuse vähenemisele siis, kui vangis püsivad nn kaldusvuskurjategijad, kelle puhul ühelt poolt takistab vanglas viibimise aeg uute süütegude toimepanekut ning on teada, et muud karistusvahendid ja enne tähtaega vabanemine uute kuritegude ärahoidmisele mõju ei avalda.¹⁰⁴

Joobes sõidukijuhtimise eest mõistetavatest põhikaristustest domineerib vangistus. Vangistus moodustas näiteks 2016.aastal 89% määratud karistustest.¹⁰⁵ Eeskätt domineerib tingimisi vangistus, mida määratakse pisut enam kui pooltel juhtudel (54%). Sellele järgneb tingimisi vangistus koos katseaja ja käitumiskontrolli kohustusega, mille osakaal on 26%. Reaalse vangistuse osakaal on samas väga väike, varieerudes paarist protsendist kümne protsendini.¹⁰⁶ Osalist vangistust ehk šokivangistust määratakse väga harva.¹⁰⁷ Vangistusele järgnevad rahaline karistus ja mõistetud vangistuse asendamine üldkasuliku tööga. Seejuures on vangistuse osakaal võrreldes 2015. aastaga tõusnud ning rahalise karistuse osakaal langenud.¹⁰⁸ Keskmise vangistus on umbes 6 kuud, mis on samuti eelnevate aastatega võrreldes kasvanud.¹⁰⁹

Justiitsministeeriumi analüüsides nähtub samuti, et varem kriminaalkorras karistatud isikutele mõisteti vangistus sagedamini kui kriminaalkorras karistamata isikutele.¹¹⁰ Samuti selgub Justiitsministeeriumi analüüsist, et uue süüteo risk on suur reaalse vangistusega karistatud isikute puhul.¹¹¹ Teisalt märgitakse samas analüüsis, et olemasolevate andmete pinnalt on keeruline hinnata karistuste tulemuslikkust, kuna suurema riskiga isikutele määratakse

¹⁰⁴ A. Ahven; J. Salla; S. Vahtrus. Retsidiivsus Eestis, Justiitsministeerium, 2010, lk 10. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eesis> (18.04.2018)

¹⁰⁵ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 1

¹⁰⁶ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 25 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018) Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 5.

¹⁰⁷ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 1

¹⁰⁸ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 3

¹⁰⁹ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 5

¹¹⁰ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 30 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹¹¹ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 36 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

enamasti ka raskemad karistused.¹¹² Suurema riskiga isikuteks on antud juhul isikud, kes on tabatud korduvalt rikkumiselt või kellel on olnud raske joove.

Riigikohus on sedastanud, et vangistuse osalisele täitmisele pööramise mõte seisneb šokiefektis, mis tekitatakse süüdimõistetule tema lühiajalise paigutamisega vangistusasutusse ja millega antakse isikule tõsine hoiatus tema edasise käitumise suhtes. Seda efekti pole aga võimalik saavutada pikemaajalise vangistusega, sest selle aja jooksul inimene kohaneb vangistusega. Seega kätkeb Riigikohtu hinnangul šokivangistus eripreventiivset eesmärki isiku suhtes, kelle täielik karistuse kandmisest vabastamine pole tema teost lähtuva süü suuruse ja isikuomaduste tõttu põhjendatud.¹¹³

Eeltoodust nähtub seega, et ehkki vangistusele on leebemaid alternatiive, on tegu kõige enam kasutatava karistusliigiga. Ehkki rahaline karistus tundub vangistusest leebemana, kasutatakse seda vähem ning nagu Justiitsministeeriumi andmetest nähtub, siis on rahalise karistuse osakaal hoopis langenud. Mõneti võib seda nähtust selgitada sellega, et keskmine joobes autojuht ei ole majanduslikult heal järjel elav inimene ning tema koormamine rahalise karistusega ei oleks mõistlik. Eespool viidatud Soome uuringud on näidanud, et joobes autojuhtide seas on enim töötuid. Eesti kohtupraktika analüüsides selgub, et need, kes käivadki tööl, teenivad miinimumtöötasu või selle lähedast palka.

Erinevad uuringud on näidanud, et reaalse vangistuse kasutamine ei aita ennetada joobes juhtimise puhul uusi süütegusid. Peamiselt Põhja-Ameerikas ja Ühendkuningriigis 1958. aastast 1990ndate lõpuni läbi viidud 50 uuringu analüüsist nähtus, et vanglakaristus suurendas veidi retsidiivsust. Seejuures panid väike riski hinnangu saanud isikud uue kuriteo tõenäolisemalt toime pärast karistuse kandmist kui pärast kriminaalhoolduslikku karistust. Uuringute analüüsi põhijärelduseks oli, et retsidiivsuse vähendamise nimel ei peaks vangistust kasutama ning et ülemäärane vangistuse kasutamine toob kaasa suuri kulutusi, olles sealhulgas ka ebaefektiivne.¹¹⁴

Reaalne vangistus on riigile kulukam ning seda on tõdetud ka eelnõus, millega karmistati karistusi joobes juhtidele. Eelnõu seletuskirjas seisab, et pikemad vangistused nõuavad

¹¹² A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 36 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹¹³ RKKKo 3-1-1-21-05 p. 5

¹¹⁴ A. Ahven; J. Salla; S. Vahtrus. Retsidiivsus Eestis, Justiitsministeerium, 2010, lk 31. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eestis> (18.04.2018)

rohkem vanglakaristuse kandmisega seotud eelarvelisi vahendeid.¹¹⁵ Seega on karistuspoliitilise valikuna küsitav, miks on valitud inimeste parema õiguskuulekuse tagamiseks meede, mille puhul on praktikast teada, et see ei aita parandada inimeste õiguskuulekust ning mis on riigile kulukam kui mõni muu, alternatiivne karistus. Üks võimalik põhjus võib olla õiguspoliitikas ja poliitilistes valikutes, ehk soovis näidata üldsusele, et probleemiga tegeletakse. Samas võib karistuste karmistamist pidada lihtsakoeliseks lahenduseks muidu keerulisele ja mitmetahulisele probleemile. Sellele nähtusele võib hoogu juurde anda asjaolu, et avaliku küsitluse tulemused näivad pooldavat nulltolerantsi õigusrikkumiste suhtes ja karmi karistuspoliitikat. Eeltoodud eelnõudest ja seletuskirjadest kumab läbi soov näidata, et negatiivne üldpreventsioon ehk hirmutamisprensatsioon on siiski tulemuslik.

2.2. Üldkasulik töö

Kuriteo toime pannud isikule on üldkasulikku tööd võimalik kriminaalmenetluse tulemusena määrata kui kohustust menetluse otstarbekuse lõpetamisel (KrMS § 202) või kohtus süüdi mõistmisel vangistuse asenduskaristusena (KarS § 69). KarS § 69 lõike 4 kohaselt peab süüdimõistetu järgima kontrollnõudeid ja täitma talle pandud kohustusi vastavalt käitumiskontrolliga (KarS § 75) sätestatule. KarS §-s 75 on esimeses lõikes ette nähtud kohustused, mida süüdlane peab järgima. Sama paragrahvi lõikes 2 on aga loetletud tingimused, mida kohus võib määrata. Joobes sõidukijuhtide puhul määrab kohus enim kohustust hoiduda alkoholi tarvitamisest, kuid palju määratakse ka kohustust osaleda sotsiaalprogrammis.¹¹⁶

Üldkasulikku tööd saab asenduskaristusena kohaldada isiku nõusolekul. Süüdlase nõusoleku vajalikkus üldkasuliku töö kohaldamise eeldusena tuleneb EIÕKi artiklist 4, mis keelustab sunnitöö. Kohus peab seega süüdlase nõusolekut küsima alati, kui kaalub üldkasuliku töö kohaldamist. Süüdlase nõusolekuta üldkasuliku töö kohaldamine on materiaalõiguse väärkohaldamine, mis toob kaasa kohtuotsuse tühistamise.¹¹⁷ Üldkasulik töö kujutab endast vähe kvalifitseeritud ning tööoskusi mittearendavat abitööd. Riigikohus on sedastanud, et üldkasulik töö tähendab sisuliselt isiku vabaduse ulatuslikku piiramist. Üldkasulik töö paigutub oma võrdlevalt raskuselt sanktsioonisüsteemis vangistuse ja tingimisi

¹¹⁵ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (suhtumise karmistamine sõiduki joobes juhtimisse). 328 SE seletuskiri, lk 24

¹¹⁶ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 10

¹¹⁷ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 210

käitumiskontrolliga vangistusest vabastamise vahele. Vangistuse asendamisel üldkasuliku tööga on tegemist *ultima ratio* abinõuga isiku ühiskonnast isoleerimise vältimiseks.¹¹⁸ Ka hilisemas lahendis on Riigikohus rõhutanud, et üldkasuliku töö näol on tegemist sellise vangistuse alternatiiviga, mille kohaldamata jätmise puhul tuleb isikul siiski asuda reaalsel vangistust kandma. Ehk teisisõnu on üldkasulik töö reaalse vangistuse vältimise viimane võimalus.¹¹⁹

Üldkasuliku töö kohaldamisel kaalutakse, kas süüdlase aspektist on üldkasuliku töö määramine asjakohane. Kohus peab lisaks kohustuslikele formaalsetele eeldustele selgitama ka välja, kas isik on asenduskaristuseks sobiv, kuna isikuga seotud asjaolud võivad raskendada asenduskaristusena üldkasuliku töö täideviimist.¹²⁰ Üldkasuliku töö peamine eeldus on sätestatud KarS § 69 lõikes 5, mis seab eelduseks, et süüdlase terviseseisund peab võimaldama tal üldkasulikku tööd teha. Selleks määratakse vajadusel süüdlasele tervisekontroll. Kuna süüdlase terviseseisund peab tal võimaldama üldkasulikku tööd teha, siis ei sobi üldkasulik töö süüdlasele, kellel on sõltuvusprobleemid kas alkoholi, narkootikumide või muude psühhotroopsete ainetega, mistõttu tuleb süüdlase sõltuvuse tuvastamisel nimetatud ainetest üldkasuliku töö kohaldamisest loobuda.¹²¹ Näiteks narkosõltlasest süüdlast tuleb motiveerida võtma asenduskaristusena ravikohustust § 69¹ alusel.

Üldkasuliku töö määramiste arv on aastatega kasvanud. Kõige enam kasutatakse seda kui asenduskaristust varguste ja joores juhtimiste puhul.¹²² Vangistuse asemel alternatiivsete karistuste kasutamise eesmärk on vähendada reaalse vangistuse kohaldamist, kuivõrd vabadusekaotuse negatiivsed küljed kaaluvad üles selle positiivsed küljed.¹²³ Ka kriminaalpoliitika arengusuundades aastani 2018 on osundatud, et soodustada tuleb alternatiivkaristuste kasutamist.¹²⁴ Ehkki kohus võib kuni kuuekuulise vangistuse mõistmisel

¹¹⁸ RKKK 3-1-1-84-03, p. 7

¹¹⁹ RKKK 3-1-1-99-06, p. 19

¹²⁰ RKKK 3-1-1-87-08, p. 13

¹²¹ RKKK 3-1-1-87-08, p. 13

¹²² A.Ahven. Üldkasuliku töö tulemuslikkuse parandamise võimalustest. Kriminaalpoliitika analüüs nr 10/2012. Justiitsministeerium, lk 1

¹²³ J. Ginter, M. Kruusmäe, J. Sootak. Eesti karistuspoliitika: vabadusekaotuslikud karistused. Üleminek totalitaarriiklikkust karistusõigusest õigusriiklikku karistusõigusesse. Tallinn, Juura 2004, lk 18

¹²⁴ Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018. Riigikogu 09.10.2010 otsuse (757 OE I) „Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018“ heakskiitmine lisa, lk 2

selle asendada ka elektroonilise valvaga (KarS § 69¹), ei ole see kohtupraktikas praktiliselt üldse kasutamist leidnud.¹²⁵

Üldkasulik töö määratakse igale kümnendale kriminaalses joobes tabatud juhile. Seejuures määratakse valdavalt üldkasulik töö neile juhtidele, kes on pannud katseajal toime uue kuriteo. Sageli on sellises olukorras üldkasulik töö ainus kasutatav alternatiiv reaalse vangistuse asemel.¹²⁶

Üldkasulikke tööd on peetud joobes sõidukijuhtidele sobivaks karistusliigiks, ent selle efektiivsust uute süütegude ärahoidmisel on keeruline hinnata. Üldkasuliku tööga karistatud isikute retsidiivsus on 32%, mis on madalam kui vangistusega karistatud isikutel(40%).¹²⁷ Samas ei saa sellest teha kõhklemata järeldust nagu oleks üldkasulik töö korduvkuritegevuse ennetamiseks tõhusam meede. Põhjus seisneb asjaolus, et isikud, kellele määratakse vangistus, erinevad mõnevõrra neist, kellele määratakse üldkasulik töö. Üldkasulikke tööd peetakse sobivaimaks neile süüalustele, kelle süü ei ole olnud suur ja kelle puhul on tegu esmakordse rikkumisega.

Süütegude suur korduvus kõneleb siiski sellest, et ainuüksi üldkasuliku töö kohaldamine ei ole tõhus ega teeni eesmärki. Selleks, et üldkasulik töö omaks mõju, peaks see kohalduma sotsiaalprogrammi või sõltuvusraviga, kuna üldkasulikul tööl iseenesest puudub rehabiliteeriv ja restoratiivne sisu ning tähendus. Samuti on esile toodud, et üldkasuliku töö kohaldamine on ühiskonnale soodne ja ei too endaga kaasa täiendavaid riske nagu seda teeb näiteks vangistus. Üldkasulikke tööd kohaldatakse suhteliselt keerulise sihtgrupi suhtes, muuhulgas inimestele, kellele ei ole sissetulekute puudumise tõttu mõistlik määrata rahalist karistust.¹²⁸

¹²⁵ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 7

¹²⁶ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 6

¹²⁷ A.Ahven. Üldkasuliku töö tulemuslikkuse parandamise võimalustest. Kriminaalpoliitika analüüs nr 10/2012. Justiitsministeerium, lk 1

¹²⁸ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 38. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

2.3. Konfiskeerimine

Konfiskeerimine on omandi või muu õiguse lõplik, tahtevastane ja tasuta üleminek õiguse seniselt omajalt riigile.¹²⁹ Formaalselt on tegu mittekaristusliku mõjutusvahendiga, mille toimel on siiski teatud, karistusele viitavaid, iseloomulikke tunnuseid. Sestap on konfiskeerimine vaadeldav karistusena.¹³⁰

Konfiskeerimise karistuslikust loomust tulenevalt laienevad konfiskeerimisele ka KarS §-s 5 sisalduvad põhimõtted.¹³¹ Eestkätt kergema karistusseaduse tagasiulatuv mõju ja raskema karistusseaduse tagasiulatava jõu keeld.¹³²

Konfiskeerimise alused sisalduvad KarS §-des 83—85. Konfiskeerimise liikidena saab seega eristada süüteo vahendi konfiskeerimist (§ 83), süüteo vahetu objekti konfiskeerimist (§ 83) ning süüteoga saadud vara ehk kriminaaltulu konfiskeerimist (§ 83¹ ja 83²). Lisaks hõlmab konfiskeerimine endas konfiskeerimise asendamist (§ 84), mis võimaldab objekti konfiskeerimise asemel isikult välja mõista summa, mis vastab konfiskeerimisele kuuluva objekti väärtusele.¹³³

Süüteo vahend, vahetu objekt ja süüteoga saadud vara läheb konfiskeerimisel automaatselt üle riigile (§ 85 I). Konfiskeerimise asendamisel säärast vara üleminekut ei toimu ning riigil on isiku vastu hoopis nõudeõigus, mille isik saab täita kas vabatahtlikult või täitemenetluse kaudu.¹³⁴ Kuna mootorsõiduk on käsitletav kuriteo toimepanemise vahendina, tohib kohus selle konfiskeerida. Sõiduki konfiskeerimine on formaalne mõjutusvahend, kuid materiaalses mõttes on tegu karistusega.¹³⁵ Sõiduki konfiskeerimine on õigustatud ja põhjendatud juhul, kui on alust arvata, et isik paneb samalaadse õigusrikkumise toime ka edaspidi ning leebemad meetmed (nt juhtimisõiguse äravõtmine) pole suutnud isiku käitumist mõjutada. Sõiduki konfiskeerimiseks peab kohus hindama süüdlase võimalikku käitumist tulevikus. Oluliseks indikaatoriks on seejuures isiku varasem käitumine.¹³⁶ Samas lahendis kinnitas Riigikohus mootorsõiduki konfiskeerimise preventiivset toimet.¹³⁷

¹²⁹ RKÜKo 3-1-1-37-07, p.21.3, 3-1-2-3-12 p. 56

¹³⁰ RKKKo 3-1-1-119-09 p 30, 3-1-1-78-13, p 8

¹³¹ RKKKo 3-1-1-119-09, p 30

¹³² RKKKo 3-1-1-85-15, p 15

¹³³ R. Kiris, P. Pikamäe, J. Sootak. Sanktsiooniõigus, Tallinn, Juura, 2017, lk 212

¹³⁴ RKKKo 3-1-2-3-12, p 50

¹³⁵ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 1019

¹³⁶ RKÜKo 3-1-1-37-07, p 16-17, RKKKo 3-1-1-78-13, p 18

¹³⁷ RKÜKo 3-1-1-37-07, p 23

Konfiskeerimine evib endas seega nii karistuslikke kui ka mittekaristuslikke eesmärke. See, milline on karistusliku ja mittekaristusliku elemendi vahet, sõltub konfiskeeritavast objektist.¹³⁸ Süüteoobjekti konfiskeerimine kannab endas mitut eesmärki. Ühelt poolt soovitakse väljendada hukkamõistu süüteo suhtes, teisalt võimaldab konfiskeerimine vältida samalaadse süüteo toimepanemist. Vara konfiskeerimisel on ülekaalus preventiivne eesmärk, tagamaks süüteo toimepanemise mittetasuvus.¹³⁹ Riigikohus on sedastanud, et kui konfiskeeritakse suure väärtusega ja vabalt tsiviilkäibes olev asi, nagu näiteks sõiduauto, siis on domineeriv karistuslik mõju.¹⁴⁰

Konfiskeerimisotsuse adressaat peab olema seejuures konfiskeeritava objekti omanik. Seega ei saa konfiskeerida objekti, mis on küll süüteo toimepanija valduses, ent mitte tema omandis. Asja konfiskeerimisel peab konfiskeeritav objekt olema tervikuna süüteo toime pannud isiku omandis.¹⁴¹ Sellest järeldub, et objekti pole võimalik konfiskeerida vaid teatud ulatuses.¹⁴² Küll aga on võimalik ühisomandis oleva asja konfiskeerimine.¹⁴³

Samas näeb seadus ette võimaluse konfiskeerida süüteo vahendi kasutusõigus. Näiteks juhul, kui isiku kasutusõigus tuleneb võlaõiguslikust lepingust, saab konfiskeerida lepingust tulenevad isiku varalised õigused (KarS § 83 lg 3¹). Seega, kui isik on joobeseisundis juhtinud autot, mida ta rentis, siis on võimalik konfiskeerida selle auto kasutamise õigused.¹⁴⁴

Kui seadus ei näe ette asja konfiskeerimist, siis on tegu kohtu kaalutusotsusega. Sellisel juhul tuleb asja konfiskeerimisel arvestada lisaks eeltoodule veel proportsionaalsuse põhimõttega. Ehk teisisõnu peab konfiskeerimisotsust tehes kaaluma, ega konfiskeerimine ei riiva ebaproportsionaalselt isiku omandiõigust. Samuti tuleb arvestada kõiki süüdlasele kohaldatavaid õigusjärelmeid kogumis.¹⁴⁵

Eesti statistika kohaselt on viimastel aastatel kasvanud joobes sõidukijuhtimise eest sõidukite konfiskeerimine. 2017. aastal konfiskeeriti kriminaalmenetluses 216 sõidukit, nende seas ka mõned mopeedid. Seda on 7% enam kui 2016. aastal. Konfiskeeritud sõidukite arv on järjepidevalt kasvanud. Kui 2011. aastal konfiskeeriti vaid 5 sõidukit, siis aasta hiljem, ehk

¹³⁸ R. Kiris, P. Pikamäe, J. Sootak. Sanktsiooniõigus, Tallinn, Juura, 2017, lk 212

¹³⁹ R. Kiris, P. Pikamäe, J. Sootak. Sanktsiooniõigus, Tallinn, Juura, 2017, lk 212

¹⁴⁰ RKÜKo 3-1-1-37-07, p 21.1

¹⁴¹ RKKKo 3-1-1-43-13, p 47

¹⁴² RKKKo 3-1-1-43, 13, p-id 47,49 3-1-1-3-10, 38.

¹⁴³ RKKKo 3-1-1-117-16, p 43, 3-2-1-62-16, 3-1-1-85-15, 3-1-1-94-14, p-d 254-255

¹⁴⁴ RKKKo 3-1-1-15-14, p 12

¹⁴⁵ RKÜK 3-1-1-37-07, p 23

2012. aastal konfiskeeriti juba 48 sõidukit ja 2013. aastal 117 sõidukit.¹⁴⁶ Üldjuhul konfiskeeritakse korduvrikkujate puhul sõidukeid enam kui esmarikkujate puhul.¹⁴⁷

Eestis ei ole põhjalikult analüüsitud konfiskeerimise kui karistusliigi mõju isikute liikluskäitumisele. Olemasolevad andmed ei kinnita aga seda, et konfiskeerimine võiks olla tõhus meede. Näiteks KarS § 424 kuriteo eest 2013. aastal koos sõiduki konfiskeerimisega süüdi mõistetud isikutest tabati järgneva 12 kuu jooksul samasuguselt kuriteolt 7%. Samas kui konfiskeerimiseta süüdi mõistetud isikutest tabati samal perioodil 5%.¹⁴⁸ 15-kuulise vaatlusperioodi jooksul tabati uuesti joores sõidukijuhtimiselt 17% konfiskeeritud sõidukite omanikest.¹⁴⁹

Konfiskeerimise juures on argumenteeritud, et isikul on alati võimalus konfiskeeritud sõiduki asemele leida uus sõiduk. Vastuseks sellele on leitud, et konfiskeerimise sobivus avaldub selles, et isikule tehakse täiendav takistus uue kuriteo toimepanemiseks. Uue sõiduki hankimine nõuab jõupingutust ja lisaressurssi ning sellest tulenevalt on see vähemalt potentsiaalselt isiku jaoks nii objektiivne takistus kui ka motiiv uue kuriteo sooritamata jätmiseks.¹⁵⁰ Lisaks viidatakse õiguspoliitilisele kontekstile, asudes seisukohale, et ühiskonnas massiliselt muutunud süüteo on vaja reageerida, kasutades rangemaid meetodeid, sealhulgas piirates omandiõigust. Sellest järeldatakse, et kui konfiskeerimisel on kas või minimaalne efekt, siis saab mõnda, et roolijoodikult mootorsõiduki konfiskeerimine on meetmena sobiv.¹⁵¹

Siiski näitavad eeltoodud numbrid, et konfiskeerimise kui karistuse mõju inimese käitumise muutumisele on vähene. Põhjus võib peituda asjaolus, et konfiskeerimine ei mõjuta inimese joores juhtimise tegelikke põhjuseid, ega mõjuta kuidagi inimese teadmisi, hoiakuid või harjumusi. Veelgi enam — Justiitsministeeriumi analüüsis tõdetakse, et konfiskeerimise osas

¹⁴⁶ A. Ahven, Kätlin-Chris Kruusmaa, Anu Leps, Kaire Tamm, Brit Tammiste, Krister Tüllinen, Stanislav Solodov, Mari-Liis Sööt. Kuritegevus Eestis 2017. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017, lk 100

¹⁴⁷ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joores juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 10

¹⁴⁸ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 36-37 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joores-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹⁴⁹ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 38 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joores-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹⁵⁰ A. Ahven, J. Sootak, Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud teo korral. Juridica X/2007, lk 693

¹⁵¹ A. Ahven, J. Sootak, Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud teo korral. Juridica X/2007, lk 693

ilmneb, et need süüdimõistetud, kelle sõiduk konfiskeeriti, on uusi joores juhtimise kuritegusid toime pannud rutem või rohkem kui need süüdimõistetud, kelle sõidukit ei konfiskeeritud.¹⁵² Seega evib konfiskeerimine soovitud sootuks vastupidist mõju — see mõjub karistust suurendava või ulatust laiendava tegurina.

2.4. Juhtimisõiguse äravõtmine

Tegu on lisakaristusega, mille alus on sätestatud KarS §-s 50. Selle kohaselt saab kuriteo korral lisakaristusena võtta ära sõiduki juhtimise õiguse kuni kolmeks aastaks kohtu poolt või väärteo korral kuni üheks aastaks kohtu või kohtuvälise menetleja poolt. KarS § 50 ei sätesta lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmise minimaalset tähtaega. KarS § 67 lõike 3 kohaselt arvutatakse lisakaristuse tähtaega aastates ja kuudes. See tähendab, et minimaalne juhtimisõiguse äravõtmise tähtaeg saab olla üks kuu.

Juhtimisõiguse äravõtmise puhul on tegemist nn manitsuskaristusega, mille puhul on rõhk eripreventsioonil. Karistus on ebamugav ning juhtimiskeelu kestmine sunnib isikut mõtlema ebameeldiva situatsiooni kordumisele uute sarnaste süütegude toimepanemisel.¹⁵³

Novembrist 2017 jõustus karistusseadustiku muudatus, millega täiendati KarS § 424 lõikega 4. Selle kohaselt karistatakse korduvalt mootorsõidukit joores seisundis juhtinud isikut lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmisega. Kui sõidukit juhitakse joores seisundis esmakordselt, siis võib kohus kohaldada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist alates kolmest kuust. Kui aga joores juhtimine on toime pandud korduvalt, siis tuleb kohtul juba kohustuslikult kohaldada lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmist ja seda samuti alates kolmest kuust kuni kolme aastani.

Varem oli juhtimisõiguse äravõtmine kohtu kaalutusotsuse tulemus. Riigikohus on väljendanud seisukohta, et kui süütegu seisnes mootorsõiduki juhtimises joores seisundis, siis tuleb üldjuhul juhtimisõigus ära võtta. Erandlikel asjaoludel tohib kohus jätta lisakaristuse kohaldamata.¹⁵⁴ Lisaks eelmainitud eripreventiivsele kaalutlusele, on juhtimisõiguse

¹⁵² A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 37. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joores-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiiivsus> (18.04.2018)

¹⁵³ Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. 179 SE, lk 11. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/acf423dc-cbee-1257-0f3d-b725f8477ccb/Liiklusseaduse%20ja%20karistusseadustiku%20ning%20nendega%20seonduvate%20%20seaduste%20muutmise%20seadus> (18.04.2018)

¹⁵⁴ RKÜK 3-4-1-2-05, p 50, RKKK 3-1-1-54-07 p 6, 3-1-1-55-07 p 6.

äravõtmise reaktsioon mitte süüteo kui juhusele, vaid kui harjumussüüteo.¹⁵⁵ Tõsiasi, et juhtimisõiguse äravõtmise kohaldamata jätmine on pigem erandlik, kinnitab ka kohtupraktika. Kohtupraktikast leiab erinevaid näiteid sellest, mida ei ole peetud erandlike asjaolude hulka kuuluvaks. Näiteks ei ole peetud erandlikuks asjaoluks juhtimisõiguse säilitamist tööl käimiseks¹⁵⁶ või vajadust viia erivajadusega last ravile.¹⁵⁷ Ehkki süüdistatavad apelleerivad sageli asjaolule, et juhtimisõiguse äravõtmisega kaotavad nad töö, on kohtud leidnud, et selline asjaolu ei saa olla mõjuvaks põhjenduseks lisakaristusest loobumiseks ja negatiivsete tagajärgedega, sealhulgas juhtimisõiguse kaotamisega, tulnuks arvestada enne rikkumise toimepanemist.¹⁵⁸ Riigikohus on öelnud, et töökoha kaotamise võimalus ei saa olla iseenesest mootorsõiduki juhtimise äravõtmist välistavaks asjaoluks, sest KarS § 50 lg 2 kohaselt ei tohi mootorsõiduki juhtimise õigust ära võtta üksnes isikult, kes kasutab seda sõidukit liikumispuude tõttu.¹⁵⁹

Reeglina tähendab juhtimisõiguse äravõtmise seda, et kaotatakse õigus juhtida mistahes mootorsõidukit. Samas pole välistatud, et juhtimisõiguse äravõtmise piirdub vaid konkreetset liiki mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega (nt ühissõiduk). Või siis välistatakse teatud liiki põllumajanduses kasutatavad sõidukid. Ent tegemist on pigem eranditega, sest süütegu ei ole seotud mitte sõiduki liigi, vaid süüdistatava liikluskäitumisega.¹⁶⁰

Juhtimisõiguse äravõtmise on riigi jaoks karistusena vähekulukas ning karistusliigina on sellel liiklussüüteoga tihe seos. Isiku käitumist piiratakse valdkonnas, milles süütegu toime pandi.

Samas rõhutatakse karistusseadustiku kommenteeritud väljaandes, et seda seisukohta saab rakendada kooskõlas § 32 sätestatud süüpehmisõigustega ja lähtudes § 56 lõikes 1 ette nähtud karistuse mõistmise üldalustest. Süüpehmisõiguste kohaselt on isiku süü individuaalne ja ainult süü saab määrata isikule mõistetava karistuse liigi ja määra, sh kohaldatava lisakaristuse määra. Ühiskonna turvalisuskaalutluse arvestamine § 56 lõike 1 nimetatud preventsiivõiguste raames ei ole vastuolus süüpehmisõigustega.¹⁶¹

¹⁵⁵ RKKKo 3-1-1-122-13, p 9

¹⁵⁶ RKKKm 3-1-1-54-07, p. 6

¹⁵⁷ RKKKm 3-1-1-55-07, p. 6

¹⁵⁸ TMKo 25.11.2013, kriminaalasi 1-13-9796

¹⁵⁹ RKKKo 3-1-1-26-10, p. 7.3

¹⁶⁰ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 157.

¹⁶¹ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 1019

Lisakaristuse kohaldamist peab põhjendama ja kaaluma. Selle kohaldamine ei saa ega tohi toimuda mehhaaniliselt. Põhjendamiskohustuse täitmata jätmine kohtu poolt toob endaga kaasa kohtuotsuse tühistamise tervikuna ja asja saatmise uuele sisulisele arutamisele.¹⁶²

Juhtimisõiguse äravõtmine on väga levinud karistus nii Eestis kui ka Euroopas üldiselt. 2007. aastal läbi viidud kohtupraktika analüüsi kohaselt määratakse juhtimisõiguse äravõtmist kui lisakaristust joores juhtimise eest 90%-il juhtudest.¹⁶³ Hilisemad kohtupraktika analüüsid on näidanud, et juhtimisõiguse äravõtmist on kohtud lisakaristusena hakanud vähem rakendama. Näiteks 2011. aastal jõustunud kohtuotsuste analüüsist nähtub, et juhtimisõigus võeti ära 66% juhtudest. Justiitsministeeriumi 2012. aasta esimese poolaasta kohta läbi viidud analüüsist selgub, et juhtimisõigus võeti isikult ära 58% juhtudest.¹⁶⁴ Kõige pikemaks ajaks võetakse juhtimisõigus ära reaalse vangistusega isikutelt, kelle puhul on süütegude korduvus muud liiki karistusega isikutega võrreldes suurem ning see on tõenäoliselt mõjutanud ka perioodi pikkust, milleks juhtimisõigus ära võetakse.¹⁶⁵ Teisalt tasub ära märkida, et ehkki keskmiselt võetakse kõige pikemaks ajaks juhtimisõigus ära reaalse vangistusega karistatult isikutelt, siis rakendati seda vaid pisut enam kui pooltel karistatutest (53%).

Juhtimisõiguse äravõtmist võib pidada ka võrdlemisi tõhusaks meetmeks. Analüüside kohaselt vähendab juhtimisõiguse äravõtmine liiklusõnnetuste arvu ligi 18% võrra.¹⁶⁶ Samas näitavad Eesti andmed, et 15% juhtimisõiguse äravõtmisega karistatutest tabati hiljem joores sõidukijuhtimiselt.¹⁶⁷

Juhtimisõiguse äravõtmisel on hoolimata selle positiivsetest külgedest ka puudusi. Ehkki see karistus piirab isiku käitumist valdkonnas, milles süütegu toime pandi, mõjutab see karistus lisaks konkreetsele isikule ka teisi inimesi. Eelkõige mõjutab see karistus inimese igapäevaelu, kuna piiratud on tema võimalused sõita tööle või viia last lasteaeda, kooli, trenni

¹⁶² RKKK 3-1-1-27-08, p. 18

¹⁶³ U. Klopets, T. Reinthal. Kohtupraktika analüüs. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2009, lk 53-54. – Arvutivõrgus kättesaadav: www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf (18.04.2018)

¹⁶⁴ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Kriminaalpoliitika analüüs. *Sine loco*, Justiitsministeerium 2012, nr 6, lk 7. Arvutivõrgus: www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57056/Joobes+juhtimise+s%FC%FCteod+I+poolaastal+2012.pdf (18.04.2018)

¹⁶⁵ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 26. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹⁶⁶ R. Elvik, T. Vaa. The Handbook of Road Safety Measures. Oxford, UK: Elsevier Ltd 2004, lk 264.

¹⁶⁷ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 34. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

või nagu näiteks ühe Riigikohtu lahendi puhul, ka ravile.¹⁶⁸ Kui inimese ametikoht eeldab juhtimisõiguse olemasolu, siis võib juhtimisõiguse äravõtmisega kaasneda ametikoha kaotus, mis on eriti ränk juhul, kui karistatava näol on tegu pere ainsa toitjaga.

Kirjeldatud olukorrad on peamised põhjused, miks inimesed jätkavad liikluses osalemist ka siis, kui neilt on juhtimisõigus ära võetud. Uuringute kohaselt võib rikkujate arv jääda 25—27% piiresse.¹⁶⁹ Juhtimisõiguse äravõtmise probleemsus peitub ka asjaolus, et vahelejäämise risk on madal. Seda kinnitab ka Euroopas läbi viidud küsitlus, mille andmetel 26% juhtidest tunnistas, et neid on viimase kolme aasta jooksul alkoholi tarvitamise osas testitud.¹⁷⁰ Olukord Eestis on mõnevõrra parem, kuna Eesti on ilmselt joobekontrollide suhtarvult Euroopas esikohal. 2015. aastal läbi viidud küsitluse kohaselt oli kainust kontrollitud 54% küsitletutest. Need näitajad on lähedased 2010. aasta küsitluse tulemustele, mille kohaselt oli joobekontrolliga kokku puutunud 69% juhtidest.¹⁷¹

Võrdluseks leidis 2008. aastal Eestis läbi viidud uuringu kohaselt 91% küsitletutest, et ei pea politseile vahele jäämist võimalikuks sellisel juhul, kui valivad liiklemiseks vaiksema liiklusega kõrvaltee. 83% vastanutest pidas aga juhtimisõiguse äravõtmist karistusena ebatõhusaks. Samast uuringust nähtub, et joobes juhtimise eest süüdi mõistmise hetkel oli juhtimisõigus olemas 66% juhtidest ning puudus või oli juhtimisõigus kohtuvälise menetleja või kohtu poolt karistusena ära võetud 34% juhtidest.¹⁷²

Teisest läbiviidud uuringust selgus, et 32% isikutest, kes on joobes juhtimise eest kaks korda süüdi mõistetud, ja 61% isikutest, kes on joobes juhtimise eest kolm korda süüdi mõistetud, paneb toime uusi rikkumisi või satub liiklusõnnetustesse sel ajal, kui nende juhtimisõigus on ära võetud.¹⁷³

See võib olla tingitud asjaolust, et juhtide testimine on üks kulukamaid järelevalvemeetodeid. Seega tekib ebamugav olukord, kus juhtimisõiguse äravõtmine karistusena on küll odav ja tõhus, ent järelevalve selle üle kallid ja tülikas.

¹⁶⁸ RKKKm 3-1-1-55-07

¹⁶⁹ J.L. Nichols, H. Laurence Ross. The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers. - Alcohol, Drugs and Driving 1990/6, No 2, p 103. – Arvutivõrgus kättesaadav: http://profiles.nlm.nih.gov/nn/b/c/y/b/_/nnbcyb.pdf (18.04.2018)

¹⁷⁰ P.Anderson Reducing Drinking and Driving in Europe. London: Institute of Alcohol Studies 2008, lk 11.

¹⁷¹ A. Ahven. Kui palju on liikluses joobes juhte? Kriminaalpoliitika teemaleht nr 1/2016, lk 3

¹⁷² K. Roopärg-Abel. Joobes juhtide retsidiivsus ja selle põhjused (Lääne Politseiprefektuuri Pärnu politseiosakonna näitel). Lõputöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia Politseikolledž 2008, lk 55

¹⁷³ National Highway Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts. Vehicle and License Plate Sanctions.

Statistika kohaselt võeti juhtimisõigus lisakaristusena ära keskmiselt neljaks kuuks.¹⁷⁴ Seevastu väärteo korral võeti juhtimisõigus ära keskmiselt viieks kuuks.¹⁷⁵

2.5. Rahaline karistus

KarS § 424 lg 1 kohaselt karistatakse mootorsõiduki joores juhtimise eest rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Rahalise karistuse kohaldamine on korduva joores seisundis sõitmise puhul välistatud.

KarS § 44 lõige 1 näeb ette, et kohus võib kuriteo eest mõista rahalise karistusena minimaalselt kolmkümmend ja maksimaalselt viissada päevamäära. Sama sätte lõike 2 kohaselt loetakse, et rahalise karistuse päevamäära suuruse arvutab kohus süüdlase keskmise päevasissetuleku alusel. Kohus võib seejuures päevamäära erandlike asjaolude tõttu vähendada või hoopis süüdlase elatusasemest lähtuvalt suurendada. Arvestatud päevamäär ei tohi siiski olla väiksem miinimumpäevamäärast. Miinimumpäevamäära suuruseks on 10 eurot ning päevamäära väljendatakse kümnesendise täpsusega. Alaealisele isikule tohib kohus mõista rahalise karistusena kolmkümmend kuni kakssada viiskümmend päevamäära, ent rahalist karistust ei mõisteta alaealisele isikule, kellel sissetulek puudub.

Päevamäära suurus on subjektiivne kriteerium, mis kajastab süüdlase varanduslikku seisundit. Süüdlase varalise seisu silmaspidamise kaudu arvestab see konkreetse süüaluse karistustundlikkust, et saavutada süüle vastava rahalise karistuse mõistmine.¹⁷⁶

Keskmine päevasissetulek arvutatakse lähtudes süüdlase suhtes kriminaalmenetluse alustamise aastale vahetult eelnenud aasta või, juhul kui need andmed ei ole kättesaadavad, sellele aastale eelnenud aasta tulumaksuga maksustatavast tulust, millest on maha arvatud tulumaks. Vabariigi Valitsuse 13.08.2002 määruse nr 264 „Keskmise päevasissetuleku arvutamise, keskmisest päevasissetulekust mahaarvamiste tegemise, elatusaseme väljaselgitamise ning keskmise päevasissetuleku arvutamiseks ja elatusaseme väljaselgitamiseks vajalike andmete väljanõudmise, esitamise ja vormistamise kord“ kohaselt

¹⁷⁴ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 25 Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joores-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹⁷⁵ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 20. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joores-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018) Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joores juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 8

¹⁷⁶ RKKKo 3-1-1-144-13, p 23

tuleb päevamäära suuruse leidmiseks esmalt välja selgitada süüdlase aastanetosissetulek tulumaksuga maksustatava tulu põhjal ning seejärel leitakse tema keskmine päevasissetulek. Määruse § 7 kohaselt on päevasissetulek üks neljasajandik süüdistatava aastanetosissetulekust. Päevasissetulekut vähendatakse süüdistatava iga alaealise ülalpeetava kohta ja võlgade puhul. Samuti on võimalik päevasissetulekut vähendada elamiseks hädavajalike kulude katmiseks.

Kuna aastanetosissetulek arvutatakse tuludeklaratsiooni andmete alusel, siis ei pruugi päevasissetuleku suurus olla vastavuses isiku tegeliku sissetulekuga. Peamiselt põhjustel, et andmed on vananenud, isik on töötanud mitteametlikult või ei ole tuludeklaratsioonis kõiki oma tulusid, sealhulgas välismaal teenitud tulu, kajastanud. Juhul, kui süüdlase andmed ei ole Maksu- ja Tolliameti tuludeklaratsiooni põhjal kättesaadavad, leitakse süüaluse netosissetulek süüdlasele tehtud tulumaksuga maksustavate väljamaksete põhjal, mis tuvastatakse Maksu- ja Tolliameti või süüdlase tööandja andmete alusel. Kui needki andmed on eluliselt ebausutavad või ebapiisavad või esineb vastuolu süüdlase tegeliku sissetulekuga, siis selgitatakse keskmise päevasissetuleku arvutamiseks vajalik tulu välja süüdlase elatustaseme põhjal, arvestades tema kohta kriminaalmenetluse käigus tuvastatud asjaolusid või kogudes tema kohta täiendavaid tõendeid.¹⁷⁷

Rahalise karistuse osakaal joores juhtimise kuritegude eest on 11%¹⁷⁸ ning see osakaal on aastatega langenud. Rahalise karistuse madal osakaal karistusliikide seas on mõnevõrra üllatav. Siinkohal on märgitud, et üheks põhjuseks võib olla asjaolu, et kriminaalmenetluses lisanduv sundraha ja menetluskulude tasumise kohustus on juba iseenesest suureks rahaliseks koormaks ning Eesti elatustaseme juures pole rahalise karistuse mõistmine ning täitmine üldjuhul realistlik.¹⁷⁹ Kui arvestada, et keskmine joores juht teenib kas miinimumi või selle lähedast töötasu, siis võib seda põhjendust pidada usutavaks. Keskmine rahalise karistuse suurus on aastatega tõusnud, olles 2016. aastal keskmiselt 1500 eurot.¹⁸⁰ Kõige suuremaid rahalisi karistusi määratakse Harju Maakohtus, kus keskmine rahaline karistus on ligi 1900

¹⁷⁷ P. Pikamäe, J. Sootak. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015, lk 143

¹⁷⁸ J. Salla, L-M Kadaksoo, Karistuspraktika joores juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 1

¹⁷⁹ A. Ahven. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 28. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joores-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹⁸⁰ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joores juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 4

eurot. Kõige madalam on see Viru Maakohtus, kus keskmine rahaline karistus on 994 eurot.¹⁸¹ Seega on vahe peaaegu kahekordne.

Praktikast nähtub, et suurem päevamäärade arv ehk suurem rahalise karistuse summa mõistetakse välja raske rikkumise korral. See kõneleb eelkõige süüte raskusest, mitte niivõrd isiku kõrgemast sissetulekust. Asjaolu, et rahalise karistuse puhul lähtutakse eelkõige süüte raskusest, muudab selle karistuseliigi mõju hindamise keerulisemaks.

Justiitsministeeriumi analüüsis vaadeldi kahe 2011. aastal rahalise karistuse saanud grupi näitel süüte korduvust aastatel 2012—2014. Selleks jagati süüdi mõistetud inimesed rahalise karistuse suuruse alusel kahte gruppi. Esimese grupi moodustasid isikud, kellele mõisteti karistuseks kuni 723 eurot ning teise grupi isikud, kellele mõisteti karistuseks üle 723 euro. Üllatuslikult selgus kahe grupi karistusi ja järgnenud käitumist analüüsides, et esimese ja teise grupi süütegude korduvuse vahel erinevused puudusid. Mõlemal juhul tabati joobes sõidukijuhtimise süüteolt 15%.¹⁸²

Kui kõrvutada see protsent keskmise retsidiivsuse tasemega, siis ilmneb, et see on võrdlemisi lähedane keskmisele retsidiivsuse tasemele. Seega võib järeldada, et rahaline karistus ei ole karistusliigina teistest mõjusam.

¹⁸¹ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 3-4

¹⁸² A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 36. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

3. Muud alternatiivid ja mõjutusvahendid

3.1. Ennetus- ja raviprogrammid

Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) andmetel on liiklusõnnetused vigastussurmade olulisim üksikpõhjus ja noorema elanikkonna peamine surmapõhjus Euroopas. Vigastussurmade ennetamiseks on kõige tähtsam ennetamise esmane tasand, mis tegeleb põhjuste uurimise, analüüsimise ja erinevate sekkumismeetodite väljatöötamisega ning tegevuste planeerimisega. Ennetustegevus lähtub ideest, et inimeste käitumine on mõjutatav. Seepärast peaksid riiklikud ennetusprogrammid surmajuhtumite vähendamiseks sisaldama riskigrupi käitumist mõjutavaid meetmeid.

Erinevad programmid alkoholiprobleemidega sõidukijuhtide mõjutamiseks, on väga levinud ning näiteid leiab pea igast riigist. Enamasti on tegu spetsiaalsete liiklusohutusprogrammidega, mille eesmärk on ennetada joobes sõidukijuhtimisi, vähendades seeläbi ka süütegude kahjulikke tagajärgi. Oluline on nende programmide juures, et nad ei keskendu karistamisele vaid inimeste käitumise ja väärtushinnangute muutmisele.

Eestis alustati liiklusohutusprogrammiga 2005. aastal. Eeskuju selleks võeti Soomest. Liiklusohutusprogramm on suunatud tingimisi vabastatud süüdimõistetutele, kes on allutatud käitumiskontrollile karistusseadustiku §-de 69, 74 või 76 alusel, ning keda on karistatud.

KarS § 424 kuriteos süüdi mõistetud isikutele on kriminaalhooldusel viibimise ajal ja ka vanglates pakutud liiklusohutusprogrammi (edaspidi LOP) läbimist. Tegu on kümnetunnise programmiga, mis on jagatud erinevatesse etappidesse. Esimesed kaks tundi käsitleb kriminaalhooldusametnik isikuga tema olukorda ja joobes sõidukijuhtimisega seonduvat. Sellele järgneb kuus tundi rühmatööd, mille viib läbi liikluskoolitaja. Programmi kahel viimasel tunnil jätkab kriminaalhooldusametnik probleemide lahkamist ja edasise tegevusplaani sõnastamist. LOP on suunatud karistusest tingimisi vabastatud süüdimõistetutele, kes on allutatud käitumiskontrollile ning keda on karistatud liiklussüüteo, eelkõige KarS § 424 alusel. Programmi eesmärk on uusi joobes sooritatud liiklusrikkumisi tõkestavate muutuste käivitamine ja toetamine.¹⁸³

2008. aastal läbi viidud uuringu tulemused ei ole kõige paremad retsidiivsuse mõju hindamiseks, kuivõrd LOPi suunati keskmiselt sagedamini joobes sõidukijuhtimise eest

¹⁸³ A. Ahven, A. Kruusement, B. Tammiste, Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs, Justiitsministeerium 2008, lk9

karistatud isikud. Kriminaalmenetlusregistri andmete analüüsisist nähtus, et 27 isikut 234-st olid programmi läbimise järgselt pannud toime mõne süüteo. Seejuures joobes sõidukijuhtimist esines 11 isiku puhul.¹⁸⁴

Statistika näitab, et süüdimõistetute huvi programmi vastu on olnud leige. 2012. aastal suunati programmi 306 isikut, kellest 266 isikut programmi ka läbisid. 2013. aastal olid vastavad arvud 327 ja 291. LOP-i läbinute osakaal moodustab süüdimõistetute arvust umbes kümnendiku.¹⁸⁵

LOPi kitsaskohana tuuakse esile süüaluste vähest motiveeritust programmis osalemiseks. Samuti on tegu meetmega, mis tegeleb juba süüteo toime pannud isikutega, seega tagajärgedega. Selleks, et vältida joobes juhtimist, on võimalik alustada ennetustegevusega juba autokoolis.

Justiitsministeerium analüüsis 2015. aastal joobes sõidukijuhtimise ulatust, karistuspraktikat ja retsidiivsust. Nimetatud analüüsis tuuakse välja soovitusel, mille kohaselt tuleks enam tähelepanu pöörata joobes sõidukijuhtide sõltuvusprobleemidele ning liikluskäitumisega seotud hoiakutele, teadmistele ja oskustele. Esimese osas soovitatakse tagada sobivate ravivõimaluste ja programmide olemasolu ning võimalused erinevatesse programmidesse suunamiseks. Samuti tuuakse esile selliste isikute tunnused, kellele tuleks süüteo kõrgema riski tõttu tähelepanu pöörata. Nendeks tunnusteks on suur alkoholisaldus veres (vähemalt 2,5 mg/g), narkojoove, muu raske liiklusalane rikkumine, kehtiv karistus joobes sõidukijuhtimise eest ning vähemalt kaks kehtivat karistust psühhotroopsete ainete väikeses koguses valdamise või arsti ettekirjutuseta tarvitamise eest.¹⁸⁶

Nimetatud kriteeriume tuleb pidada asjakohaseks, kuna käesoleva töö eelnevatest peatükkidest järeldub, et raske joove, narkojoove ja varasemad rikkumised on selgelt seotud suurema retsidiivsusriskiga. Samas võib alkoholisaldus veres olla madalam kui ettepanekus toodud 2,5 mg/g, kuna Soomes läbi viidud uurimustest on teada, et sõidukijuht, kelle veres on alkoholi alates 1,2 mg/g, paneb uue rikkumise toime 2,5 korda suurema tõenäosusega,

¹⁸⁴ A. Ahven, A. Kruusement, B. Tammiste, Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs, Justiitsministeerium 2008, lk 53-54

¹⁸⁵ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 27. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

¹⁸⁶ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 2-3. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

võrreldes isikuga, kelle veres oli väiksem alkoholisaldus. Seega ei pea inimese ohtlikuks hindamisel olema tegu üliraske joobega.

Justiitsministeeriumi analüüsis tehakse ka ettepanek, et suurema retsidiivsuse riskiga isikute puhul tuleks tellida kohtueelne ettekanne hindamiseks isiku riske ja vajadusi ning leidmaks seeläbi talle sobilikud mõjutusvahendid. Vastavalt vajadusele tuleks kasutada kas sõltuvusravi või kõrge riskiga mootorsõidukijuhtidele mõeldud programmi. Nimetatud ettepanek on mõistlik, kuna seeläbi tagatakse konkreetse inimese vajadustest lähtuv käitumise mõjutamine. Seaduses ette nähtud karistused ei oma erilist mõju retsidiivsusele kalduvate rikkujate puhul ning seepärast on vaja keskenduda süüaluse käitumise mõjutamisele.

Ettepanekus kirjeldatud süsteemiga analoogne meede on kasutusel Soomes. Soomes suunatakse autojuhid, kes on tabatud roolist alkoholihoobes kolmeaastase perioodi jooksul vähemalt kahel korral, arstlikule ülevaatlusele. See tähendab, et spetsiaalse ettevalmistusega arst hindab isiku sobilikkust ja seda, kas tal on sõltuvusprobleeme. Kui peaks ilmnenema, et isik ei ole sobilik autot juhtima, siis on arstil seadusest tulenev kohustus informeerida sellest ka politseid.¹⁸⁷

Probleemina tuuakse aga esile, et see süsteem on kulukas. Kui isikul diagnoositakse sõltuvusprobleem, siis sellele järgnev ravi kujutab endast koormat tervishoiusüsteemile. Teisest küljest suunatakse inimene selliselt siiski ravile ning seeläbi on võimalik vähendada tulevikus tekkivaid võimalikke tervisekahjusid.

Sõltuvusravi küsimus viib aga järgmise suure probleemini, milleks on selle kättesaadavus. Tervisearenguinstituudi hinnangul ei ole sõltuvusravi kättesaadavus Eestis piisav. Arvestades, et Eestis on alkoholisõltuvuse esinemissagedus Euroopa Liidu keskmisega võrreldes kõrgem, peaksid alkoholisõltuvuse ravivõimalused olema siin paremini kättesaadavamad. Lisaks tuuakse esile, et Eestis puudub nüüdisaegne tõendus põhine alkoholisõltuvuse diagnostika ja ravijuhis.¹⁸⁸ Selle valguses oleks küsitav ka eelmainitud ettepaneku realiseerumine, kuna see seab eelduseks tõhusa ravisüsteemi olemasolu. Alkoholisõltuvuse diagnostika ja ravijuhise puudumisel tekib ka küsimus suutlikkusest määrata ja diagnoosida alkoholisõltuvust ning seeläbi ka suutlikkusest saata probleemseid mootorsõidukijuhte ravile.

¹⁸⁷ U. Meesmann; M. Rossi. Drinking and Driving: learning from good practices abroad. 2015, Belgian Road Safety Institute – Knowledge Centre Road Safety, lk 24

¹⁸⁸ Alkoholi poliitika roheline raamat. Sotsiaalministeerium. 2014, lk 38. Arvutivõrgus kättesaadav: http://www.tai.ee/images/PDF/Alkoholipoliitika_roheline_raamat.pdf (18.04.2018)

Alkoholisõltuvuse statsionaarne ravi piirdub lühiaegse detoksikatsiooniga alkoholivõõrutusseisundil. Detoksikatsiooni käigus ei kavandata pikemaajalisi tegevusi alkoholitarvitamise vähendamiseks ega lõpetamiseks. Seega on tegu lühiajalise meetmega.

Ühtlasi märgitakse probleemina ära häbimärgistamine, mille tõttu inimesed ei julge alkoholiprobleemi korral abi otsida. Niisamuti on probleemiks inimeste üldine madal teadlikkus alkoholi ohtlikkusest ja alkoholisõltuvusest kui haigusest.

Positiivse näitena saab siinkohal esile tuua pilootprogrammi, mis viidi läbi Lõuna Ringkonnaprokuratuuris Tartu kohtumaja tööpiirkonnas. Ettepaneku pilootprogrammi läbiviimiseks tegi Justiitsministeerium 2016. aastal. Ettepaneku kohaselt pakuti esmakordselt mootorsõiduki joores juhtimiselt tabatud isikutele võimalust karistusest pääseda sellisel juhul, kui nad nõustuvad oma alkoholisõltuvust ravima. Lisaks oli programmis osalejale kohustus läbida MTÜ Eesti Liikluskäitumise Arenduskeskuse sotsiaalprogramm „Alkoholi piirmäär ületanud mootorsõidukijuhtide rehabilitatsiooniprogramm.“ Programmis osalemise kulud kandis osaleja.¹⁸⁹

Programmiga alustati 2017. aasta sügisel ning seal osales 130 inimest. Suur osa programmis osalejatest tunnistasid kas alkoholi kuritarvitajateks või sõltlasteks, mis tähendas, et nad vajasisid meditsiinilist sekkumist alkoholitarvitamise häire kontrolli all hoidmiseks. Nii suur osakaal oli üllatus nii prokuratuurile kui ka Justiitsministeeriumile. Programmiga joonistusid välja ka kitsaskohad. Esimene ja kõige suurem probleem tekkis meditsiinisüsteemi vähese ressursiga. Lisaks toodi välja arstide eetilised dilemmad.¹⁹⁰ Kuna programmiga alustati hiljuti, siis ei ole käesoleval hetkel andmeid selle kohta, kuidas programm on joores seisundis sõidukijuhtimist mõjutanud.

Sõltuvusravi karistuse alternatiivina aitab hoida kokku menetluskulusid ning tagada karistuste proportsionaalsust. Sõltuvusravi võimaldamine isikutele, kellel on sõltuvushäire, oleks ehk üks kulukamatest meetmetest, ent ka tõhusamatest valikutest.

3.2. Järelkoolitus ja selle mõju

Joores sõidukijuhid kujutavad olenemata east, kogemusest, soost või muudest teguritest, endast ohuallikat. Erinevad järelkoolitused on levinud mitmetes riikides. Järelkoolituste mõju

¹⁸⁹ Prokuratuuri aastaraamat 2017. Lk 41-42. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.prokuratuur.ee/et/prokuratuuri-aastaraamat-2017> (18.04.2018)

¹⁹⁰ Prokuratuuri aastaraamat 2017. Lk 42. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.prokuratuur.ee/et/prokuratuuri-aastaraamat-2017>

inimeste edasisele käitumisele võib erineda olenevalt programmi üleehitusest ja inimeste enda motiveeritusest. Siiski näitavad reeglina uuringud positiivseid tulemusi ja retsidiivsuriski vähenemist. Seejuures on programmis osalenud juhtide tagasiside valdavalt positiivne. Järelkoolituse eesmärk on mõjutada inimest seaduskuuleka liikluskäitumise suunas, tehes seda läbi grupiviisilise nõustamise protsessi. Teisisõnu on eesmärk mõjutada koolitusel osalejate mõttemaailma selliselt, et koolituse läbimise järgselt oskaksid nad teadvustada ja vältida riskikäitumist liikluses.

Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr. 60 „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad“ § 41 on järelkoolitus mõeldud Eestis esmase juhiloa omanikele, kellelt on juhtimisõigus ära võetud. Järelkoolituse viib läbi psühholoog või järelkoolitaja. Põhjus, miks järelkoolituse viib läbi psühholoog, mitte aga näiteks mootorsõidukijuhi sõiduõpetaja, peitub asjaolus, et psühholoog on omandanud inimese psühhoterapeutilise mõjutamise võtted ning erialaõppe kaudu kliendi ja patsiendi eetilise kohtlemise põhimõtted.

Mis puutub sellise järelkoolituse mõjusse, siis ei ole Eestis seda analüüsitud. Määruse seletuskirjas viidatakse muu maailma praktikale ning tuuakse välja, et psühholoogilise järelkoolituse mõju-uuringud on näidanud, et vähemalt 60% nõustamist saanud juhtidest ei satu järgmise viie aasta jooksul sama probleemiga politsei registrisse.¹⁹¹

Ehkki järelkoolitust on pakutud alates 1. juulist 2011, ei ole järelkoolituse mõju korduvatele liiklusrikkumistele uuritud. Eeltoodust nähtub samuti, et autojuhtidele, kes on alkoholi joobes juhtimisega vahele jäänud, pakutakse järelkoolitust, ent seda eeldusel, et tegu on esmase juhiloa omanikega.

Näiteks uuriti 1999. aastal Inglismaal ja Wales'is 20 000 autojuhti, keda oli karistatud korduva joobes juhtimise eest. Neist 3273 osales vabatahtlikult järelkoolitusel eesmärgiga vähendada seeläbi oma karistust. Järelkoolituse tulemused näitasid, et 3,4% autojuhtidest, kes oli kursusel osalenud, pani järgneva kolme aasta jooksul toime uue joobes juhtimisega seotud

¹⁹¹Majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määruse nr 60 „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad“ muutmise eelnõu. Kättesaadav arvutivõrgus <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/3a7c3b07-39e1-4061-b860-ecf4bf685bd4> (18.04.2018)

süüteo. Võrdluseks pani samal perioodil uue joores juhtimisega seotud süüteo toime 9,6% autojuhtidest, kes koolitusel ei osalenud.¹⁹²

Umbes samasugusele tulemusele on jõutud ka Saksamaal. Saksamaal osalesid küll autojuhid, keda oli karistatud narkojoobes juhtimise eest, ent järelkoolitusel osalenutest mõisteti 8,8% osalejatest järgmise kolme aasta jooksul uuesti süüdi. Ehkki see number on suurem kui alkoholi tarvitanud juhtide seas, siis on see märkimisväärselt väiksem võrrelduna nende autojuhtidega, kes järelkoolitusel ei osalenud. Järelkoolitusel mitteosalenud juhtidest pani uue samalaadse süüteo toime 21,2%.¹⁹³

Euroopa järelkoolituste struktuuri on uuritud projekti Druid raames. Druidi projekti tulemustest selgus, et järelkoolituste programmid varieerusid oluliselt nii grupi suuruse kui ka kestvuse osas. Oli riike, kus järelkoolitus viidi läbi kolmeliikmelistes gruppides, kui ka neid, kus järelkoolitus toimus 20-liikmelises grupis. Samuti oli riikide praktika erinev selles osas, mida koolitusel osalemine autojuhtidele kaasa tõi. Järelkoolitusel osalenud autojuhtidele pakuti, et seeläbi taastatakse nende juhtimisõigus või vähendatakse nende karistuspunkte, juhul kui riigis on kasutusel nn veapunktsüsteem.¹⁹⁴

Saksamaal on näiteks kasutusel neli erinevat programmi, olenevalt toimepandud süüteost. Alkoholihoobes juhtimise eest karistatutele mõeldud järelkoolitusprogramm jaguneb kolmeks, eristades esmakordseid rikkujaid, korduvrikkujaid ja neid, kellel on veres olnud eriti kõrge alkoholisaldus.¹⁹⁵ Üldjuhul soovitatakse selleks, et programm avaldaks positiivset mõju, eristada alkoholihoobes rikkujad alkoholiga mitte seotud rikkujatest. Samuti soovitatakse eristada esmase juhiloa omanikke kogenud juhtidest.¹⁹⁶ Eesti järelkoolitusprogrammis ei ole selge, kas alkoholihoobes rikkujaid eristatakse teistest rikkujatest või mitte. Avalikult arutivõrgust leitavad programmid on üldjuhul lakoonilised loenguvormis tundide tutvustused. See ei ole aga piisav hindamiseks nende sisu ja seega tõhusust liiklusalase käitumise muutmisel. Küll aga tuleks kaaluda järelkoolituse võimaldamist ka autojuhtidele,

¹⁹² Barodej, J. (2010). The evaluation of driver rehabilitation programmes. Arutivõrgus http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf

¹⁹³ Barodej, J. (2010). The evaluation of driver rehabilitation programmes. Arutivõrgus http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf

¹⁹⁴ Barodej, J. (2010). The evaluation of driver rehabilitation programmes. Arutivõrgus http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf

¹⁹⁵ Barodej, J. (2010). The evaluation of driver rehabilitation programmes. Arutivõrgus http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf

¹⁹⁶ Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz G. (2002). EU-Project „Andrea“, Analysis of driver rehabilitation programmes. Austria, Viin

kes on kogenud juhid ning mitte piirata järelkoolituse võimaldamist selle alusel, kas tegu on esmase juhiloa omanikuga või mitte.

Ehkki eelnevalt on käsitletud rikkumisele järgnevat järelkoolitust ja seeläbi juhtide mõjutamist, on uuritud ka autokoolide õppeprogrammide mõju autojuhtide edasisele liikluskäitumisele. Tartu Ülikooli teadlased on uurinud psühholoogilise sekkumise mõju algajate autojuhtide riskeerivale käitumisele liikluses. Algajad juhid valiti põhjusel, et nende puhul on oluline roll riskiteadlikkusel ja isikliku haavatavuse tajumisel. Uuringu eesmärgiks oli kontrollida, kas lühike psühholoogiline sekkumine evib mõju algajate autojuhtide liikluskäitumisele ning selgitada välja, kas sekkumise mõju sõltub isiksuseomadustest ja võimekusest.

Püstitatud hüpoteesi kontrollimiseks osales uuringus 1889 õpilast Tallinna ja Tartu autokoolidest. Osalejad jagati juhuslikult sekkumisrühma ja kontrollrühma. Samuti tuli osalejatel täita küsimustik oma sotsiaaldemograafiliste näitajate, alkoholiprobleemide ja vaimse võimekuse kohta. Sekkumisrühmale korraldati loenguid 15—30-liikmelistes gruppides. Sekkumise peamine eesmärk oli tõsta tulevaste autojuhtide teadlikkust impulsiivsusest selliselt, et nad tunneksid ära enda ja teiste impulsiivsed kalduvused. Samuti oli olulisel kohal enesejälgimine, et inimesed tajuksid oma riskikalduvusi ja oskaksid märgata olukordi, mis on neile seepärast ohtlikud. Kolmanda olulise teemana käsitleti eneseregulatsiooni, õpetades kontrollrühmale, et oma käitumist on võimalik muuta mõtlemise muutmise kaudu.¹⁹⁷

Aasta pärast koolituse läbimist analüüsiti politsei liikusrikkumiste andmebaasist, kuidas olid uuringus osalenud noored juhid liikluses hakkama saanud. Tulemusi analüüsides selgus, et riskikoolituse läbinud rühmas oli liikusrikkumisi toime pannud juhte poole vähem kui kontrollrühmas. Seega saab järeldada, et lühisekkumine autokoolides on tõhus strateegia vähendamaks liikusrikkumisi algajatel juhtidel nende esimese sõiduaasta jooksul. Sekkumine omab mõju ka siis, kui võtta arvesse teiste liikluskäitumist ja muid õnnetusi mõjutavaid tegureid nagu sugu, vanus ja isiksuseomadused.

Ennetuse seisukohalt tuleks kaaluda ühiskonnas teadlikkuse tõstmist eestkätt alkoholi tekitatavast joobest, mis aitaks adekvaatsemalt hinnata kainenemisele kuluvat aega. Eestis läbi

¹⁹⁷ D. Eensoo, M. Paaver, Drunk Driving Among Novice Drivers, Possible Prevention with Additional Psychological Module in Driving School Curriculum, *Annals of Advances in Automotive Medicine*, oktoober 3-5, 2011, lk 283

viidud küsitluse, mis uuris juhtide teadlikkust alkoholi mõjust, tulemused näitasid juhtide vähest teadlikkust kainenemisele kuluvast ajast. Juhid alahindasid tekkiva joobe mõju — meeste puhul oli mõju alahinnanud vastajate osakaal 39% ja naiste puhul 28%.

Ehkki teadlikkuse tõstmine on vajalik samm, seab see eelduseks, et alkoholijoobes liiklusrikkumised on toime pandud kas teadmatuses või oma oskuste ebaadekvaatses hindamisest. Kui aga küsimuse all on alkoholijoobes sõidukijuhtide retsidiivsus, siis nende süütegude põhjused peituvad muus kui väheses teadlikkuses. Seetõttu võib idee olla teavituskampaaniana küll tervitatav, ent selle mõju retsidiivsele liiklusalasele käitumisele on küsitav.

3.3. Alkoluku kui ennetava meetme mõju

Lihtsustatult öelduna on alkolukk seade, mis mõõdab alkoholitaset isiku väljahingatavas õhus. Kui isiku väljahingatavas õhus on alkoholisisaldus lubatud määrast suurem, siis ei lase alkolukk autot käivitada. Seejuures on võimalik reguleerida seadme mõõdetavat väljahingatava alkoholi lubatud määra. Oluline on märkida, et alkolukk ei anna enamasti juhile numbrilist teavet joobe olemasolu kohta, vaid annab juhile teada, kas ta on kõlbulik sõidukit juhtima. Kuidas alkolukk täpsemalt toimib, see oleneb siiski seadme töötamispõhimõttest.

Alkoluku eesmärk on joobes sõidukijuhtimist ennetada. Selleks ei piisa üksnes kainuse tõestamisest auto käivitamisel — alkolukkudel on ka korduvtestide süsteem, mis nõuab juhilt lisaks vähemalt ühte puhumist pärast auto käivitamist. See aitab vältida olukorda, kus keegi teine teeb juhi eest esmase puhumise ning alkoholi tarvitanud juht saab asuda sõidukit juhtima.¹⁹⁸ Korduvtesti vahe on juhuslik, kuid esimene korduvtest toimub enamasti kuni poole tunni jooksul alates sõiduki käivitamisest. Kui juht korduvtesti ei tee, siis hakkab tööle signaal, mis lakkab alles siis, kui auto süüde välja lülitatakse. Lisaks helisignaalile salvestatakse puhumise tulemused alkoluku mällu.¹⁹⁹

Vältimaks võimalikku manipuleerimist, on seadmed muudetud võltsimiskindlaks ning alkolukku kontrollitakse kas iga kuu või paari kuu tagant. Lisaks eeltoodule sisaldab alkolukk

¹⁹⁸ D.J. Beirness. Best Practices for Alcohol Interlock Programs. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation 2001, lk 55.

¹⁹⁹ D.J. Beirness. Best Practices for Alcohol Interlock Programs. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation 2001, lk 55-56.

endas ka salvestussüteemi, mis salvestab puhumistesti tulemused ja muud andmed. Nende andmete põhjal on võimalik kindlaks teha ka see, et isik autot kasutab.²⁰⁰ Viimane on oluline, kuna alkolukk ühendatakse konkreetse auto elektrisüsteemiga ning seda ei ole võimalik juhil niisama hõlpsalt kaasas kanda. Alkoluku mõte kaoks juhul, kui isik kasutaks alkoluku perioodil paralleelselt mitut sõidukit, millest vaid ühel on alkolukk.

Alkoluku kasutamise saab jagada niisiis kolmeks. Esiteks on kasutamine kohustuslik rehabilitatsiooniprogrammi osana ning teiseks vabatahtlik joobes juhtimist ennetava mõjutusvahendina.²⁰¹

Alkoluku eesmärk ei ole karistada, vaid anda isikule võimalus jätkata ohutult liikluses osalemist. Programm aitab ühtlasi inimesel alkoholi tarvitamist kontrolli alla saada. Mõnel pool pakutakse juhtidele võimalust jätta alkolukk autosse ka programmijärgselt, aga sel juhul korduvtestide ja andmete allalaadimise võimaluseta.²⁰²

Alkoluku kasutamise praktika Euroopas on väga erinev, niisamuti on erinevad alkolukuprogrammid. Seepärast erinevad riikide lõikes ka alkoluku tõhususega seotud tulemused. Samas on riikide praktika näidanud, et võrdluses juhtimisõiguse äravõtmisega, on alkolukk tõhusam. Juhid, kes kasutasid alkolukku, istusid alkoholijoobes rooli 60—90% väiksema tõenäosusega kui need, kellelt oli juhtimisõigus ära võetud.²⁰³ Samasuguseid optimistlikke numbreid näitas ka Rootsi pilootprojekt. Rootsi kohaldas alkolukku pilootprojektina esmalt 1999.—2002. aastani, kui paigaldati 300 alkolukku kauba- ja reisijaveo sõidukitele. Esimestel aastatel ei jäänud ükski projektis osalenu vahele alkoholijoobes sõidukijuhtimisega.²⁰⁴ Lisaks eelmainitud sõidukitele, olid alkolukud kasutusel ka õppesõiduautodel. Ehkki erasektoris on alkoluku kasutamine vabatahtlik, läksid mitmed ettevõtjad selle algatusega kaasa.

²⁰⁰ R.W. Elder et al. Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes. – American Journal of Preventive Medicine 2011/40 (3), lk 371.

²⁰¹ Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014 ,

lk 27. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET\(2014\)513993_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

²⁰² M. Löytty. Taking up the challenge for sober driving: Alcohol Interlocks. European Transport Safety Council Drink Driving Conference. Brussels: Finnish Transport Safety Agency 2012, p 6. – Arvutivõrgus kättesaadav: www.etsc.eu/documents/Loytty_ETSC_Drink_Driving_24.04.2012.pdf

²⁰³ SWOV Fact sheet. Alcohol interlock devices 2015. Arvutivõrgus kättesaadav: https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcolock.pdf

²⁰⁴ Bjerre, B. & Bergman, H. (2004): The Swedish ignition interlock programme; is it possible to forecast which DWI offenders will succeed in the programme and which will not? In: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety T2004, Glasgow

Justiitsministeerium on 2015.aasta kriminaalpoliitika analüüsis viidanud alkolukkude kui joobes sõidukijuhtimise riski vähendava meetme õiguslike eelduste loomist. Samas analüüsis on osundatud, et see võimalus võiks pigem kõne alla tulla kutselisel juhil oma töö ning juhtimisõiguse säilitamiseks. Teisalt ei pruugi alkolukule õigusliku aluse loomine olla hädavajalik ning tööandjatel on võimalik omal initsiatiivil rakendada alkolukke. Pidades silmas kutseliste sõidukijuhtide tööd, siis võiks olla eestkätt tööandjad huvitatud, et nende alluvad osalevad liikluses kainenena. Arvestades meediasse jõudnud juhtumite osakaalu, kus joobes juhte tabatakse nii koolibusside kui veoautode roolist, võiks eeldada suuremat tööandjate poolset huvi. Lisaks erasektori omapoolsele algatusele, on võimalik avalikul sektoril hangete kaudu seada tingimuseks, et kohaliku omavalitsuse piires toimuval reisijateveol oleksid bussid varustatud alkolukuga. Soomes on näiteks alkolukk kohustuslik koolibussidele ja laste päevahoidu korraldavale transpordile. Alkolukk on siiski kohustuslik vaid juhul, kui transpordi on tellinud kohalik omavalitsus.²⁰⁵ Soome on ainus riik, kus on alkolukk kohustuslik teatud liiki ühistranspordile.

Pärast testperioodi jõustus Rootsis 2012.aastal alkolukku reguleeriv seadus.²⁰⁶ Rootsis on alkolukk osa programmist, mis kaasab võimalikult palju inimesi. Olenevalt sellest, kui raske joobes isik roolist tabatakse, varieerub programmi pikkus. Raske joove tähendab autojuhile kahe aastast programmi, teistele isikutele kohaldub üheaastane programm. Samas kui üheaastase programmi jooksul ilmneb, et isik on alkoholisõltlane, pikendatakse programmi kahe aastani. Alkoholisõltlaseks peetakse isikut, kellel on vastav diagnoos või kui olemasoleva teabe alusel on võimalik teha kindlaks isiku alkoholi probleem.

Oluline on rõhutada, et alkoluku programmis osalemine ei evi mõju isikule määratud karistusele, mis on määratud joobes juhtimise eest. Alkoluku programm on eestkätt alternatiiv juhtimisõiguse äravõtmisele. Seega, kui isik keeldub programmis osalemast, võetakse tema juhtimisõigused ära sama pikaks ajaks, kui ta oleks pidanud osalenud programmis.²⁰⁷

Soomes viidi põhjalikum uuring läbi 2013.aastal, mis keskendus alkoluku kohaldamise tõhususele ja joobes sõidukijuhtimise vältimisele. Selles uuringus leiti, et alkoluku kohaldamine oli aidanud ära hoida vähemalt 12 000 juhtumit, kus inimene oleks muidu joobes

²⁰⁵ A. Vehmas, A. Sirkiä, T. Kinnunen, Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport. Trafi Publications 5/2012, lk 5

²⁰⁶ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om innehav av körkort med villkor om alkoholås. TSFS 2011:71. – Available: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/2011/?rulenummer=2011_71

²⁰⁷ O. Stenlund. Alcolock after drunk driving in Sweden. Dublin: Swedish Transport Agency 2012, lk 16 –

Arvutivõrgus kättesaadav:

www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr_Olof_Stenlund_Presentation.pdf

olekus sõidukit juhtinud.²⁰⁸ Teisalt püsis kõrgena ka nende isikute arv, kelle käitumist alkoholikk ei mõjutanud.

Sellegipoolest on uuringud näidanud, et alkoholikk vähendab retsidiivsust nii esma- kui korduvrikkujate seas.²⁰⁹ Kuna alkoholikk on näidanud sisuliselt samasugust mõju nimetatud kahe grupi osas, on teadlased leidnud, et alkoholiku programmi tuleks seega rakendada kõikide õigusrikkujate suhtes, selmet suunata seda korduvrikkujatele.

Näiteks on võrreldud korduvõigusrikkumist alkoholiku programmi läbinute seas nendega, kellelt võeti ära juhtimisõigus. Kahe aasta jooksul näitasid tulemused, et alkoholiku programmis osalenud isikutest pani 12 inimest 698-st toime 12 kuu jooksul alkoholiga seotud liikluskrüiteo. Samal ajal oli teises grupis see isikute arv 46 698-st.

USA-s, kus alkoholikk võeti esmakordselt kasutusele juba 1970ndatel, viidi aastatel 1990-2002 läbi mitmeid uuringuid, mis kinnitasid seda, et alkoholikk vähendab süütegude toimepanemist. Retsidiivsus vähenes 50-95%.²¹⁰

Siiski ei suuda alkoholikk mõjutada inimeste käitumist pikema ajaliselt. Alkoholikk on küll tõestanud olema tõhus meetod, ent retsidiivsuse risk on alkoholiku puhul umbes 25-30%. See tähendab, et ajal, mil alkoholikk on autos, väheneb retsidiivsus oluliselt, kuid alkoholikk ei oma püsivat mõju pärast alkoholiku eemaldamist.²¹¹

Kuna alkoholikk ei pruugi seega omada pikaajalist mõju juhi käitumisele, on kaalutud kaotada programmi fikseeritud ajavahemikud ja rakendada programmi seni, kuni isiku käitumist objektiivselt iseloomustavad näitajad lubavad.²¹² See tähendaks, et inimese käitumist jälgitaks seni, kuni ollakse veendunud, et ta on oma käitumist muutnud ja tõenäosus, et ta paneb toime uue rikkumise, on vähene.

Ehkki alkoholikk on tõestanud tõhusama meetmena kui mõni seni praktikseeritav karistus, on selle rakendamisega seotud mitmeid probleeme. Esiteks on kitsaskohaks alkoholiku maksumus. Seda näitab ka teiste riikide praktika, kus alkoholiku kohaldamine on olnud vabatahtlik, alternatiivne, meede ning seal on täheldatud, et kõrge maksumus on üks asjaolusid, mis hoiab

²⁰⁸ Vehmas, A., Sirkiä, A. & Kinnunen, T. (2012), Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport, TRAFI Publications 5/2012, Helsinki/TRAFI 2013

²⁰⁹ R.W. Elder et al., lk 371

²¹⁰ J. Mejeur. Ignition Interlocks. Can Technology Turn the Key and Blow: Stop Drunk Driving? -State Legislatures 2007/33, No 10, lk 21

²¹¹ R.W. Elder et al., lk 370

²¹² R.W. Elder et al., lk 370

alkoluku programmis osalejate arvu madalana.²¹³ Kõrge maksumus on üks põhjustest, miks isikud eelistavad juhtimisõiguse äravõtmist, ehkki selle mõju isiku käitumisele on vähene.²¹⁴ Siinkohal peaks kaaluma, kas karistuse määramisel on kohane lubada isikul valida endale sobiv karistus või tuleks lähtuda karistuse määramisel sellest, mis on ühiskonnale kasulik. On selge, et juhtimisõiguse äravõtmisel ei oma järelevalveasutus isiku käitumise üle samasugust ülevaadet nagu see on võimalik alkoluku rakendamise korral.

Küsitav on alkoluku püsiv mõju. Mõned uuringud on näidanud, et alkolukk ei oma erilist mõju inimeste käitumisele alkoluku järgselt. Ehk siis ei saa olla alkolukk üksi meede, vaid tegu võiks olla pigem toetava meetmega, mida kohaldatakse samaaegselt teraapia, koolituse, sanktsiooni ja/või järelevalvega. Kombineerides alkolukku rehabilitatsiooni meetmetega on tõenäolisem, et ka pärast alkoluku eemaldamist väheneb retsidivism.

Tagamaks maksimaalse tulemuse, on töötatud välja kriteeriumid, mis peaksid seda kindlustama. Osalemine peab olema kohustuslik rikkujatele, kes on tabatud roolist raskes joobes. Samuti peaks juhilubadel või registris olema teave, et isik võib juhtida vaid autot, millel on alkolukk.

²¹³ Bjerre, B. & Bergman, H. (2004): The Swedish ignition interlock programme; is it possible to forecast which DWI offenders will succeed in the programme and which will not? In: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety T2004, Glasgow

²¹⁴ SWOV Institute For Road Safety Research. Alcolock. Fact Sheet. Leidschendam, the Netherlands: 2011, p 1. – Available: www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcolock.pdf

KOKKUVÕTE

Käesoleva magistritöö eesmärk oli uurida, kas karistuste karmistamine on osutunud karistuspoliitikas tulemuslikuks meetmeks joobes juhtimise vähendamisel, seda nii korduvrikkumiste tõkestamise kui ka uute süütegude toimepaneku ennetamise eesmärgil. Selle uurimisküsimuse valguses keskenduti samuti küsimusele, kas korduvrikkumiste tõkestamine on efektiivsem siis, kui kasutatakse karistusmeetmeid, mis on suunatud käitumise ja mõttemaailma muutmisele.

Eesti liiklusohustuse seisukohast on joobeseisundis mootorsõidukijuhtide osakaal liikluses probleemiks, kuna nad ohustavad nii enda kui ka teiste ühiskonnaliikmete turvalisust, elu, tervist ja vara. Liikluskuritegude kaitstavaks õigushüveks on inimeste elu ja tervis, mistõttu käsitletakse liikluskuritegusid sarnaselt üldohtlike süütegudega. Alljärgnevalt võtab autor kokku töö põhitulemused.

Joobes juhtide probleemiga tegelemiseks on kasutatud üld- ja eripreventsiooni. Üldpreventsioon, keskendudes ühiskonnale laiemalt, eeldab, et joobes juhtide arv väheneb siis, kui isikud tajuvad karme karistusi ning kaalutledes karistuse tagajärge ja saadavat kasu, otsustavad loobuda süüteo toimepanemisest. Karistusega ähvardamine on seda mõjusam, mida tõenäolisem on vahelejäämise risk. Eripreventsioon seevastu keskendub konkreetsele õigusrikkujale ning tegeleb tema isikuga. Preventsiooniteooriad käsitlevad inimesi ratsionaalsetena ning eeldavad, et inimesed langetavad otsuseid, kaaludes esmalt tulu ja kahju omavahelist suhet.

Samas näitavad erinevad uuringud, et joobes juhid ei käitu enne rooli istumist ratsionaalselt. Nad ei kaalutle enne ega analüüsi oma tegude tagajärge. Keskmist alkoholihoobes sõidukijuhti on pigem mõjutanud impulsiivsus ja elamustejanu kui kaalutletud otsus. Seda kinnitab ka asjaolu, et sageli on nad toime pannud teisi liiklussüütegusid, nagu näiteks kiiruse ületamine, või eiravad turvavöö kasutamist. Statistikast selgub, et keskmine alkoholihoobes juht on 20–30ndates eluaastates mees, kellel on pigem madal või keskmine haridus. Sissetuleku poolest on tegu miinimumitöötasu või miinimumilähedast töötasu teeniva isikuga. Samuti on ta suurema tõenäosusega olnud töötu või on töötu süüteo toimepanemise hetkel.

Ehkki võiks eeldada, et joobes juht on probleemne alkoholarvitaja või sõltlane, siis uuringud seda ei kinnita. Küll aga näitavad uuringud, et joobes juhid tarvitavad alkoholi üldiselt keskmisest sagedamini ning on alkoholi tarvitamisega alustanud juba teismelisena.

Määratud karistustest eristub selgelt vangistus, mis moodustab 89% määratud karistustest.²¹⁵ Seejuures domineerib tingimisi vangistus, mida määratakse pisut enam kui pooltel juhtudel (54%). Järgnevad tingimisi vangistus koos katseaja ja käitumiskontrolli kohtusega, mille osakaal on 26%. Realse vangistuse osakaal on samas väga väike. Vangistusele järgnevad rahaline karistus ja mõistetud vangistuse asendamine üldkasuliku tööga. Aastatega on kasvanud joobes sõidukijuhtimise eest karistamine sõiduki konfiskeerimisega.

Justiitsministeeriumi statistikast nähtub, et keskmine vangistus on umbes kuus kuud, mis on võrreldes eelnevate aastatega kasvanud.²¹⁶ Justiitsministeeriumi analüüsist selgub, et uue süüteo risk on suur reaalse vangistusega karistatud isikute puhul, ent analüüsi aluseks olnud andmete pinnalt on keeruline hinnata karistuste tulemuslikkust, kuna suurema riskiga isikutele määratakse enamasti ka raskemad karistused.²¹⁷ Suurema riskiga isikuteks on antud juhul isikud, kes on tabatud korduvalt rikkumiselt või kellel on olnud raske joove. Üldkasuliku töö määramiste arv on aastatega kasvanud ning seda rakendatakse enim varguste ja joobes juhtimiste puhul.²¹⁸ Võrreldes vangistusega, on üldkasuliku tööga karistatud isikute retsidiivsus (32%) kõrgem.²¹⁹ Mis puudutab konfiskeerimist, siis statistika ei kinnita, et tegu oleks tõhusa meetmega. Justiitsministeeriumi andmete kohaselt tabatakse sõiduki konfiskeerimisega süüdi mõistetud isikutest järgneva 12 kuu jooksul samasuguselt kuriteolt pea sama palju isikuid kui konfiskeerimiseta süüdi mõistetud isikutest samal perioodil.²²⁰ Mida pikem on vaatlusperiood, seda suuremaks muutub tõenäosus, et konfiskeeritud sõiduki omanik joobes sõidukijuhtimiselt uuesti tabatakse. Juhtimisõiguse äravõtmisega karistatud

²¹⁵ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 1

²¹⁶ Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016, lk 5

²¹⁷ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 36. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

²¹⁸ A.Ahven. Üldkasuliku töö tulemuslikkuse parandamise võimalustest. Kriminaalpoliitika analüüs nr 10/2012. Justiitsministeerium, lk 1

²¹⁹ A.Ahven. Üldkasuliku töö tulemuslikkuse parandamise võimalustest. Kriminaalpoliitika analüüs nr 10/2012. Justiitsministeerium, lk 1

²²⁰ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015, lk 36-37. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)

isikute retsidiivsus on võrreldes eelmiste karistusliikidega veel madalam, vaid 15%. Rahalise karistuse mõju on samasugune kui juhtimisõiguse äravõtmisel.

Karistuste mõju hindamisel tuleb siiski arvestada sellega, et karistuse määramisel arvestatakse joobe raskusastet ning varasemate rikkumiste olemasolu ja nende raskust. Näiteks mõistetakse vangistus suurema tõenäosusega inimesele, kellel on varasemad rikkumised. Seega mõistetakse suurema retsidiivsusel inimesele karmim karistus kui isikule, kelle puhul on tegu esmakordse rikkumisega. Niisamuti on oluline roll sellel, kuidas riik karistusi ja sunnivahendeid kohaldab. Kui karistust on raske ellu viia või kui süüdi mõistetud inimesel on karistuse kandmisest lihtne kõrvale hoida, siis väheneb sellega ühiskonnas karistusseaduse mõju ning üldine õiguskuulekus.

Samas on erinevad uuringud näidanud, et ka esmarikkujate puhul on tegureid, mis osundavad suuremale tõenäosusele korduvkuritegevusele kaldumisele. Liiklussüütegude puhul on nendeks kõrgem joove, narkojoobe olemasolu ja mõne muu liiklusalase süüteo toimepanemine. Statistika ja uuringute kohaselt karistustel süütegude korduvusele märkimisväärset mõju ei ole. Ehk teisisõnu ei hoiu raskemad karistused ära uusi süütegusid.

Karistuste kõrval on üha enam hakatud kombineerima karistust erinevate liiklusohustusprogrammide, järelkoolituste ja muude meetmetega, mis võimaldaksid inimesel jätkata oma igapäevast elu. Eestis on liiklusohutusprogrammi rakendatud 2005. aastast. Kuna puuduvad head andmed retsidiivsusel hindamiseks, ei saa selle meetme tõhususele hinnangut anda. Põhjus seisneb asjaolus, et liiklusohutusprogrammi suunatakse enamasti sõidukijuhid, keda on karistatud keskmisest enam. Liiklusohutusprogrammi kõrval võimaldatakse esmaste juhilubade omanikele järelkoolitust. Muu maailma praktika on järelkoolituste suhtes paljulubav, kuna järelkoolituse järgselt väheneb oluliselt korduvkuritegevuse oht. Ehkki Eestis on järelkoolitusi korraldatud alates 2011. aastast, ei ole analüüsitud nende mõju, mistõttu ei saa anda lõplikku hinnangut Eestis kohaldatavate järelkoolituste kvaliteedi kohta.

Viimase meetmena käsitleti käesolevas magistritöös alkolukku. Siinkohal tugines autor suuresti Rootsi ja Soome praktikale, kuna mõlemal riigil on pikaajaline kogemus. Soome on ka ainus riik, kus alkolukk on kohustuslik kohaliku omavalitsuse tellitavale ühistranspordile. Uuringud on näidanud, et alkolukk võib olla tõhusam meede kui juhtimisõiguse äravõtmine või sõiduki konfiskeerimine. Samuti võimaldaks alkolukk inimesel jätkata igapäevast elu, segamata selle rütmi ning teda liigselt piiramata. Küsitav on siiski alkoluku pikaajaline mõju,

mistõttu võiks tegu olla toetava meetmega, mida kasutatakse samaaegselt teraapia, koolituse või järelevalvega.

Kokkuvõtteks võib tõdeda, et parim kriminaalpoliitika on sotsiaalpoliitika. Karistusõigusele ei tohiks omistada rolli, mis ei ole talle omane. Karistusnormidega ei saa õpetada inimesi käituma ning ühiskonna moraali ei tohiks tagada vaid karistusahvarduste abil. Ainuüksi seadusega joores juhtimist ennetada ei saa, kuna suures osas on probleem inimeste väärtushinnangutes ja hoiakutes, mis kajastuvad liikluskultuuris.

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

SUMMARY

The problem of driving in state of intoxication continues to be acute in terms of frequency as well as consequences. Intoxicated drivers put in danger themselves and other traffic participants. According to statistics, the most common offences in 2017 were larceny (7633), physical abuse (4710) and driving of power-driven vehicle in state of intoxication (2616). It is thought, that up to 4000 intoxicated drivers move on the roads every day. Also, high rate of recidivism is characteristic of intoxicated drivers, which means that a drink-driver who has been caught behind the wheel is highly likely to have been already penalized for the same traffic offence. Although in the last five years the number of intoxicated drivers has decreased, it is still a topical and acute problem. Partly because of this, it has been conceded, that current measures have not been efficient enough, which has set the direction towards strictening the punishments.

The aim of this master's thesis was to study if and which influence do punishments have on avoiding intoxicated driving and impeding recidivism. Thus, the focus of this master's thesis is the hypothesis, that strictening punishments does not help to prevent drink-driving and does not impede recidivism. In addition, the hypothesis that impeding recidivism is more efficient, when using penal methods that aim to change person's behaviour and values, was explored.

In order to control the posed hypotheses, the author studied the most sentenced offences and did a comparative analysis on their effect on recidivism and aligned this data with the results of traffic safety program and additional training. According to general and special prevention theories, a standpoint, that punishments enable to send a warning message to an individual and the society as a whole, was examined in the context of the posed hypotheses.

General and special preventive aims can be attributed to a punishment. In both cases, the aim is to impede recidivism. The idea of punishment, which averts offences dates back to the antique period, but the founder of modern criminal policy can be considered to be Anselm Feuerbach, a German legal theorist. Feuerbach argues that an offence becomes meaningless, if a citizen knows that harm from the offence is greater than gain. In other words, it is believed

that a threat of punishment helps to prevent committing offences. Nowadays, frightening prevention is waived in the Penal Code, but the idea of frightening with the threat of punishment is still viable.

Unlike general prevention theory, special prevention theory focuses on the question, how to influence a law infringer in a way that they would not commit another offence. *Punit, sed ne peccatur*.

The aims of general preventive punishment have also been stressed by the Supreme Court (of Estonia). The court has found in its decisions, that in a situation, where dozens of people are killed by drink-drivers each year, the principles of general prevention require a reaction from the state, which would give a clear signal that intoxicated driving is a strictly punished infringement of law.

On the other hand, the before-mentioned approach has been criticised, because a small amount of criminals calculates the threat of punishment when committing an offence. In most cases, the decision to commit a crime is influenced by the hope of avoiding getting caught.

Intoxicated drivers are not characterised by rational decisions, but rather higher than usual impulsivity and risky behaviour. Though it has been found that the higher a person estimates the risk of getting caught, the more probable it is that they forego sitting behind the wheel. Average drink-driver is a 20 to 30-year-old male with a low or medium level of education and low-paid job. There are more unemployed people and people with weak family relations among drink-drivers than in general population, In most cases, intoxicated drivers have committed other traffic offences – speeding, ignoring traffic signs or traffic light, not using a seatbelt. Recidivism-wise, intoxicated drivers are on a high level. Around one fifth of drink-drivers who have been caught, have committed the same offence before.

The Penal Code stipulates that driving a power-driven vehicle in state of intoxication is punishable by a pecuniary punishment or up to three years' imprisonment. The same act, if committed repeatedly, is punishable by up to four years' imprisonment. From November 2017, the Penal Code stipulates a compulsory supplementary punishment of withdrawal of the right to drive.

Dominant principal punishment for intoxicated driving is imprisonment. Imprisonment constitutes 89% of appointed punishments. Prevalently (54% of the cases), conditional imprisonment is sentenced. This is followed by conditional imprisonment with a period of

probation and duty of supervision of conduct. Percentage of real imprisonment is very small. For people who had previously been punished pursuant to criminal procedure, imprisonment punishment was sentenced more often than to those who had not. The risk of committing a new offence is more likely large in case on imprisonment, especially for persons punished with real imprisonment.

If a person who has committed a criminal offence agrees, it is possible to impose community service on them. Community service is a low-qualified job, which does not develop working skills. Often community service is the last chance to avoid real imprisonment. According to statistics, sentencing of community service has increased over the years and it is sentenced to around one tenth of drink-drivers caught in state of criminal intoxication. It is mostly considered to be an appropriate punishment for drink-drivers, but the effectiveness of this measure is difficult to assess. The recidivism rate for people punished with community service

Over the years, the confiscation of drink-drivers' vehicles has also increased. Confiscation constitutes of penal and non-penal aims. As a rule, serial offenders vehicles are confiscated more often than first-time offenders'. Statistics show that confiscation as a method has not justified itself as the recidivism rate for those whose vehicle was confiscated and for those whose was not, is nearly on the same level. A possibility to purchase a new vehicle is also highlighted as a disadvantage of vehicle confiscation.

Withdrawal of the right to drive a vehicle is often used as a supplementary punishment for drink-drivers. Although minimal time period of withdrawal of the right to drive is not stipulated in the Penal Code, it is stated that the time is calculated in months and years. Thus, minimal time period can be 1 month. Withdrawal of the right to drive is a so-called reprimand punishment, which focuses on special prevention. Since the punishment is inconvenient, it is expected to influence the person not to commit new offences. As mentioned before, from November 2017, deprivation of driving privileges is a compulsory supplementary punishment for driving in state of intoxication repeatedly. In terms of recidivism, however, it is not a very efficient measure. The rate of recidivism remains near 15%, which is a bit lower than average, but not notably lower.

It is also possible to punish a driver with a pecuniary punishment, as mentioned previously. Notably, imposing pecuniary punishment is ruled out in case of a repeated drink-driving offence. As a pecuniary punishment, minimum and maximum amounts are 30 and 500 daily

rates respectively. Daily rate is calculated on the basis of average daily income of the offender, thus it is a subjective criterion, which reflects the financial state of the offender. The rate of pecuniary punishment is 11%. Contrary to before-mentioned types of punishments, the percentage of pecuniary punishment has decreased. At the same time, average sum of pecuniary punishment has increased, which is understandable, as people's living standard and income have also increased. The recidivism rate of people punished by pecuniary punishment is close to average level of recidivism, thus, it can be concluded, that it is not the most efficient type of punishment in terms of influencing people's behaviour or value judgements.

Different programs are used to affect drink-drivers beside punishments. Traffic safety program was taken into use in Estonia in 2005 by an example set by Finland. This program is aimed at convicts released on parole, who are subject to supervision of conduct. Unfortunately there is no good data to assess the efficiency of the program, since people assigned to this program have been punished more than average. However, the Ministry of Justice has analysed the behaviour of the people who have passed the program and it was found that around 11% of the sample committed a new offence. Specifically, the rate of driving in state of intoxication was less than 5%, which is notably lower than the average rate of recidivism. Still, low interest towards the program among convicts is a problem.

In addition to traffic safety program, the owners of a provisional driving license can take part in additional training. Additional training is common in Europe, though the content and duration of it varies greatly. In Estonia, additional training was taken into use in 2011, but until now, the state has not studied its influence. Also, in the additional training, drink-drivers are not separated from other offenders though it is recommended.

The question of alcohol interlocks has also been raised. Alcohol interlock is a device, which measures the level of alcohol when a person breaths into a breathalyser. It does not give numerical data on the level of intoxication, but detects if the result is greater than the programmed blood alcohol concentration, which allows driving. Alcohol interlocks are used for example in Sweden and Finland. In Finland, the device is compulsory for a public transportation organized by the local government. Alcohol interlock should not be considered as a punishment rather than an alternative measure to the withdrawal of the right to drive. Studies show, that alcohol interlock is a more efficient measure than confiscation or withdrawal of driving privileges among both, first time and serial offenders. On the other hand, the long-term effect of the device is questionable. Since alcohol interlock may not have a long-term effect on a person's behaviour, it has been considered to abandon fixed time

limits and apply alcohol interlock until the characteristics of a person's behaviour allow it. In addition to the long-term effect, its cost is also an issue. Since it is a costly device, drivers are not too keen to apply it and prefer withdrawal of driving privileges.

In conclusion, it can be said that the policy of strict punishments is not working. It does not prevent committing new offences or impede repeated offences. The main reason is that it is not possible to teach people to behave by punishment regulation. The moral in the society should not be provided only by the help threat of punishment. Laws only are not sufficient to prevent driving in state of intoxication, because the problem is largely caused by people's value judgements and attitudes, which are reflected in our traffic culture.

KASUTATUD KIRJANDUS

1. Ahven, A. Üldkasuliku töö tulemuslikkuse parandamise võimalustest. Kriminaalpoliitika analüüs nr 10/2012. Justiitsministeerium
2. Ahven, A.. Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Kriminaalpoliitika analüüs. *Sine loco*, Justiitsministeerium 2012, nr 6. Arvutivõrgus: www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57056/Joobes+juhtimise+s%FC%FCteod+I+poolaastal+2012.pdf (18.04.2018)
3. Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs nr 2/2015. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-analuus-nahtuse-ulatus-karistuspraktika-ja-retsidiivsus> (18.04.2018)
4. Ahven, A. Kui palju on liikluses joobes juhte? Kriminaalpoliitika temaleht nr 1/2016
5. Ahven, A., Hillep, E. Justiitsministeeriumi uuring „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks”, 2006. Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukijuhtimisega%2Bseonduvad%2Briskid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%E4hendamiseks.pdf>
6. Ahven, A., Hillep, E. Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. Justiitsministeeriumi uuringu aruanne. Tallinn, 2006. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.kriminaalpoliitika.ee/en/joobes-soidukijuhtimisega-seonduvad-riskid-ja-voimalikud-meetmed-joobes-soidukijuhtimise> (18.04.2018)
7. Ahven, A., Kruusement, A., Tammiste, B. Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs, Justiitsministeerium 2008
8. Ahven, A., Salla, J., Vahtrus, S. Retsidiivsus Eestis, Justiitsministeerium, 2010. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eestis> (18.04.2018)
9. Ahven, A., Sootak, J. Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud teo korral. *Juridica X/2007*
10. Ahven, A., Leps, A., Tammiste, B., Salla, J., Tamm, T., Kraas, K., Tüllinen, K., Kaldur, K-K., Kruusmaa, K.-C., Lindsalu, P., Rohtla, R., Solodov, S., Kõiv, T.

- Kuritegevus Eestis 2015. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2016
11. Ahven, A., Kruusmaa, K.-C., Leps, A., Tamm, K., Tammiste, B., Tüllinen, K., Solodov, S., Sööt, M.-L. Kuritegevus Eestis 2016. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium 2017
 12. Ahven, A., Kruusmaa, K.-C., Leps, A., Tamm, K., Tammiste, B., Tüllinen, K., Solodov, S., Sööt, M.-L. Kuritegevus Eestis 2017. Kriminaalpoliitika uuringud nr 26. Tallinn: Justiitsministeerium, 2017. Arvutivõrgus: http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/krimipoliitika/files/elfinder/dokumentid/kuritegevuseestis_2017_veebi01.pdf (19.04.2018)
 13. Alonso, F., Pastor, J. C., Montoro, L., Esteban, E. Driving under the influence of alcohol: frequency, reasons, perceived risk and punishment. Substance Abuse Treatment, Prevention and Policy, 2015
 14. Alkoholipoliitika roheline raamat. Sotsiaalministeerium. 2014. Arvutivõrgus kättesaadav: http://www.tai.ee/images/PDF/Alkoholipoliitika_roheline_raamat.pdf (18.04.2018)
 15. Anderson, P. Reducing Drinking and Driving in Europe. London: Institute of Alcohol Studies 2008
 16. Barodej, J. The evaluation of driver rehabilitation programmes. 2010. Arvutivõrgus http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf (19.04.2018)
 17. Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E. & Willmes-Lenz G. (2002). EU-Project „Andrea“, Analysis of driver rehabilitation programmes. Austria, Viin
 18. Beirness, D. J. Best Practices for Alcohol Interlock Programs. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation, 2001
 19. Bjerre, B., Bergman, H. (2004): The Swedish ignition interlock programme; is it possible to forecast which DWI offenders will succeed in the programme and which will not? In: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety T, 2004, Glasgow
 20. Eensoo, D. Riskeriv liikluskäitumine ning riskikäitumise markerid kooliõpilastel ja sõidukijuhtidel. Doktoriväitekirja kokkuvõte. Eesti Arst 2008
 21. Eensoo, D., Paaver, M., Harro, M., Harro, J. Predicting drunk driving: contribution of alcohol use and related problems, traffic behaviour, personality and platelet

- monoamine oxidase (MAO) activity. Alcohol and Alcoholism. 2005. Arvutivõrgus kättesaadav <https://academic.oup.com/alcalc/article/40/2/140/148837> (18.04.2018)
22. Eensoo, D., Paaver, M. Drunk Driving Among Novice Drivers, Possible Prevention with Additional Psychological Module in Driving School Curriculum, Annals of Advances in Automotive Medicine, oktoober 3-5, 2011
 23. Eesti Konjunkturiinstituut, Tervise Arengu Instituut. Alkoholi aastaraamat 2017, Tallinn 2017
 24. Eisner, M. Crime, Problem Drinking, and Drug Use: Patterns of Problem Behavior in Cross-National Perspective, American Academy of Political and Social Science, 2002
 25. Elder, R.W., Voas R., Beirness D., Shults RA., Sleet DA., Nichols JL., Compton R. Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol Related Crashes. – American Journal of Preventive Medicine 2011/40 (3)
 26. Elvik, R., Vaa, T. The Handbook of Road Safety Measures. Oxford, UK: Elsevier Ltd 2004
 27. Ginter, J., Kruusamäe, M., Sootak, J. Eesti karistuspoliitika: vabadusekaotuslikud karistused. Üleminek totalitaarriiklikkust karistusõigusest õigusriiklikku karistusõigusesse. Tallinn, Juura 2004
 28. Golias, I., Karlaftis, M.G. An international comparative study of self-reported driver behavior. Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour. 2002
 29. Impinen, A. Arrested Drunk Drivers Trends, social background, recidivism and mortality. 2011
 30. Karistusseadustiku muutmise eelnõu. SE 119 teine lugemine, 03.05.2000. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://stenogrammid.riigikogu.ee/et/200005031300#PKP-2000006617> (18.04.2018)
 31. Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (suhtumise karmistamine sõiduki joores juhtimisse). 328 SE seletuskiri. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6548ce0b-43f4-49a7-b670-e984917fae72/Karistusseadustiku%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus%20\(suhtumise%20karmistamine%20s%C3%B5iduki%20joores%20juhtimisse\)](https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/6548ce0b-43f4-49a7-b670-e984917fae72/Karistusseadustiku%20muutmise%20ja%20sellega%20seonduvalt%20teiste%20seaduste%20muutmise%20seadus%20(suhtumise%20karmistamine%20s%C3%B5iduki%20joores%20juhtimisse)) (18.04.2018)
 32. Kiris, R, Pikamäe, P., Sootak, J. Sanktsiooniõigus, Tallinn, Juura, 2017
 33. Kivi, L., Sootak, J. Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus- Juridica 2001/VII

34. Klopets, U., Reinthal, T. Kohtupraktika analüüs. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2009. Arvutivõrgus kättesaadav: www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf (18.04.2018)
35. Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018. Kättesaadav lingil <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/kriminaalpoliitika/kriminaalpoliitika-arengusuunad-aastani-2018> (19.04.2018)
36. Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018: 2016. aasta täitmise ettekanne. Arvutivõrgus kättesaadav https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/kriminaalpoliitika_arengusuundade_taitmine_2016.pdf (19.04.2018)
37. Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018. Riigikogu 09.10.2010 otsuse (757 OE D) „Kriminaalpoliitika arengusuunad aastani 2018“ heakskiitmise lisa
38. Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. 179 SE. Arvutivõrgus: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/acf423dc-cbee-1257-0f3d-b725f8477ccb/Liiklusseaduse%20ja%20karistusseadustiku%20ning%20nendega%20seonduvate%20seaduste%20muutmise%20seadus> (18.04.2018)
39. Löytty, M. Taking up the challenge for sober driving: Alcohol Interlocks. European Transport Safety Council Drink Driving Conference. Brussels: Finnish Transport Safety Agency 2012. – Arvutivõrgus kättesaadav: www.etsc.eu/documents/Loytty_ETSC_Drink_Driving_24.04.2012.pdf (19.04.2018)
40. Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET\(2014\)513993_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf) (19.04.2018)
41. Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2017, Tallinn, 2018
42. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määruse nr 60 „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad“ muutmise eelnõu. Kättesaadav arvutivõrgus <https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/3a7c3b07-39e1-4061-b860-ecf4bf685bd4> (18.04.2018)

43. Meesmann, U., Rossi, M. Drinking and Driving: learning from good practices abroad. 2015, Belgian Road Safety Institute – Knowledge Centre Road Safety
44. Mejeur, J. Ignition Interlocks. Can Technology Turn the Key and Blow: Stop Drunk Driving? -State Legislatures 2007/33, No 10
45. Muttart, D. Impaired Driving Sentences: Part of the Problem, Motor Vehicle Reports. 2002
46. National Highway Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts. Vehicle and License Plate Sanctions. Washington, 2008
47. Nichols, J. L., Laurence Ross, H. The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers. -Alcohol, Drugs and Driving 1990/6, No 2. – Arvutivõrgus kättesaadav: http://profiles.nlm.nih.gov/nn/b/c/y/b/_/nnbcyb.pdf (18.04.2018)
48. Pau, M. Karistusseadustik § 424 toimepanijate (mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimine joobeseisundis) isiksus ja motivatsioon. Tartu, 2014
49. Pikamäe, P., Sootak, J. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne, 4. trükk. Kirjastus Juura 2015
50. Postimees 30.09.2014. <http://www.postimees.ee/2938029/maanteeamet-iga-paev-liigub-teedel-umbes-6600joobes-juhti> (19.04.2018)
51. Prokuratuuri aastaraamat 2017. Arvutivõrgus kättesaadav <http://www.prokuratuur.ee/et/prokuratuuri-aastaraamat-2017> (18.04.2018)
52. Raud, T., Timmusk, L. Kuritegevust mõjutavad sotsiaalmajanduslikud ja demograafilised tegurid. Justiitsministeerium, Tallinn, 2005
53. Raska, E. Kriminoloogia, sissejuhatus ainesse. Tallinn: Juura 2002
54. Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekiät (2011). <http://www.lintu.info/RATTIJUOPUMUS.pdf> (18.04.2018)
55. Retsidiivsus : uuring korduvalt kriminaalkorras vabaduskaotusega karistatud noormeeste, vanuses 16-24, retsidiivsuse mõjuteguritest. KESA- Mauritius. 2007
56. Roopärg-Abel, K. Joobes juhtide retsidiivsus ja selle põhjused (Lääne Politseiprefektuuri Pärnu politseiosakonna näitel). Lõputöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia Politseikolledž 2008
57. Shope, J.T, Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes. Injury Prevention, 2006
58. Saar, J. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn, Juura. 2007
59. Salla, J., Kadaksoo L.-M., Karistuspraktika joobes juhtimise kuritegudes. Kriminaalpoliitika analüüs nr 6/2016, Justiitsministeerium, 2016

60. Samson, E. Kriminaalõiguse üldosa, 2001
61. Sauvola A., Miettunen J., Järvelin M-R., Räsänen, P. An Examination Between Single-Parent Family Background and Drunk Driving in Adulthood: Findings From The Northern Finland 1966 Birth Cohort, 2006
62. Sootak, J., 2010. Karistusõigus. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.
63. Stenlund, O. Alcolock after drunk driving in Sweden. Dublin: Swedish Transport Agency 2012– Arvutivõrgus kättesaadav: www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr_Olof_Stenlund_Presentation.pdf (19.04.2018)
64. SWOV Fact sheet. Alcohol interlock devices 2015. Arvutivõrgus kättesaadav: https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcolock.pdf (19.04.2018)
65. Turu-Uuringute AS. Sõiduki juhtimine joores, väsimusseisundis ja sõidukiiruse valik. 09/2017. Arvutivõrgus kättesaadav https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joores_vasinult_ja_soidukiiruse_valik_09-2017_aruanne.pdf (18.04.2018)
66. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om innehav av körkort med villkor om alkolås. TSFS 2011:71. – Arvutivõrgus: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/2011/?rulenummer=2011_71 (19.04.2018)
67. Vehmas, A., Sirkiä, A., Kinnunen, T. Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport. Trafi Publications 5/2012
68. Zakrajseka S.J., Shopea J.T, Longitudinal examination of underage drinking and subsequent drinking and risky driving, 2006

KASUTATUD ÕIGUSAKTID

69. Korrakaitseadus, RT I, 02.12.2016, 6
70. Karistusseadustik, RT I 2001, 61, 364
71. Karistusseadustik, RT I 2001, 61, 364... RT I, 30.12.2017, 29
72. Kriminaalmenetlusseadustik, RT I, 05.12.2017, 8
73. Liiklusseadus, RT I, 20.12.2017, 5
74. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 27. juuni 2011. a määrus nr 60 „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad“, RT I, 14.11.2017, 6

75. Valitsuse 13.08.2002 määrus nr 264 „Keskmise päevasissetuleku arvutamise, keskmisest päevasissetulekust mahaarvamiste tegemise, elatustaseme väljaselgitamise ning keskmise päevasissetuleku arvutamiseks ja elatustaseme väljaselgitamiseks vajalike andmete väljanõudmise, esitamise ja vormistamise kord“, RT I, 21.05.2013, 8

KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA

76. Tartu Maakohtu Tartu kohtumaja otsus 25.11.2013, kriminaalasi nr. 1-13-9796
77. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 5.märtsi 2003.a otsus nr. 3-1-1-26-03
78. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 17.juuni 2003.a otsus nr. 3-1-1-84-03
79. Riigikohtu üldkogu 27.juuni 2005.a otsus nr. 3-4-1-2-05
80. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 11.aprilli 2005. otsus nr. 3-1-1-21-05
81. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 9.veebruari 2005.a otsus nr. 3-1-1-143-05
82. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 24.aprilli 2006.a otsus nr. 3-1-1-15-06
83. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 20.veebruari 2007.a otsus nr. 3-1-1-99-06
84. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 18.juuni 2007.a otsus nr. 3-1-1-24-07
85. Riigikohtu üldkogu 12.juuni 2008.a otsus nr. 3-1-1-37-07
86. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 19.oktoobri 2007.a otsus nr. 3-1-1-54-07
87. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 19.oktoobri 2007.a määrus nr. 3-1-1-55-07
88. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 7.veebruari 2008.a otsus nr. 3-1-1-93-07
89. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 29.veebruari 2008.a otsus nr. 3-1-1-94-07
90. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 14.veebruari 2008.a otsus nr. 3-1-1-100-07
91. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 28.mai 2008.a otsus nr. 3-1-1-27-08
92. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 20.aprilli 2009.a otsus nr. 3-1-1-87-08
93. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 22.juuni 2009.a otsus nr. 3-1-1-49-09
94. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 18.jaanuari 2010.a otsus nr. 3-1-1-57-09
95. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 29.septembri 2009.a otsus nr. 3-1-1-76-09
96. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 19.oktoobri 2009.a otsus nr. 3-1-1-83-09
97. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 27.oktoobri 2009.a otsus nr. 3-1-1-95-09
98. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 26.novembri 2009.a otsus nr. 3-1-1-98-09
99. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 4.jaanuari 2010.a otsus nr. 3-1-1-112-09
100. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 14.aprilli 2010.a otsus nr. 3-1-1-119-09
101. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 14.aprilli 2010.a otsus nr. 3-1-1-3-10

102. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 15.märtsi 2010.a otsus nr. 3-1-1-11-10
103. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 30.aprilli 2010.a otsus nr. 3-1-1-26-10
104. Riigikohtu üldkogu 30.aprilli 2013.a määrus nr. 3-1-2-3-12
105. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 10.juuni 2013.a otsus nr. 3-1-1-43-13
106. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 17.juuni 2013.a otsus nr. 3-1-1-58-13
107. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 11.oktoobri 2013.a määrus nr. 3-1-1-78-13
108. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 13.detsembri 2013.a otsus nr. 3-1-1-122-13
109. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 17.mai 2013.a otsus nr. 3-1-1-44-13
110. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 24.märtsi 2014 määrus nr. 3-1-1-15-14
111. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 22.juuni 2015.a otsus nr. 3-1-1-94-14
112. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 3.novembri 2015.a määrus nr. 3-1-1-85-15
113. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 8.märtsi 2017.a määrus nr. 3-1-1-117-16

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Kersti Sügis,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Karistuse mõju mootorsõiduki 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, 23.04.2018