

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Karistusõiguse osakond

Lauri Talumäe

JOOBESEISUNDIS JUHTIMISE EEST MOOTORSÕIDUKI JUHTIMISÕIGUSE
ÄRAVÕTMISE KOHALDAMISE PRAKTIKA HARJU MAAKOHTUS 2012-2015

Magistritöö

Juhendaja:

Professor Jaan Ginter

Tartu

2016

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	3
1. MOOTORSÕIDUKI JOOBESISUNDIS JUHTIMISEST	
1.1. Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise kvalifikatsioonist.....	7
1.2. Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise ulatusest ja ohust.....	11
1.3. Sanktsioonide mõjust ja suundadest.....	14
2. LISAKARISTUSE REGULATSIOON JA ALUS	
2.1. Lisakaristusest üldiselt	18
2.2. Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise alused ja eesmärk.....	21
2.3. Lisakaristuse tähtajast ja kustumisest	27
3. EMPIIRILINE UURING	
3.1. Uurimismetoodika ja uurimisvalim	31
3.2. Andmete kogumine	32
3.3. Kogutud andmed ja nende süstematiseerimine.....	35
3.4. Empiiriliste andmete analüüsimine	
3.4.1. Liivalaia kohtumaja karistuspraktika üldised tendentsid	38
3.4.2. Karistustähtaegade muutuse põhjustest	41
3.5. Empiirilise uurimuse kokkuvõte	43
4. PROBLEEMKOHAD JA ETTEPANEKUD	
4.1. Probleemkohtadest lisakaristuste kohaldamisel	46
4.2. Ettepanekud lisakaristuste individuaalsemaks kohaldamiseks	
4.2.1. Joobeseisundi suuruse arvestamine juhtimisõiguse äravõtmisel	49
4.2.2. Liigsete tagajärgede vältimine	51
KOKKUVÕTE	55
ABSTRACT	60
KASUTATUD KIRJANDUS	63
KASUTATUD ÕIGUSAKTID	65
KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA	66

SISSEJUHATUS

Eesti teedel toimus 2015. aastal mitu rasket liiklusõnnetust, mis on tõid kaasa ühiskondlikku pahameeletormi ja surve liikluskuritegude eest mõistetavate karistuste karmistamiseks. 15.05.2015.a toimus Tallinna kesklinnas raske liiklusõnnetus, milles osales alkoholi tarvitamise tunnustega mootorsõiduki juht ja vigastada sai 14 inimest.¹ 17.05.2015.a avaldas Eesti Rahvusringhääling uudise pealkirjaga „Laupäev oli liikluses must päev“, milles märkis, et ühe päevaga sai erinevates avariides vigastada kokku 27 inimest ning politsei tabas 30 alkoholi- ja ühe narkojoobes autojuhi.² 01.06.2015.a ilmus Eesti Rahvusringhäälingus uudis „Reede hilisõhtul avariis viga saanud imik suri“.³ Eeltoodud uudisloos oli avarii põhjustajaks alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuht.

2015. aastal toimunud liiklusõnnetuste järel asus Justiitsministeerium koostama ettepanekuid joobes juhtimise vähendamiseks ning selle eest mõistetavate karistuste karmistamiseks.⁴ Justiitsministeeriumi pressiteates märkis Justiitsminister Urmas Reinsalu: „Viimasel ajal on juhtunud mitmeid tõsiste tagajärgedega liiklusõnnetusi, mille põhjustajaks on olnud joobes juhid. Sellised rängad surma või raskete vigastustega lõppevad õnnetused riivavad oluliselt ühiskonna õiglustunnet [...] Elu on näidanud, et tingimisi vangistused ja üldkasulik töö toimivad vaid n.ö korralikemate inimeste peal, korduvad roolijoodikud panevad aga neid tegusid toime ikka ja jälle. Seega ei tohi sellise käitumise korral enam kergema karistusega pääseda“⁵. Pressiteates märgiti, et lisakaristusena tahab justiitsministeerium näha ette kriminaalses joobes mootorsõiduki juhtimise eest kohustusliku juhtimisõiguse äravõtmise vähemalt 3 kuuks.⁶

Justiitsministri seisukohavõtt päädis 06.04.2016.a karistusseadustiku, karistusregistri seaduse, liiklusseaduse ja vääртеomenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuse kooskõlastamiseks esitamisega huvirühmadele ning asjakohastele ministeeriumitele.⁷ Eelnõu väljatöötamiskavatsuses leiti, et on kerkinud vajadus karistuste

¹ Eesti Rahvusringhäälingu võrguväljaanne – kättesaadav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/5bcd12a0-fddc-497f-ba63-146d70871269> .

² Eesti Rahvusringhäälingu võrguväljaanne – kättesaadav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/a6fd11b1-1fad-4df5-a83a-22b16e851222/laupaev-oli-liikluses-must-paev> .

³ Eesti Rahvusringhäälingu võrguväljaanne – kättesaadav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/3906c213-c785-4a99-8d75-e58ab7abaf9/reede-hilisohutul-avariis-viga-saanud-imik-suri> .

⁴ „Justiitsministeerium tahab vähendada korduvaid joobes juhtimisi“, Justiitsministeeriumi kodulehel avaldatud – kättesaadav <http://www.just.ee/et/uudised/justiitsministeerium-tahab-vahendada-korduvaid-joobes-juhtimisi> .

⁵ Ibid

⁶ Ibid

⁷ Korduva joobes juhtimise eest saab tulevikus karmimalt karistada, pressiteade, Justiitsministeerium 2016.a – kättesaadav <http://www.just.ee/et/uudised/korduva-joobes-juhtimise-est-saab-tulevikus-karmimalt-karistada>

täpsemaks diferentseerimiseks, tagamaks eeskätt suure riskiga korduvrikkujate suhtes mõjusam karistuspraktika. Näiteks luues täiendavad võimalused lühiajalise vangistuse ehk nn šokivangistuse kohaldamiseks ning viies juhtimisõiguse äravõtmise kestus paremini kooskõlla süüteo raskusega.⁸

Töö autori hinnangul on mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise eest mõistetavate karistuste temaatika hetkel päevakajaline. Justiitsministeeriumi esitatud eelnõu väljatöötamiskavatsuse kohaselt kaalutakse korduva joobeseisundis juhtimise toimepanemise eest karistusi karmistada. Samuti puudutaksid muudatused lisakaristuse kohaldamist – mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist joobeseisundis juhtidelt. Autor on seisukohal, et Justiitsministeeriumi kavandatavad muudatused võivad olla ministeeriumi hinnang senisele kohtupraktikale ja pidada kohtupraktikat liiga leebeks või mitte piisavalt ühetaoliseks.

Autor märgib selguse huvides, et töötas aastatel 2014 –2015 Põhja Ringkonnaprokuratuuris prokurörina ning tema töökohustuseks oli kohtueelse menetluse juhtimine ja riikliku süüdistuse esindamine Politsei- ja Piirivalveameti Põhja prefektuuri korrakaitsebüroo liiklusjärelvalvekeskuse liiklusmenetlustalituse poolt menetlevates kuritegudes. Autor juhtis kohtueelset menetlust ja esindas riiklikku süüdistust ligi kolmesajast KarS § 424 kuriteos. Enda tööpraktikas koges autor, et kahtlustatavate ja süüdistatavate karistamisel põhjustas suurimat meeolehärmi mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine. Niisamuti võis täheldada Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas menetlusvormide võrdluses ühetaolise praktika puudumist mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise toime pannud isikutele lisakaristuste kohaldamisel.

Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise tulemuslikkuses joobeseisundis juhtimise toimepanija õiguskuulekale teele suunamisel, on erinevaid arvamusi. Nii näiteks on 2015.a Justiitsministeeriumis valminud joobes sõidukijuhtimise analüüs⁹ leidnud, et retsidiivsete joobes juhtide karistamisel ei ole see soovitud mõju avaldanud. Samas on esitatud seisukohti, et juhtimisõiguse äravõtmine on karistusena mõjus sanktsioon, mille täitmine on vähekulukas.¹⁰ Ühe joobes juhtimise vastase võitluse vahendina on ka Justiitsministeerium näinud

⁸ Karistusseadustiku, karistusregistri seaduse, liiklusseaduse ja väärteomenetluse seadustiku muutmise seaduse, mille eesmärgiks on joobes sõidukijuhtide korduvate süütegude vähendamine, eelnõu väljatöötamise kavatsus: Justiitsministeerium, 2016 lk 2. (edaspidi eelnõu väljatöötamise kavatsus 2016)

⁹ Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus / Andri Ahven; Justiitsministeerium 2015 (edaspidi Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven).

¹⁰ Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus 179 SE eelnõu seletuskiri § 2 p 1 (kättesaadav www.riigikogu.ee – 30.04.2016.a).

esmakordsetelt KarS § 424 toimepanijatelt mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise kohustuslikuks muutmist ja lisakaristuse alammäära kehtestamist.¹¹

Aastast aastasse hukub purjus juhtide süül kümneid ja saab vigastada sadu inimesi, mistõttu nõuavad positiivse üldpreventsiooni põhimõtted riigipoolset reaktsiooni, mis annaksid õiguse adressaatidele selge signaali sellest, et liiklusõigusrikkumised on rangelt karistatavad.¹² Seega võib riigivõimu karm reaktsioon joores juhtimise kuritegudele olla õigustatud. Siiski peavad selle eesmärgi saavutamise vahendid olema õiglased.

Riik ei saa asuda täiskasvanud isiku ümberkasvataja rolli ega pea seda tegema, küll aga saab ta karistuse kaudu avaldada ja peab avaldama talle mõju, selleks et kompenseerida puudujääke tema senises sotsiaalses elus. Õigusriigi olulisteks tunnusteks on riigivõimu mõõdukus ja selle õigusele allutatus. Selle kõrval on tähtis õiguskindluse põhimõte, mille üheks elemendiks on isiku individuaalsfääri puutumatus. Õigusriigis peab iga inimene tundma end kindlalt, kartmata riigi meelevaldset sekkumist. Selline rahukord kehtib seni, kuni isik käitub normikohaselt. Kui isiku tegu ründab kriminaalkorras kaitsmist väärivat õigushüve ja ta paneb toime teo, mis vastab kehtivas karistusseadustikus kirjeldatud süüteotunnustele, ning ta on süüteo toimepanemises süüdi, rakendub riiklik hukkamõist, mis väljendub kohtu poolt temale kohaldatavas kriminaalkaristuses. Süüteo järgneb karistus, mis eelkõige tähendab süüdlase kohustust taluda piiranguid ja kitsendusi erasfääris.¹³

Põhiseadus ja sellega kooskõlas vastu võetud seadused ja muud õigusaktid on määratud looma korrapära ja stabiilsust ühiskonnas. Selle kaudu luuakse kindel ja püsiv alus põhiõiguste ja vabaduste seaduspäraseks kasutamiseks ning kujuneb õiguskindlus kui sotsiaalne väärtus.¹⁴ Õiguskindluse printsiibi süstemaatiliseks osaks on õigusselguse põhimõte.¹⁵ Üksikisikul peab olema võimalik riigiorganite käitumist teatava tõenäosusega ette näha ja sellega arvestada.¹⁶

Töö autor leiab, et olenemata ühiskonna pahameelest ja survest liikluskuritegevuse ohjeldamiseks, ei tohi selliste kuritegude eest karistamisel väljuda seaduse ühetaolise kohaldamise põhimõtetest. KarS § 424 kuritegude puhul võeti 2011. aastal juhtimisõigus 40% süüdimõistetutel ära 1–2 kuuks, juhtimisõiguse äravõtmist lisakaristusena kohaldati 67%

¹¹ Eelnõu väljatöötamise kavatsus p 9.3.

¹² RKKK 3-1-1-26-03 p 5.

¹³ Kruusemäe, M (juhendaja Sootak, J) magistr töö - Karistuse kohaldamise alused Riigikohtu praktika järgi :: Tartu Ülikool, õigusteaduskond 2010 lk 11-12. (edaspidi Kruusemäe, M. magistr töö)

¹⁴ RKPJKo 30.09.1994, III-4/A-5/94.

¹⁵ Narits, R. jt - Eesti Vabariigi Põhiseadus kommenteeritud väljaanne 2012, § 13 p 5.1.

¹⁶ Ibid § 10 p 3.4.3.1.

süüdimõistetute puhul.¹⁷ Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise osas on sotsiaalse ja majandusliku mõju aspektis on arvatud, et pikem juhtimisõiguse äravõtmine suunab isikut seaduskuulekamale käitumisele, kuna see avaldab otsest survet isiku tegevusvabadusele. Samas kui juhtimisõigus on isikule oluline tööalaselt (isik kas töötab autojuhina või on kodust tööle ja töölt koju liikumise ainsaks vahendiks auto, puudub võimalus ühistranspordi kasutamiseks) siis võib isik jääda töötuks. Kui isikul on perekond, siis halveneb ka perekonna toimetulek.¹⁸

Arvestades mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise sagedust KarS § 424 kuritegude puhul ja hinnates sealkõrval selle võimalikke mõjusid, peetakse käesolevas töös vajalikuks keskenduda just lisakaristuste kohaldamise praktikale KarS § 424 kuriteo toimepannud isikute karistamisel. Eesmärk on jõuda selgusele selle kohaldamise ühetaolisuse osas.

Selleks selgitatakse käesoleva töö esimeses osas mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise kui kuriteo kujunemislugu ja selle sisu Eesti karistusõiguses. Seejärel lahatakse küsimust mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise ulatusest, selle ohtudest ning ühiskonna ja riigivõimu hoiakutest sellesse. Töö teises osas käsitletakse lisakaristuse tähendust sanktsiooniõiguses ning mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist kui lisakaristust. Nimetatud osas uuritakse, milliseid juhiseid on andnud Riigikohus mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel liiklussüüteo eest.

Töö kolmas osa on empiiriline ja otsib vastust lisakaristuste kohaldamise praktika ühetaolisusele ja selle mõjuteguritele. Kuivõrd joobes sõidukijuhtidest enam kui kolmandik on tabatud Harjumaal koos Tallinnaga¹⁹, analüüsitakse Harju Maakohtu praktikat ja suundumusi KarS § 424 kuritegude eest juhtimisõiguse äravõtmisel. Töö empiirilise analüüsi aluseks on peaaegu kõik aastatel 2012-2015 Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas tehtud KarS § 424 järgi süüdimõistvad otsused, kus KarS § 50 lg 1 p 1 alusel on kohaldatud mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist.

Käesoleva töö neljas osa võtab kokku joobeseisundis juhtimise eest lisakaristuste kohaldamise murekohad Harju Maakohtus ja otsib asjaolusid, mida kohus võiks lisakaristuse kohaldamisel täiendavalt arvesse võtta.

¹⁷ Eelnõu väljatöötamise kavatsus lk 9.

¹⁸ Ibid lk 16, p 11.3.

¹⁹ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven, lk 11.

1. MOOTORSÕIDUKI JOOBESSEISUNDIS JUHTIMISEST

1.1. Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise kvalifikatsioonist

Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine, kui kuritegu on sätestatud KarS §-s 424. KarS § 424 kuulub karistusseadustiku 23. peatükki „Liiklussüüteod“, mis kujutab endast KarSi 22. peatükis sätestatud üldohtlike süütegude alarühma, mida iseloomustab nende suunatus üldise turvalisuse ühe kategooria – liiklusohutuse kaitsele. Peatükki koondatud süütegude kaitstava õigushüvena on õige vaadelda paljude inimeste elu ja tervist, kuna neid süütegusid iseloomustab sihtus abstraktse, määratlemata hulga inimeste vastu.²⁰

Joobes juhtimine kriminaliseeriti Eestis 1999. aastal²¹. Kriminaalkoodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seaduse eelnõu (1018 SE) ettevalmistamine oli ajendatud avalikkuse kõrgendatud tähelepanu pälvinud liiklusõnnetusest, milles hukkus tippспортlane, kuid õnnetuse põhjustanud joobes juht vabanes sisuliselt vastutusest.²² Kriminaalkoodeksi §-i 204 täiendati, sätestades kriminaalvastutuse, kui isikul on kehtiv halduskaristus mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis.

01.09.2002.a jõustunud KarS § 424 sätestas kriminaalvastutuse mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise eest järgnevalt: mootorsõiduki juhtimise eest joobeseisundis isiku poolt, keda on varem karistatud sellise teo eest - karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Karistusseadustiku eelnõu (119 SE) teisel lugemisel tõstus küsimus esmakordse joobeseisundis juhtimise kriminaliseerimisest, kuid ettepanek ei leidnud toetust põhjendusel, et see oleks liigne kriminaliseerimine ning arvamust, et „Riigikogu teeb õigesti, kui ei kriminaliseeri kõikvõimalikke rikkumisi üle“.²³ Aastaid hiljem on eeltoodud seisukoht muutunud ning 2009. aastast on kriminaalkorras karistatav ka esmakordne joobes juhtimine.²⁴

01.07.2009.a jõustunud KarSi redaktsiooniga muudeti KarS § 424 koosseisu ning selle uus sõnastus sätestas, et mootorsõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis – karistatakse

²⁰ Sootak, J, Pikamäe, P. - Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne / 4. täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne 2015 lk 1009. (edaspidi KarS komm 4)

²¹ Kriminaalkoodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seadus. 16.12.1998. – RT I 1999, 4, 53.

²² Potsepp, K (juhendaja Markina, A.) magistr töö - Karistuse mõju mootorsõiduki joobes juhtimise eest karistatud isikute retsidiivsusele; Tartu Ülikool, õigusteaduskond Tallinnas, avaliku õiguse instituut: Tartu Ülikool, 2013 lk 31. (edaspidi Potsepp, K. Magistr töö)

²³ Karistusseadustiku eelnõu (119 SE) teine lugemine. Riigikogu IX koosseisu istungjärgu 03.05.2000 stenogramm.

²⁴ Potsepp, K. magistr töö lk 31.

rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Seega karistusseadustik ei nõudnud ega nõua enam mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise eest kriminaalkorras karistamiseks isiku varasemat samalaadset rikkumist või karistatust. 01.01.2011.a lisandus KarS § 424 regulatsiooni kriminaalvastutus ka maastikusõiduki juhtimise eest joobeseisundis. Hetkel kehtiv KarS § 424 sätestab mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise kui kuriteo, sõnastuses: Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.

Kuni 01.01.2015.a nägi KarS § 424¹ ette mootorsõiduki, maastikusõiduki ja trammi juhtimise joobeseisundis ettevaatamatusel, mille eest oli võimalik mõista karistusena kuni 1 aastane vangistus. KarS § 36 järgi ei ole isiku süü välistatud, kui ta on joobe põhjustanud vähemalt ettevaatamatusel. Seega lahendatakse joobe subjektiivse omistamise küsimus süü tasandil ning mootorsõiduki juhtimine ettevaatamatusel ei ole võimalik.²⁵ Seetõttu 01.01.2015.a kehtima hakanud KarSi redaktsiooniga hakkas KarS § 424 hõlmama ka senist KarS § 424¹ teokosseisu. KarS § 424 sätestatud kuriteo suhtes ei saa rakendada KarS §§ 40-43 (süüd välistav asjaolu), sest KarS § 424 kuritegu on lõpule viidud kohe, kui juht sõitu alustab.²⁶

Kosseisutüübilt on KarS § 424 puhul tegemist spetsiifilise teokirjeldusega, erilise isikutunnusega ja formaalse kuriteokosseisuga. Joobeseisundi kui tunnuse osas on KarS § 424 kuriteokosseis blanketne.²⁷ Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis kujutab endast vältavat delikti. Sellele kosseisule vastavat tegu paneb isik toime senikaua, kui ta joobes olles mootorsõidukit juhib. Joobes juhtimine on küll lõpule viidud kohe, kui juht sõitu alustab, kuid see ei tähenda, et sõiduki järgnev juhtimine ei oleks enam sama tegu - ei oleks enam joobes juhtimine.²⁸

KarS § 424 kosseisu objektiivseteks tunnusteks on i) mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimine ja ii) selle tegemine joobeseisundis. Mootorsõidukiks loetakse liiklusseaduse (edaspidi ka LS) § 2 p 40 järgi mootori jõul liikuv sõidukit. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis. Maastikusõiduk on mootori jõul maastikul liikumiseks ettenähtud liiklusvahend, mis ei ole LS tähenduses mootorsõiduk (LS § 2 p 36). Tramm on sõitjate

²⁵ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 554 SE seletuskiri (algatamisel) lk 98.

²⁶ Roosma, K (juhendaja Sootak, J.) magistr töö - Karistuskokkuleppe olemusest ja selle efektiivsusest KarS § 424 kuritegudes; Tartu Ülikool, õigusteaduskond, kriminaalõiguse, kriminoloogia ja kognitiivse psühholoogia õppetool – Tartu 2013, lk 27. (edaspidi Roosma, K. magistr töö)

²⁷ Sootak, J, Pikamäe, P. - Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne / 3. täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne 2009 lk 1064. (edaspidi KarS kamm 3)

²⁸ RKKK 3-1-1-13-08 p 5.

vedamiseks ettenähtud elektrikontaktliiniga ühendatud rööbashaagisega või rööbashaagiseta rööbassõiduk (LS § 2 p 87). Mootorsõiduk on KarS §-s 424 kirjeldatud kuriteo toimepanemise vahend.²⁹ Niisamuti on KarS § 424 kuriteo toimepanemise vahendiks maastikusõiduk või tramm.

LS § 2 p 41 sätestab, et mootorsõiduki juhtimine on isiku igasugune tegevus mootorsõiduki juhi kohal, kui mootorsõiduk liigub. Mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtimisseadiste (juhtraad, rooliratas või muu selline) abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust. Mootorsõiduki juhtimise mõistesse kuulub ka sõidu alustamine, s.o juhi poolt seisva sõiduki liikumisse viimine.³⁰

KarS § 424 subjektiks saab olla vaid erilise isikutunnusega isik KarS § 24 lg 2 mõttes, s.o isik, kes on joobeseisundis. Joobeseisundi all mõeldakse antud paragrahvis alkoholi- või narkootikumijoovet, samuti muu sarnase toimega aine tarvitamisest tingitud joovet.³¹

LS § 69 lg 1 kohaselt tuvastatakse joobeseisund korrakaitseaduses (edaspidi KorS) sätestatud korras. KorS § 36 lg 1 sätestab, et 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. KorS § 36 lg 4 loetleb joobeseisundi liikidena 1) alkoholijoobe või 2) narkootilise, psühhotroopse või muu joovastava aine tarvitamisest põhjustatud joobe (edaspidi ka narkojoove)

Alkoholijoobe definitsiooni annab LS § 69 lg 2 p 1 ja 2, määratledes, et alkoholijoobes olevaks loetakse mootorsõidukijuht, trammijuht ja maastikusõidukijuht, kelle: 1) ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,75 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem; 2) ühes grammis veres on vähemalt 0,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem ning väliselt on tajutavad tema tugevalt häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid, mille tõttu ta ei ole ilmselgelt võimeline sõidukit liikluses nõutava kindlusega juhtima.

Töö autor märgib, et praktikas on väga harvad juhud (sh töö autori enda praktikas olematud), kus KarS § 424 kuriteo eest karistatakse isikut, lähtudes LS § 69 lg 2 p 2 sätestatud joobeseisundist. Seda peamiselt asjaolu tõttu, et LS § 69 lg 2 p 2 nõuab lisaks mõõtevahenditega

²⁹ RKÜK 3-1-1-37-07 p 16.

³⁰ RKKK 3-1-1-146-03 p 5.

³¹ KarS komm 3 lk 1064.

joobe suuruse tuvastamisele täiendavalt ka juhi väliste tunnuste hindamist, mis vajab vastavaid erialaseid teadmisi. Seetõttu on mindud praktikas valdavalt seda teed, et alkoholihoobe puhul, mis jääb alla LS § 69 lg 2 p 1 sätestatud, piirduakse väärteomenetlusega LS § 224 kvalifikatsioonis.

Narkootilist ja psühhotroopset ainet mõistetakse KorS-is narkootiliste ja psühhotroopsete ainete ning nende lähteainete seaduse tähenduses (NPALS). Narkootilise, psühhotroopse või muu joovastava aine tarvitamisest põhjustatud joobe jaatamine nõuab seega, et isikul oleks narkootilise või psühhotroopse aine või muu joovastava aine tarvitamisest põhjustatud terviseseisund, mis on tingitud NPALS-i tähenduses narkootilisest ja psühhotroopsest ainest ja see avalduks väliselt tajutavas häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides.

Alkoholihoobest tingitud joobeseisund tuvastatakse kas tõendusliku alkomeetriga või toimetatakse isik tema nõudmisel tervishoiuteenuse osutaja juurde alkoholisisalduse määramiseks veres vereproovi uuringuga (KorS § 38 lg 1). Politsei või seaduses sätestatud juhul muu korrakaitseorgan võib tuvastada narkootilise, psühhotroopse või muu joovastava aine esinemise organismis indikaatorvahendi abil või toimetada isiku bioloogilise vedeliku proovi võtmiseks ja vajaduse korral terviseseisundi kirjeldamiseks tervishoiuteenuse osutaja juurde või riiklikku ekspertiisiasutusse (KorS § 41 lg 1). Kui korrakaitseorgani ametiisik ei pea vajalikuks muude andmete kogumist ja isik ei nõua narkootilise, psühhotroopse või muu joovastava aine organismis esinemise tuvastamist bioloogilise vedeliku proovi uuringuga, võib nimetatud ainete tarvitamise tuvastamisel piirduda indikaatorvahendi kasutamisega (KorS § 41 lg 7).

Siiski ei piisa narkojoobe jaatamiseks üksnes isiku organismis sellise aine tuvastamisest. Vajalik on tuvastada ka isiku terviseseisund, mida korrakaitseorgani nõudmisel on arst kohustatud kirjeldama. Bioloogilise vedeliku proovi uuringu tulemuste ning isiku terviseseisundi kirjelduse protokollil põhjal annab riiklik ekspertiisiasutus hinnangu isiku joobeseisundi olemasolu või puudumise kohta.

1.2. Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise ulatusest ja ohust

Joobes juhtide osakaal liikluses on viimaste vaatluste andmetel suurusjärgus 0,15%. Arvestuslikult on teedel igapäevaselt üks kuni neli tuhat alkoholi tarvitanud või narkojoobes sõidukijuhti, kellest tabatakse päevas keskmiselt 10–30 juhti ehk hinnanguliselt üks kuni kaks protsenti rikkujatest. Suurema tõenäosusega tabatakse tugevamas joobes juhte, kelle ebaadekvaatne sõidustiil hakkab kergemini silma. Samas on nende tegelik osakaal liikluses märksa väiksem võrreldes vähesel määral alkoholi tarvitanud juhtidega.³²

Maanteeameti andmetel oli perioodil 2003–2014 joobes sõidukijuhi osalusel inimkannatanuga liiklusõnnetusi kõige enam 2006. aastal, mille järel on nende arv ja osakaal liiklusõnnetustes vähenenud. Niisugused liiklusõnnetused moodustasid aastatel 2010–2013 ligikaudu 13% kõikidest liiklusõnnetustest. 2014. aastal langes nende osakaal 10%-le. Joobes sõidukijuhi osalusel toimunud õnnetustes hukkunute ja vigastatute arv oli suurim 2007. aastal (81 hukkunut ja 807 vigastatut). Hukkunute arv oli madalaim 2010. aastal (13 inimest). 2014. aastal hukkus 15 inimest, mis moodustas ligikaudu viiendiku hukkunutest. Vigastatute arv oli madalaim 2014. aastal, mil sai vigastada 239 inimest, nende osakaal moodustas 17% kõikides liiklusõnnetustes vigastatutest.³³

Kaine sõidukijuhiga võrreldes on sõidukijuhi vere alkoholisisalduse 0,8 mg/g korral õnnetusse sattumise risk 2,7 korda suurem ning 1,5 mg/g puhul 22 korda suurem. Samuti kasvab sõidukijuhi hukkamise risk joobe raskuse suurenemisega kordades kiiremini ning on 1,5 mg/g puhul suurusjärgus 200 korda suurem kui kainel juhul. Ka Eestis ilmneb joobes sõidukijuhtide paljukordselt suurem hukkamise risk kainete juhtidega võrreldes.³⁴ Hukkunud sõidukijuhtidest moodustasid Eestis aastatel 2011–2013 raskes joobes sõidukijuhid ligikaudu viiendiku (raske joobe tähenduses on mõeldud juhi vere alkoholisisaldust vähemalt 2,50 mg/g).³⁵

KarSi 2009. aasta muudatuse tulemusena (KarS § 424 koosseis ei nõudnud enam korduvat joobes juhtimist) muutus joobes sõiduki juhtimisega seotud väärteude ja kuritegude omavaheline proportsioon: kui varem moodustasid kuriteod ligikaudu 30% joobes juhtimise süütegudest, siis alates 2010. aastast on nende osakaal püsunud 50% lähedal.³⁶

³² Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven, lk 1.

³³ Ibid lk 15.

³⁴ Ibid lk 16 ja SafetyNet (2009) Alcohol; kättesaadav http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/alcohol.pdf

³⁵ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven lk 17.

³⁶ Ibid lk 9.

2012. aastal registreeriti 7212 joobes sõidukijuhtimise süütegu, neist 3677 väärtegu ja 3535 kuritegu. Joobes sõidukijuhtimise süütegude koguarv vähenes tunduvalt aastatel 2008–2010, kuid kasvas taas märgatavalt 2011. aastal (12%) ning vähesel määral 2012. aastal (2%). 2012.a pandi liikluskuritegudest 8% toime narkojoobes. Valdav osa (91%) narkojoobes sõidukijuhtidest tabati Harjumaal. Täheldati trendide üldjoontes kokkulangevust konjunktuuriinstituudi andmetega Eesti üldise alkoholarvitamise kohta, kus samuti ilmnis kasv kuni 2007. aastani, sellele järgnes kolm aastat kestnud langus ning uus kasv 2011. aastal (Josing, 2012, EKI pressiteade 15.05.2013).³⁷

On leitud, et majanduslangusega kaasneb alkoholarvitamise vähenemine ja sealkõrval koos väheneva autoliiklusega väljendub see joobes sõidukijuhtimise ulatuse vähenemises. Joobes sõidukijuhtimise kui nähtuse vähendamisel avaldavad mõju eelkõige tegurid, mis mõjutavad „joobes“ olemist ehk alkoholarvitamist ning „juhtimist“ ehk inimeste osalemist liikluses autodega ja alternatiive sellele.³⁸

2013. aastal registreeriti 6945 joobes juhtimise süütegu, neist 3432 väärtegu ja 3513 kuritegu. Kuritegudest ligikaudu 10% pandi toime narkojoobes. Valdav osa (84%) narkojoobes sõidukijuhtidest tabati Harjumaal. Joobes juhtimise kuriteos saadeti 2013. aastal kohtusse 3158 isikut.³⁹

2014. aastal registreeriti 6637 joobes sõidukijuhtimise süütegu, neist 3458 väärtegu ja 3179 kuritegu. Kuritegudest 6% pandi toime narkojoobes. Valdav osa (80%) narkojoobes sõidukijuhtidest tabati Harjumaal. Joobes sõidukijuhtimise kuriteos saadeti 2014. aastal kohtusse 3079 isikut.⁴⁰

Alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud sõiduki juhtimise süüteod jaotusid 2014. aastal ligikaudsetel andmetel järgmiselt: 19% alkoholi tarvitamise tunnused, 42% kerge alkoholihoove (alla 1,5 mg/g), 30% keskmine alkoholihoove, 7% raske alkoholihoove (vähemalt 2,5 mg/g), 2% narkojoove. Soomes läbi viidud vaatluste põhjal võib väita, et tegelikkuses ületab alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtide arv selgelt joobes sõidukijuhtide arvu, kuid nende tabamise tõenäosus on lihtsalt märksa väiksem.⁴¹

³⁷ Andri Ahven jt, Kuritegevus Eestis 2012 - kriminaalpoliitika uuringute sari, Justiitsministeerium 31.07.2013.a lk 95-96 (edaspidi Kuritegevus Eestis 2012).

³⁸ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven lk 11.

³⁹ Andri Ahven jt, Kuritegevus Eestis 2013 - kriminaalpoliitika uuringute sari, Justiitsministeerium 31.03.2014.a lk 55 (edaspidi Kuritegevus Eestis 2013).

⁴⁰ Andri Ahven jt, Kuritegevus Eestis 2014 - kriminaalpoliitika uuringute sari, Justiitsministeerium 22.02.2015.a lk 69 (edaspidi Kuritegevus Eestis 2014).

⁴¹ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven lk 1.

Liikluskuritegusid registreeriti 2015. aastal 4013 ehk 12% registreeritud kuritegude üldarvust. Valdav osa neist oli seotud mootorsõiduki joobes juhtimisega (78%). 2015. aastal registreeriti 6452 joobes sõidukijuhtimise süütegu, neist 3314 väär- ja 3138 kuritegu. Joobes sõidukijuhtimist on enam registreeritud suvel, kui liiklus on tihedam. Joobes sõidukijuhtimise kuriteos mõisteti 2015. aastal süüdi 2704 isikut. 60 isikut mõisteti süüdi kaks korda.⁴²

Kuivõrd käesolev töö keskendub mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise praktikale Harju Maakohtus, märgib töö autor, et kohtu tööpiirkonna keskuses Tallinnas registreeriti 2015. aastal 13 365 kuritegu, millest mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine moodustas ca 6% (741 juhtumit). Joobes mootorsõiduki juhte tabati enim Lasnamäe linnaosas, kus registreeriti 28% kõigist Tallinna juhtumitest.⁴³

Joobes juhtimise kuritegude lahendamise määr on tavaliselt suur ja 97% liiklusalastest kuritegudest lahendatakse.⁴⁴ Positiivse arenguna võib välja tuua alaealiste poolt mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise juhtumite registreerimise neljakordse languse viimase kümnendi jooksul. Kui aastal 2005 registreeriti 47 joobeseisundis juhtimise juhtu, mis oli toime pandud alaealise poolt, siis 2015. aastaks on see vähenenud 12-ni. Sealjuures on selgelt märgatav järkjärguline vähenemine aastate lõikes.⁴⁵

Peamiseks põhjuseks, miks juhitakse sõidukit alkoholi või narkojoobes, peab pea pool elanikkonnast hoolimatust, vastutustundetust, tagajärgedele mitte mõtlemist ja ohu mitte tajumist. Seda arvavad sagedamini kõrgharidusega inimesed ja kõrgeimasse sissetulekugruppi kuulujad. Iga neljas arvab aga alko- ja narkojoobes sõiduki juhtimise põhjuseks olevat rumaluse, lolluse (sagedamini mitte-eestlased); kolmandik arvab, et põhjus peitub selles, et arvatakse, et vahele ei jääda ja midagi ei juhtu (sagedamini 15-24-aastased), sama paljud ka, et vastavaid aineid tarbides kaob inimestel ohutunne ja enesekontroll või tekib asjatu hulljulgus.⁴⁶

94% Eesti üle 14-aastasest elanikkonnast peab alko- ja narkojoobes sõiduki juhtimist väga ohtlikuks, lisaks 6% pigem ohtlikuks, seega seda mitte ohtlikuks pidajaid peaaegu polegi. Sõidukijuhtimise õigusega elanike arvamus antud teemal ühtib elanikkonna üldise hoiakuga.⁴⁷ Samas alko- või narkojoobes juhust oleks valmis politseile teada andma 54% elanikkonnast

⁴²Ahven, A. jt, Kuritegevus Eestis 2015 - kriminaalpoliitika uuringute sari, Justiitsministeerium 15.03.2016.a (edaspidi Kuritegevus Eestis 2015) lk 76-78.

⁴³ Kuritegevus Eestis 2013 lk 15.

⁴⁴ Kuritegevus Eestis 2014 lk 27.

⁴⁵ Kuritegevus Eestis 2015 lk 20 tabel 5.

⁴⁶ Turu-uuringute AS, Sõiduki juhtimine alkoholi ja narkootikumi mõju all 09/2015 lk 18. Kättesaadav <http://www.mnt.ee/index.php?id=11223>

⁴⁷ Ibid lk 14.

tingimusteta. 23%-l on küll põhimõtteline valmisolek teavitamiseks, kuid nad jätaaksid selle tegemata juhul, kui tegu oleks enda tuttavaga. Joobes juhust ei annaks politseile teada 13% elanikest ja 9% ei tea, kuidas nad antud olukorras käituksid. Sõidukijuhid on teavitamise osas kokkuvõttes veidi aktiivsemad (+6%), teisalt on nende seas aga enam neid, kes oma tuttavast teada ei annaks. Reaalselt on joobes juhti takistanud või püüdnud takistada 45% elanikkonnast.⁴⁸

Riigi peaprokuröri juhise kohaselt on liiklusalaste kuritegude puhul avalik menetlushuvi olemas mootorsõiduki juhi joobeseisundi korral.⁴⁹ Avalik menetlushuvi on olemas, kui eripreventiivsetest vajadustest lähtuvalt on menetluse jätkamine vajalik ja kui üldpreventiivsetest vajadustest lähtuvalt on isiku karistamine vajalik.⁵⁰ Seega arvestades riigi peaprokuröri juhust, ei kohaldata praktikas KrMS § 202 alusel kriminaalmenetluse lõpetamist KarS § 424 kuritegudes.

Olukorras, kus aastast aastasse hukub purjus juhtide süül riigis kümneid ja saab vigastada sadu inimesi, nõuavad positiivse üldpreventsiooni põhimõtted riigipoolset reaktsiooni, mis annaksid õiguse adreessaatidele selge signaali sellest, et liiklusõigusrikkumiste, sh eelkõige mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise näol on tegemist riigi poolt rangelt karistatavate õigusrikkumistega.⁵¹

1.3. Sanktsioonide mõjust ja suundadest

Vaatamata ühiskonnas viimastel aastatel toimunud muudatustest joobes juhtimise karistuspoliitika ja –praktika osas, on meedias jätkuvalt päevakorras diskussioonid joobes juhtimise eest määratavate karistuse karmistamise osas. Lähtutakse eeldusest, et karistuste karmistamisel on eeldatav preventiivne efekt potentsiaalsetele õigusrikkujatele ning seda mõju kasutatakse karistuse karmistamise õigustamiseks. Leebet karistuspoliitikat ja leebete karistuste mõistmist joobes juhtimise süütegudes on ette heitnud nii Siseminister kui Vabariigi President.⁵²

⁴⁸ Ibid lk 25.

⁴⁹ Riigi peaprokuröri juhise, Tallinn, 12. aprill 2007 (muudetud 27.06.2014 nr RP-1-2/14/1) lk 9. Kättesaadav https://www.prokuratuur.rik.ee/sites/www.prokuratuur.ee/files/elfinder/article_files/Riigi%20peaprokur%C3%B6ri%20juhise%20KrMS%20%20202-203'%20kohaldamise%20kohta%20seisuga%2001%2007%202014.pdf

⁵⁰ Ibid lk 1-2.

⁵¹ RKKK 3-1-1-26-03 p 5.

⁵² Potsepp, K. magistr töö lk 36.

Joobes juhtide puhul on samasuguse süüteo kordamise risk suur, seda eriti kriminaalses joobes juhtide puhul. Niisuguse kuriteo eest karistatutest on järgnenud kolme aasta jooksul uuesti kriminaalses joobes tabatud ligi viiendik.⁵³ Seega tõstatub küsimus joobes juhtidele mõistetavate karistuste mõjust. Töö autor on seisukohal, et joobeseisundis juhtimise eest karistamine ei tohi teenida mitte nn kättemaksu eesmärki, vaid peab ennekõike üritama võimalikult proportsionaalsete vahenditega suunata isik tagasi õiguskuulekale teele, et vältida sarnaste rikkumiste kordumist.

Eestis läbiviidud uuringud joobes juhtimise liiklussüütegude analüüsimisel on leidnud, et mida suurem oli joove varasemal juhtumil, seda suurem oli uue süüteo toimepanemise tõenäosus. Sellisele seosele viitavad ka Soome andmed: sõidukijuhid vere alkoholisisaldusega vähemalt 1,2 mg/g panid uue süüteo (vere alkoholisisaldus vähemalt 0,5 mg/g) toime 2,5 korda suurema tõenäosusega kui kergemas joobes sõidukijuhid. Sõidukit korduvalt joobes juhtinud isiku risk uuesti toime panna niisugune süütegu oli 3,3 kuni 5 korda suurem kui esmakordsel rikkujal. Hinnanguliselt umbes pooled joobes sõidukijuhtidest on vähemalt teistkordsed rikkujad.⁵⁴ Raskes alkoholijoobes sõidukijuhtimise eest (alkoholi veres 2,5 mg/g või enam) süüdi mõistetud isikute puhul on täheldatud, et uue süüteo on risk suurem kui kergemas joobes olnud isikute puhul.⁵⁵

2015. aastal valminud joobes sõidukijuhtimise analüüsis on kokkuvõtvalt jõutud järeldusele, et raskema karistusega rikkujate puhul jääb süütegude korduvus keskmiselt ikkagi märgatavalt suuremaks kui kergema karistusega isikutel ehk karmimad karistused ei enneta uusi süüteguisid paremini kui leebemad karistused.⁵⁶

Lisaks traditsioonilistele karistusvahenditele on võimalik korduvalt toime pandud joobeseisundis juhtimise korral konfiskeerida mootorsõiduk kui kuriteo toimepanemise vahend. Mootorsõiduki kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist on peetud õigustatuks kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid õigusrikkumisi toime ka edaspidi, kusjuures leebemad meetmed (nt juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena) pole suutnud mõjutada süüdlast uutest samalaadsetest süütegudest hoiduma.⁵⁷

KarS § 424 kuriteo mõjutusvahendina konfiskeeriti alates 2011. aastast kuni 2014. aasta lõpuni kokku 323 sõidukit, neist 153 sõidukit 2014. aastal. 2013. aastal 117 isikust, kelle puhul

⁵³ Eelnõu väljatöötamise kavatsus 2016 lk 1-2.

⁵⁴ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven lk 32-33.

⁵⁵ Ibid lk 35.

⁵⁶ Ibid lk 38.

⁵⁷ RKÜK 3-1-1-37-07 p 23.

kohaldati mootorsõiduki konfiskeerimist isikust oli 2014. aasta septembri lõpuks uuel KarS § 424 kuriteolt tabatud 14 isikut (12%) ning neli isikut oli toime pannud joobes sõidukijuhtimise väärteo - kokku oli joobes sõidukijuhtimiselt tabatud 20 isikut (17%). Konfiskeerimise osas on ilmnud, et need süüdimõistetud, kellel on sõiduk konfiskeeritud, on uusi joobes juhtimise kuritegusid toime pannud rutem või rohkem kui need süüdimõistetud, kellelt sõidukit pole konfiskeeritud. Seetõttu on leitud, et konfiskeerimisel pole olnud oodatud eripreventiivset mõju uute süütegude ärahoidmisel. Sõiduki konfiskeerimine riigi poolt mõjub toimepanijale ilmselt eelkõige karistust suurendava või selle ulatust laiendava tegurina. Kuna inimene sageli siiski vajab liikumiseks autot (eriti maapiirkonnas), siis hangitakse konfiskeeritud sõiduki asemele lihtsalt uus. Konfiskeerimine ei mõjuta inimese joobes juhtimist tingivaid tegureid, näiteks sellega seotud teadmisi, hoiakuid või sõltuvust.⁵⁸

Justiitsministeerium on joobes juhtimisega seotud süütegude seadusemuudatusi planeerides leidnud, et mitte midagi tegemine tähendaks seda, et olukord liikluskäitumises küll muutub vähehaaval paremuse poole, kuid juhid ei paranda oluliselt oma käitumist, jätkavad senist suhtumist, juhivad sõidukit joobeseisundis ning põhjustavad sellest tulenevalt raskete tagajärgedega õnnetusi.⁵⁹ Seega on peetud vajalikuks liikluskuritegude karistuspoliitika korduvate rikkujate puhul muuta jäigemaks.⁶⁰

Nii näiteks on tehtud ettepanek lisada KarS §-le 424 teine lõige, mis näeb karmima karistuse ette korduvalt kriminaalses joobes sõidukijuhtimise eest ning muuta osalise reaalse vangistuse (šokivangistus) kohaldamise korduvale kriminaalses joobes sõiduki juhile kohustuslikuks. KarS § 424 lõike 2 kuritegude puhul tuleks prokuratuuril tulevikus tellida kohtueelne ettekanne, millega kriminaalhooldus hindaks isiku olukorda (sh sõltuvust alkoholist) ning kaaluks kõige tõhusamaid meetmeid kohustusliku šokivangistuse kõrval, sh võimaliku käitumiskontrolli tingimusi. See võimaldaks teha kohtul eripreventiivsest seisukohast põhjendatumaid valikuid.⁶¹

Samuti on soovitud näha ette kohustuslik juhtimisõiguse äravõtmine kriminaalses joobes sõidukijuhtimise korral või niisuguse kuriteo kordumisel. Justiitsministeerium on teinud ettepaneku täiendada KarS-i selliselt, et liikluskuriteo toimepanemisel kriminaalses joobes (sh KarS § 424) kui ka liikluskuriteo toimepanemisel juhi poolt, kellel on juba kehtiv karistus kriminaalses joobes sõidukijuhtimise eest, võetakse juhtimisõigus lisakaristusena ära vähemalt

⁵⁸ A. Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven lk 37.

⁵⁹ Eelnõu väljatöötamise kavatsus 2016 lk 5.

⁶⁰ Ibid lk 3.

⁶¹ Ibid p 9.2.

kolmeks kuuks. See tõstaks kuriteo puhul juhtimisõiguse äravõtmise alampiiri võrdseks sarnaste väärtegede puhul ette nähtuga.⁶²

Justiitsministeerium võttis eesmärgiks saavutada selliste muudatuste jõustumine juba 01.01.2017. Hinnates karistusseadustiku, karistusregistri seaduse, liiklusseaduse ja väärteomenetluse seadustiku muutmise seaduse, mille eesmärgiks on joobes sõidukijuhtide korduvate süütegude vähendamine, eelnõu väljatöötamise kavatsuses toodut, saab karistuste karmistamise, kui otseselt karistuse määra tõstmisena rääkida siiski liikluskuritegude puhul KarS § 50 lisakaristuse 3 kuulise alammäära kehtestamisest. Samas tekitab KarS § 50 alammäära kehtestamine küsimuse KarS § 61 kohaldamise võimalusest. Kuivõrd tekib mõistetava karistuse alammäär, siis võiks avaneda võimalus ka karistuse mõistmiseks alla alammäära.

⁶² Ibid p 9.3.

2. LISAKARISTUSE REGULATSIOONIST

2.1. Lisakaristusest üldiselt

Lisakaristusena võib mõista kuriteo, üleastumise, halva käitumise või muu sellise puhul rakendatavat kasvatust või mõjutusvahendit. Kui põhikaristust peetakse peamiseks karistuse eesmärgi saavutamise vahendiks, siis lisakaristuseks võib pidada veel lisaks põhikaristusele kohaldatavat karistust, mis aitab samuti saavutada karistuse eesmärki. Lisakaristuse mõistmise eesmärk on tagada karistuse mingi konkreetse üksikeesmärgi saavutamine.⁶³ Süütegude ärahoidmise eesmärgil on lisakaristusega võimalik teatud ajavahemikus piirata isiku õigusi, nt välistades tegutsemise valdkonnas, millega oli toimepandud tegu seotud.⁶⁴

Oma olemuselt kujutab karistus isiku õiguste või vabaduste kitsendamist. Siiski ei ole igasuguse õiguste või vabaduste kitsendamise puhul tegemist karistusega, seda ka juhul, kui kitsenduse põhjuseks on õiguserikkumine. Erinevus süüteo eest kohaldatava karistuse ja mittekaristusliku sunnivahendi vahel seisneb järgnevas. Karistuse aluseks on vältimatult isiku süü, karistus kujutab endast kitsenduses väljenduvat etteheidet. Seevastu mittekaristusliku sunnivahendi kohaldamise aluseks ei ole isiku süü, vaid isikust lähtuv oht, millele viitavad toimepandud teod.⁶⁵

Lisakaristuste näol on tegemist karistuste hulka kuuluvate sanktsioonidega, mis tähendab, et nende kohaldamine ei ole võimalik ilma süülise teota. Eesi karistusõiguses puuduvad aga üksnes süüdistatava ohtlikkusele suunatud ja süü piiridest väljuvad sanktsioonid. Seetõttu ei tule lisakaristuse kohaldamisel arvestada mitte ainult süüdlase ohtlikkust vaid ka süü suurust ning vajadust kaitsta üldsust isiku eest, kes teatud asjaoludel või isikuomaduste tõttu vajab lisaks süü suurusest sõltuvale karistusele ka täiendavat ohutustamist. Seega ei täida lisakaristus mitte ainult süüdistatava süüd heastavat, vaid ka ühiskonna turvalisust tagavat ülesannet.⁶⁶ Seega aktualiseerub lisakaristuse kohaldamine juhtudel, mil põhikaristus ei ole eripreventiivse

⁶³ Sai, T. (juhendaja Sootak, J.) bakalaureusetöö - Lisakaristus: liigid ja koht sanktsionisüsteemis; Tartu Ülikool, õigusteaduskond, kriminaalõiguse õppetool, Tartu 2006 lk 14.

⁶⁴ Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne / Jaan Sootak; Priit Pikamäe, 4. täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne 2015 lk 153.

⁶⁵ RKÜK 3-4-1-10-04 p 18.

⁶⁶ KarS komm 4 lk 153.

eesmärgi saavutamiseks piisav ja süüdlane võib olla ühiskonnale jätkuvalt ohtlik.⁶⁷ Erinevalt põhikaristusest peab lisakaristus eelkõige silmas preventtsioone⁶⁸.

Laias laastus võib liigitada isikult lisakaristusena äravõetavaid õigusi selle järgi, kas tegemist on seaduse alusel antava spetsiifilise õigusega (relvaluba, riigisaladuse töötlemise õigus) või üldise õigusega, mis ei nõua Eesti õiguskorras täiendavat seaduse alusel väljastatavat luba (loomapidamisõigus, ettevõtlus). Lisakaristuse kohaldamine väljendub selle liigituse kohaselt vastavalt kas seaduse alusel antud õiguse äravõtmises või tulevikku suunatud karistusõiguslikus keelus tegutseda konkreetses valdkonnas.⁶⁹

Karistusseadustik on loobunud negatiivsest ehk hirmutamispreeventsioonist, mis seisneb konkreetse isiku karistamisega teistele isikutele hirmutava toime avaldamises⁷⁰. Negatiivne üldpreventsioon võib minna vastuollu inimväärikuse põhimõttega juhul, kui seda rakendatakse mitte karistusahvarduse ja õiglase karistuse kohaldamisena, vaid õigusemõistmises näiteks selliselt, et ühte inimest karistatakse teiste hirmutamiseks rangemini. Inimene muutub siin vahendiks õigusemõistmise käes.⁷¹ Seega on lisakaristuse puhul kohane rääkida ennekõike positiivsest üldpreventsioonist ja eripreeventsioonidest.

Positiivne üldpreventsioon seab oma eesmärgiks avaldada õiglase karistusega mõju, mis kinnitab inimeste usku normikehtivusse ja usaldust õiguskorra vastu.⁷² Karistus ei pea mitte hirmutama, vaid näitama, et norm kehtib, sest selle rikkumine on karistatav⁷³.⁷⁴ Üldpreventsiooni positiivne aspekt põhineb asjaolul, et karistusahvardus ja karistuse kohaldamine mõjuvad õiguskorra tugevust ja toimejõudu ning elanikkonna õiguskuulekust tugevdavalt⁷⁵.

Täpsemalt saab positiivsest üldpreventsioonist rääkida kolmes suunas. Esiteks sotsiaalpedagoogiline õppimiseffekt, õiguskuulekuse „harjutamine“ õigusorganite tegevuse jälgimisega. Teiseks usaldusefekt, mis ilmneb kodaniku veendumuses, et õigusorganid oma ülesandeid tõepoolest ka täidavad. Kolmandaks rahuldusefekt, mis avaldub üldises

⁶⁷ RKKK 3-1-1-122-13 p 9 ja KarS komm 4 lk 154.

⁶⁸ RKKK 3-1-1-38-09 p 9.

⁶⁹ RKKK 3-1-1-86-09 p 7.2.

⁷⁰ Kivi, L, Sootak, J. - Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus – Juridica 2001/VII, lk 478.

⁷¹ Sootak, J. - Õigusriik ja kriminaalõigus: Eesti kriminaalõiguse, õigusteadeuse ja -teadvuse ümberkujunemine – Juridica 1997/ IX, lk 443. [edaspidi J. Sootak. Õigusriik ja kriminaalõigus]

⁷² Ibid

⁷³ J. Sootak. Õigusriik ja kriminaalõigus, lk 444.

⁷⁴ Potsepp, K magistr töö lk 15.

⁷⁵ Sootak, J. - Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas – Juridica I/2000, lk 6.

õigusteadvuse rahuolus, et õigusrikkumistele reageeritakse ja konflikt saab õiglaselt lahendatud.⁷⁶

Eripreventsiooni kohaselt on karistuse eesmärgiks konkreetse õigusrikkuja selline mõjutamine, mis hoiab teda uusi õigusrikkumisi toime panemast.⁷⁷ Riigi ülesanne on kuritegevuse vältimine. Kui kurjategija mõjutamisega tahetakse kuritegusid vältida, siis eeldab see kaht asja. Esiteks on vaja teada, mis põhjustel isik kuriteo toime pani. Teiseks on vaja teada, millised riiklikud vahendid tulevaste kuritegude vältimiseks sobivad.⁷⁸ Klassikalises karistusõiguses on karistuse eripreventiivne eesmärk isiku mõjutamine ja selle kaudu õiguskuulekale eluviisile suunamine, ent mitte tema kasvatamine pedagoogilises tähenduses⁷⁹.⁸⁰

Ka eripreventiivset karistusteooriat võib jagada positiivseks ja negatiivseks.⁸¹ Positiivse eripreventsiooni puhul on karistus suunatud süüdlase parandamisele, tema tagasitoomisele ühiskonda ehk resotsialiseerimisele. Negatiivse eripreventsiooni puhul seisneb see kurjategija kahjustamises (eelkõige vangistusega) või tema hirmutamises. Karistuse eripreventiivset mõjusust kahandab oluliselt asjaolu, et paljud süüdimõistetud ei vajagi resotsialiseerimist, näiteks ettevaatamatu süüteo toimepannud isikud, juhukurjategijad, samuti isikud, kes on süüteo toime pannud kordumatutel ja pöördumatutel asjaoludel jt.⁸²

Lisakaristust nagu põhikaristustki tuleb mõista KarS § 56 alusel ja see peab vastama karistuse eesmärkidele. See tähendab, et karistamise aluseks on isiku süü, arvestades karistust kergendavaid ning raskendavaid asjaolusid, võimalust mõjutada süüdlast edaspidi süütegude toimepanemisest hoiduma ning õiguskorra kaitsmise huve.⁸³ Lisaks isiku süüle tuleb KarS § 56 kohaselt isikule karistuse mõistmisel arvestada ka eri- ja üldpreventiivseid kaalutlusi⁸⁴.

Ehkki ka lisakaristuse kohaldamisel tuleb vaieldamatult arvestada üldpreventiivsete kaalutlustega, ei tohi need anda põhjust kohaldada lisakaristust üle piiri, mis on kindlaks määratud süü suuruse ja eripreventiivsete vajadustega.⁸⁵ Ei ole õige põhista lisakaristust üksnes ühiskonnas teatud süütegude piiramise vajadusega, s.o õiguskorra kaitsmise huvidega.⁸⁶

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ J. Sootak. Kuri karjas. Ilmamaa 2009, lk 8.

⁷⁸ Samson, E. - Kriminaalõiguse üldosa. Abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse karistusõiguse õppegrupile. Tallinn 2000, lk 25.

⁷⁹ M. Kruusamäe. Karistuse kohaldamise etapid Eesti kohtupraktikas. Analüüs. Riigikohus 2009, lk 22.

⁸⁰ Potsepp, K. magistr töö lk 16.

⁸¹ Ibid lk 18.

⁸² J. Sootak. Karistusõigus. Üldosa, lk 46-47.

⁸³ RKKK 3-1-1-122-13 p 9

⁸⁴ RKKK 3-1-1-58-13 p 8.

⁸⁵ Ibid

⁸⁶ KarS komm 4 lk 154.

Lisakaristus on üks osa karistusest ning menetleja peab ka seda mõistes või määrates lähtuma teo toimepanija süüst⁸⁷.

2.2. Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena

Ainuüksi meetme sätestamine karistusseadustikus ei tähenda tingimata, et tegemist on karistusega⁸⁸. Kuna karistuses väljendub hukkamõist õigusvastase käitumise eest⁸⁹, on kriteeriumiks, mille alusel saab öelda, et tegemist on karistusega, see, kas juhtimisõiguse peatamise aluseks on isiku süü (*nulla poena sine culpa*).⁹⁰ Süü kujutab endast isikule tehtavat etteheidet selle eest, et ta otsustas ebaõiguse kasuks ja käitus normivastaselt.⁹¹ Seevastu süüteoga seotud mittekaristuslikud sunnivahendid ei kujuta endast vastust tekitatud ebaõigusele, vaid eesmärgiks on rikkumise lõpetamine või edasise rikkumise ärahoidmine.⁹²

Juhtimisõiguse peatamise puhul tuleb hinnata, kas tegemist on karistusega materiaalses mõttes, s.o õiguserikkumise eest kohaldatava meetmega, mis evib karistuse olemust ja eesmärki ning on piisavalt raske, olemaks võrreldav kriminaalkaristusega formaalses mõttes.⁹³ Juhtimisõiguse peatamine kujutab riiklikku sunnivahendit, mille kohaldamisel tuleb arvestada põhiseaduse § 23 lg-s 3 sätestatuga.⁹⁴ Aastatesse ulatuv juhtimiskeeld on piisavalt koormav, käsitamaks seda karistusena PS § 23 lg 3 tähenduses (liiklusalaste kuritegude puhul võib KarS § 50 lg 1 alusel lisakaristusena kehtestada kuni kolmeaastase juhtimiskeelu).⁹⁵ Juhtimisõiguse peatamisega ei rikuta mitmekordse karistamise keelu põhimõtet.⁹⁶

Mootorsõiduki juhtimisõigus on eriõigus. Eriõiguse termin on laiem mõiste, mis hõlmab endas kõiki KarS §-des 48¹-52² sätestatud põhi- ja lisakaristuste liike.⁹⁷ Karistusseadustiku 3. peatüki 2. jaos sätestatakse väärteo eest kohaldatavate põhikaristuste liikidena rahaträhv, arest või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine, millest viimane kujutab endast eriõiguse äravõtmist.⁹⁸

⁸⁷ RKKK 3-1-1-59-15 p 12.

⁸⁸ Lind, S. - Mootorsõiduki juhtimise keelud Eesti õiguses Juridica, 2005, nr 1.

⁸⁹ J. Sootak. Karistusõiguse alused. Tallinn 2003, lk 178.

⁹⁰ K. Kühl rõhutab, et Saksamaal tuleneb karistuse süüga seotuse nõue lausa põhiseadusest (GG art 1 ja 20).

K. Kühl. Karistusõigus: üldosa. Tallinn 2002, lk 224.

⁹¹ KarS komm § 32 komm.

⁹² Lind, S. - Mootorsõiduki juhtimise keelud Eesti õiguses; Juridica, 2005, nr 1, lk 47.

⁹³ RKÜK 3-4-1-10-04 p 17.

⁹⁴ Ibid p 21.

⁹⁵ Ibid p 20.

⁹⁶ Ibid p 26.

⁹⁷ RKKK 3-1-1-26-14 p 8.

⁹⁸ Ibid p 9.

Juhtimisõiguse olemasolu puhul on tegemist eriõigusega, mis võimaldab isikul oma põhiõigusi ja kohustusi hõlpsamini realiseerida.⁹⁹

KarS § 50 lg 1 p 1 sätestab, et mootor-, õhu-, või veesõiduki, samuti trammi või raudteeveeremi ohutu liiklemise või käituseeskirjade rikkumisega seotud süüteo eest võib lisakaristusena kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist kuriteo korral kuni kolmeks aastaks. KarS § 50 lg 1 p 2 kohaselt saab väärteo korral kohtu või kohtuvälise menetleja poolt mootorsõiduki juhtimisõiguse seaduses sätestatud juhtudel ära võtta kuni aastaks. KarS § 62 kehtestab, et ühe süüteo eest võib kohaldada ühe põhikaristuse ja ühe või mitu lisakaristust. LS § 125 lg 1 kohaselt on juhtimisõiguse äravõtmine liikluseaduse või selle alusel antud õigusakti nõuete rikkumisega seotud süüteo eest kohtu poolt mõistetud või kohtuvälise menetleja poolt määratud põhi- või lisakaristus, mille sisuks on keeld juhtida sõidukit.

Sõiduki ohutu liiklemise või käituseeskirjade rikkumisega seotud süütegu on eelkõige KarS 23. ptk-s sisalduv liikluskuritegu ning juhtimisõiguse äravõtmine kuriteo eest süüdimõistmisel tuleneb ainult KarS §-st 50.¹⁰⁰ Kuivõrd käesoleva töö eesmärgiks on analüüsida mootorsõiduki joobeseisundis juhtimisega seotud mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise praktikat Harju Maakohtus, lähtutakse KarS § 50 lisakaristuse kohaldamisest üksnes KarS § 424 kontekstis.

Kohtupraktikas on mootorsõiduki joobeseisundis juhtimist loetud ka KarS § 422 mõttes liiklusnõuete rikkumiseks¹⁰¹ ja seega võib mootorsõiduki joobeseisundis juhtimisega kaasneda KarS § 50 lg 1 p 1 sätestatud lisakaristus, mitte üksnes KarS § 424 kuriteo toimepanemisel. Siiski jäetakse töös kõrvale muude liikluskuritegude eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine. Seda kahel põhjusel. Esiteks on KarS § 422 kuritegude hulk liiga väike, et teha selle põhjal statistikat, mis oleks võrreldav KarS § 424 kuritegudega. Teiseks võib KarS § 422 koosseisu puhul tingida lisakaristuse kohaldamise joobeseisundi kõrval muu juhi käitumine kuriteo toimepanemisel – sõiduki tehnoseisundi nõuete rikkumine, möödasõiduks kehtestatud reeglite eiramine jne.

Riigikohus on leidnud, et liikluskuriteos süüdimõistetult võib kohus jätta juhtimisõiguse ära võtmata üksnes väga erandlikel juhtudel¹⁰². Samas rajaneb Riigikohtu üldkogu selline järeldus Riigikohtu kriminaalkolleegiumi varasemal praktikal¹⁰³, mis seab üldjuhul mootorsõiduki

⁹⁹ RKÜK 3-4-1-2-05 p 64.

¹⁰⁰ KarS komm 4 lk 157.

¹⁰¹ KarS komm 4 lk 1011 ja RKKK 3-1-1-96-04; 3-1-2-3-05; 3-1-1-27-08.

¹⁰² RKÜK 3-4-1-2-05 p 50; RKKK 3-1-1-20-06 p 9;

¹⁰³ RKKK 3-1-1-10-03 p 6.

juhtimisõiguse äravõtmise alkoholijoores juhtimise eest sõltuvusse alkoholijoores juhtimise korduvusega.¹⁰⁴

Seega ei olnudki Riigikohtu üldkogul asjas 3-4-1-2-05 võimalik joobeseisundis juhtimise kui liikluskuriteo eest juhtimisõiguse äravõtmist käsitleda konttekstis, kus isik pole varem mootorsõidukit alkoholijoores juhtinud. Niisamuti rõhutab ka hilisem Riigikohtu kriminaalkolleegiumi praktika, et mootorsõiduki juhtimisõigus tuleb üldjuhul ära võtta korduvalt alkoholijoores juhtimise eest.¹⁰⁵

Isiku poolt korduv nõuete rikkumine võimaldab järeldada tema allumatust kehtestatud korrale, mis muudab tema poolt uue samalaadse rikkumise toimepanemise tõenäolisemaks ning tingib ohu vältimiseks lisakaristuse kohaldamise. Samas ei saa ka korduvalt rikkumise toime pannud isikutele lisakaristust kohaldada automaatselt, vaid seda tuleb eraldi kaaluda ja põhistada.¹⁰⁶ Iseenesest ei ole ka esmakordse rikkumise toime pannud isiku puhul välistatud temalt sõiduki juhtimisõiguse äravõtmine. Võttes arvesse, et sõiduki juhtimisõiguse äravõtmise esmane eesmärk on tagada, et isik ei saaks enam samalaadseid rikkumisi toime panna, tuleb kohtul lisakaristuse mõistmisel näidata, millistele asjaoludele tuginevalt ta sellise ohu olemasolu tuvastatuks loeb. Üksnes abstraktne võimalus, et isik asub taas alkoholi piirmäära ületades sõidukit juhtima, ei ole lisakaristuse kohaldamiseks piisav. Kui korduvalt rikkumise toime pannud isiku puhul on ohu olemasolu tuletatav juba korduvuse faktist, siis esmakordse rikkumise puhul peaksid esinema kas isiku süüd (nt piirmäära oluline ületamine, täiendavate liikluskuriteo rikkumine) või tema isikut (hoolimatu suhtumine oma teosse) iseloomustavad asjaolud, mis muudavad selle võimaluse tavapärasest suuremaks.¹⁰⁷

Eelviidatud käsitluseni on Riigikohus jõudnud LS § 224 väärteokoosseisu kontekstis. LS § 224 sätestab väärteokorras vastutuse mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest lubatud alkoholi piirmäära ületades, st olukorras kus alkoholisisaldus juhi ühes grammis veres on kuni 1,49 milligrammi või ühes liitris väljahingatavas õhus kuni 0,74 milligrammi. Seega võib olla vastuargument, et kuivõrd KarS § 424 sätestatud kuriteo puhul on tegu eeltoodust kõrgema joobega, ei saa Riigikohtu kriminaalkolleegiumi seisukohta üks-ühele üle võtta. Seda peaaegjalikult seetõttu, et Riigikohus on viidatud lahendis pidanud võimalikuks hinnata joobe suurust kui ohu olemasolu ulatuse hindamise ja seega juhtimisõiguse äravõtmise alust.

¹⁰⁴ Karistusseadustiku redaktsioon 02.01.2005 seisuga.

¹⁰⁵ RKKK 3-1-1-55-07 p 6 ja 3-1-1-54-07 p 6.

¹⁰⁶ RKKK 3-1-1-122-13 p 10.

¹⁰⁷ Ibid p 11.

Lisakaristuse mõistmisel tuleb arvestada KarS § 56 toodud karistuse kohaldamise aluseid.¹⁰⁸ Ka KarS § 424 kuritegude puhul on praktikas leitud, et eriti kõrge joobeseisund võib viidata isiku keskmisest suuremale süüle.¹⁰⁹ Siiski tuleks arvestada, et joobeseisundi suurus viitab keskmisest suuremale süüle juhul kui joobeseisund on eriti kõrge, mistõttu ei saa teha automaatset järeldust, et igasugune joobeseisund tähendaks sedavõrd suurt süüd, et paratamatult peaks kaasnema mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise.

Ei saa viidata sellele, et purjuspäi autoga sõitmine näitab sõidukijuhi üleolevat suhtumist liikluseeskirjadesse. Olukorras, kus seadusandja on näinud rikkumise eest ette karistuse, ei saa karistusnormile vastavat käitumist rikkujale ette heita tema karistuse suuruse puhul.¹¹⁰ Lisaks isiku süüle tuleb KarS § 56 kohaselt isikule karistuse mõistmisel arvestada ka eri- ja üldpreventiivseid kaalutlusi, so võimalust mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest ja õiguskorra kaitsmise huvisid.¹¹¹

Kohtupraktikas on leitud, et liikluskuritegude puhul kriminaalkorras süüditunnistamisest tulenev stigmatsioon ja kuriteokaristatusega kaasnevad ulatuslikud õiguslikud piirangud on suuremad kui liiklusväärteo puhul.¹¹² Arvestades kuriteo eest mõistetavat raskemat põhikaristust, tugevamat stigmatsiooni ja karistatuse pikemat kustumisperioodi ning sellest tingitud piiranguid, võivad need asjaolud iseenesest täita preventiivsed eesmärgid ning välistada sel põhjusel lisakaristuse kohaldamise.

Ehkki ka lisakaristuse kohaldamisel tuleb vaieldamatult arvestada üldpreventiivsete kaalutlustega, ei tohi need anda põhjust kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist üle piiri, mis on kindlaks määratud süü suuruse ja eripreventiivsete vajadustega. Lisakaristuse mõistmisel ei tohi lähtuda üksnes ühiskonnas liiklusalaste süütegude toimepanemise piiramise vajadusest, s.o õiguskorra kaitsmise huvidest.¹¹³

Lisakaristuse seisukohalt olulistel eripreventiivsetel kaalutlustel tuleb arvestada, kui rängalt juhtimisõiguse äravõtmine iseenesest ja karistuse kestus isikule mõjub (võttes seejuures arvesse, kas tegemist oli harjumus- või juhusesüüteoga).¹¹⁴ Samuti on võimalik, et töökoha kaotuse vältimise eesmärk võib olla lisakaristuse kohaldamise kaalumisel oluline.¹¹⁵ Seevastu

¹⁰⁸ KarS komm 4 lk 157.

¹⁰⁹ RKKK 3-1-1-58-13 p 9.

¹¹⁰ RKKK 3-1-1-59-15 p 13.

¹¹¹ Ibid p 8.

¹¹² RKÜK 3-4-1-2-05 p 50.

¹¹³ RKKK 3-1-1-122-13 p 9.

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ RKKK 3-1-1-26-10 p 7.3.

juhtimisõiguse äravõtmisega taotletavad eesmärgid võivad kaaluda üles teo toimepanija kohustuse hoolitseda oma abivajavate perekonnaliikmete eest tema poolt valitud viisil.¹¹⁶

Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise puhul on leitud, et ka olukorras, kus tuvastatakse keskmisest suurem teosüü, tuleks keskmisest raskema põhikaristusega karistatud isikule kohaldada lisakaristust selle alumises määras.¹¹⁷ Selguse huvides tuleb märkida, et eelviidatud seisukoht on kujunenud väärtetoasjas, kus juhtimisõiguse äravõtmine oluks võimalik ka põhikaristusena, aga isikule mõisteti põhikaristusena keskmisest kõrgem rahaträhv ning puudusid kaalukad eripreventiivsed kaalutlused lisakaristuse kohaldamiseks selle keskmises määras.

Tavaliselt võetakse süüdimõistetavalt õigus juhtida mistahes mootorsõidukit. Siiski võib eelkõige eripreventiivsetel kaalutlustel piirduda vaid konkreetset liiki mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmisega (nt ühissõiduk) või välistada keeld teatud liiki, nt põllumajanduslikku laadi sõidukite suhtes. Sellistel juhtudel on siiski tegemist erandiga, sest liiklussüütegu ei seonu eelkõige mitte sõiduki liigi, vaid süüdistatava liiklusalase käitumise või hoiakuga üldiselt (RKKK 3-1-1-26-10 p 6-7).¹¹⁸

Riigikohus on pidanud mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist lisakaristusena reeglina kohaldatavaks juhul, kui isikul on varasemast mitmeid karistusi ja jätkuv vsüütegude toimepanemine näitab, et ta ei ole oma liikluskäitumist muutnud.¹¹⁹

Samas ei välista eeltoodu mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist. KarS 50 lg 2 sätestab ammendava loetelu, et mootorsõiduki juhtimisõigust ei või võtta isikult, kes kasutab mootorsõidukit liikumispuude tõttu. Riigikohus on kinnitanud selle loetelu ammendavust.¹²⁰ Mootorsõiduki kasutamine seoses liikumispuudega tähendab seda, et isik kasutab puudest tingitult enda igapäevase elu korraldamisel liiklemiseks mootorsõidukit. Mootorsõiduki kasutamine peab seejuures olema isiku puude tõttu vältimatult vajalik.¹²¹

KarS § 50 lg 2 kohaldamiseks tuleb kohtul välja selgitada, kas isikul on tuvastatud liikumispuue kooskõlas puuetega inimeste sotsiaaltoetuste seaduse ja selle alusel kehtestatud õigusaktidega ning kas isiku jaoks on liikumispuudest tingitult hädavajalik mootorsõiduki juhtimisõiguse olemasolu. Selle kindlakstegemisel tuleb lähtuda muu hulgas isiku puude olemusest ja

¹¹⁶ RKÜK 3-4-1-2-05 p 66.

¹¹⁷ RKKK 3-1-1-59-15 p 13.

¹¹⁸ KarS komm 4 lk 157.

¹¹⁹ RKKK 3-1-1-26-10 p 7.3.

¹²⁰ Ibid.

¹²¹ RKKK 3-1-1-70-14 p 7.

raskusest, vajadusest käia ravi- või rehabilitatsiooniasutuses, samuti isiku töö ning õpingute asukohast. Kohus peab hindama ka isikule kättesaadavaid alternatiivseid liiklemisvõimalusi, sh ühistranspordiühendust.¹²² Määrav ei ole see, kas puue oli olemas teo toimepanemise ajal vaid kas vastav eeldus on olemas karistuse mõistmise ajal.¹²³

Siiski pole ajalooliselt liikumispuue alati olnud joobeseisundis juhtinult mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist välistavaks asjaoluks. Nii näiteks sätestas kuni 27.12.2008.a kehtinud redaktsioonis KarS § 50 lg 2, et mootorsõiduki juhtimise õigust ei või ära võtta isikult, kes kasutab mootorsõidukit seoses invaliidisusega, välja arvatud juhul, kui ta juhtis mootorsõidukit joobeseisundis.

Karistuspraktikas on asunud seisukohale, et mootorsõiduki juhtimisõigust ei saa ära võtta isikult, kel puudus mootorsõiduki juhtimisõigus süüteo toimepanemise hetkel. Igal inimesel mootorsõiduki juhtimisõigust *a priori* ei ole, kuna seda tuleb riigilt taotleda liiklusseaduses ja selle alusel antud õigusaktides sätestatud tingimustel. Seega puudub isikul õigus mootorsõidukit juhtida, kui talle ei ole sellist õigust seaduses ettenähtud korras antud. Juhtimisõiguse äravõtmisel on tegemist seaduse alusel antud õiguse äravõtmisega.¹²⁴

Mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmine lisakaristusena eeldab teo toimepanemise ajal sellise õiguse olemasolu süüdistataval või menetlusalusel isikul. Ei ole võimalik ära võtta sellist õigust, mida isikul ei olegi olemas. Kirjeldatud põhimõtet ei väära ka see, kui isikul on kohtuotsuse tegemise ajal mootorsõiduki juhtimise õigus olemas. Isiku olukorda ei saa halvendada tema enda seaduskuulekas käitumine, s.o mootorsõiduki juhtimise õiguse taotlemine.¹²⁵

Siiski on kaalutud seadustada mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine isikult, kellel see süüteo toimepanemise hetkel puudub, sätestades KarSis lisakaristusena sõiduki juhtimise keelu võimaldamise isiku suhtes, kel juhtimisõigus puudub.¹²⁶

Leiti, et erinevalt juhtimisõigusega rikkujast, keda kohus karistab juhtimisõiguse äravõtmisega, ei ähvarda juhtimisõigusega rikkujat mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine ega ka karistus kohtuotsuse täitmisest kõrvalehoidumise eest. Samuti säilib juhtimisõigusega isikul võimalus lähitulevikus juhtimisõigus omandada, olukorras kus isik, kes sõidukit juhtides lisaks mingi

¹²² Ibid p 7.1. – 7.2.

¹²³ RKKK 3-1-1-90-13 p 9.

¹²⁴ RKKK 3-1-1-86-09 p 7.3.

¹²⁵ Ibid p 7.4.

¹²⁶ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 554 SE eelnõu algtekst p 18 - Vabariigi Valitsus 9.12.2013.

muu liiklusnõude rikkumisele ei oma ka juhtimisõigust, paneb toime veelgi hukkamõistetavama teo kui juhtimisõigusega isik, kes sama liiklusnõuet rikub.¹²⁷ Töö autor nõustub, et tänane regulatsioon võib seeläbi koguni soosida KarS § 424 kuriteo toimepanijat, kel puudub mootorsõiduki juhtimisõigus.

2.3. Lisakaristuse tähtajast ja kustumisest

KarS § 67 lg 3 kohaselt arvutatakse põhikaristusena mõistetava sõiduki juhtimise õiguse äravõtmise ja lisakaristuse tähtaega aastates ja kuudes. Karistustähtaja arvestamisel aastates ja kuudes on arvestusühikuks vastavalt kalendriaasta ja –kuu. Mõlemal juhul lähtutakse aastatest ja kuudest nende kalendriliselt määratud ajalises järjestuses, arvestamata konkreetse aasta või kuu pikkust.¹²⁸

KarS § 50 ei sätesta mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise tähtaja alammäära, kuid KarS § 67 lg 2 kohaselt on lisakaristuse alammääraks üks kuu.¹²⁹ Sellest johtuvalt on mõistetava lisakaristuse alammääraks 1 kuu. Samas on põhikaristuse ja lisakaristuse tähtaegade arvutamise vahel märkimisväärne erinevus. KarS § 67 lg 1 kohaselt arvutatakse vangistuse tähtaega aastates, kuudes ja päevades. KarS § 44 lg 1 sätestab, et kohus võib kuriteo eest mõista rahalise karistuse kolmkümmend kuni viissada päevamäärana ning sealjuures KarS § 44 lg 2 jätab kohtule võimaluse päevamäärana suurust vähendada erandlike asjaolude tõttu või suurendada seda süüdlase elatustasemest lähtudes.

Võrreldes lisakaristuse ja põhikaristuse arvutamise tähtaegasid nähtub, et seadusandja on põhikaristuse mõistmisel (kui põhikaristuseks pole mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine) jätnud kohtule täiendavad karistuse arvutamise mõõtühikud. Seega on kohtul karistusraamade piires täpsemad võimalused karistuse kohaldamiseks vastavalt isiku süü suurusele.

Lisakaristuse kohaldamise aluseks on isiku süü. Üldpreventiivsed kaalutlused, ei tohi anda põhjust kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist üle piiri, mis on kindlaks määratud süü suuruse ja eripreventiivsete vajadustega.¹³⁰ Seega leiab töö autor, et mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel üksnes mõõtühikutega kuu ja aasta, võib kohtul tekkida sundolukord, kus tuleb

¹²⁷ Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 554 SE algteksti seletuskiri lk 24.

¹²⁸ KarS komm 4 lk 203.

¹²⁹ Ibid lk 166.

¹³⁰ RKKK 3-1-1-122-13 p 9.

valida kas kohaldada lisakaristust rohkem kui on kindlaks määratud süü suuruse ja eripreventiivsete vajadustega või vähem. Lahendust ei paku siinkohal ka KarS § 61.

KarS § 61 lg 1 jätab võimaluse kohaldada karistust alla seaduses sätestatud alammäära, kuid selle all mõeldakse KarSi eriosa normi sanktsioonis ettenähtud alammäära. Kuivõrd KarSi eriosa normi sanktsioonides ei ole ette nähtud lisakaristust ja seadus otsesõnu ei sätesta lisakaristuse alammäära, langeb ära võimalus rakendada KarS-i § 61 lg 1 lisakaristuse kohaldamisel.¹³¹

KarS § 55 lg 1 kohaselt laieneb lisakaristuse mõistmisel koos aresti või vangistusega selle tähtaeg põhikaristuse kandmise kogu ajale ja lisaks kohtuotsusega või kohtuvälise menetleja otsusega määratud tähtajale. Sisuliselt tähendab see, et lahendiga määratud lisakaristuse kestuse hulka ei arvata vangistuse ega aresti kandmise aega ning et kohtuotsuses märgitakse üksnes lisakaristuse see aeg, mis tuleb süüdlasel ära kanda pärast vabadusekaotusliku karistuse kandmisest vabanemist. Vangistusest tingimisi vabastamisel KarS § 73-74 alusel või ennetähtaegselt KarS § 76 kohaselt, hakkab tähtajalise lisakaristuse aeg kulgema alates kohtuotsuse võ –määruse jõustumisest. Osaliselt täitmisele pööratud vangistuse korral, hakkab lisakaristuse tähtaeg kulgema koheselt ärakantud vangistusest vabanemisest.¹³²

Erinevalt põhikaristusest, kustutatakse karistusregistriseaduse (edaspidi KarRS) § 24 lg 3 kohaselt lisakaristus karistusregistrist pärast lisakaristuse ärakandmist. Karistusandmete kustutamisel registrist kantakse need üle arhiivi. Karistusregistri eesmärgiks on usaldusväärse teabe andmine isiku karistusandmete kohta. KarRS § 5 lg 1 sätestab, et registrisse kantud isiku karistusandmetel on õiguslik tähendus isiku karistatuse ja kuriteo või väärteo korduvuse arvestamisel kuni andmete kustutamiseni.

Isiku varasema karistatuse hindamisel on oluline ülesanne mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel. 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.¹³³

¹³¹ KarS komm 4 lk 183-184.

¹³² Ibid lk 166.

¹³³ RKKK 3-1-1-58-13 p 8.

Töö autor möönab, et KarRS § 24 lg 3 sätestatud lisakaristuse kustumistähtaeg võib praktikas tekitada ebaselgust. Nimelt tekib küsimus, kas üldse ja kuidas saaks kohus isikule uue liiklusalase süüteo eest lisakaristuse mõistmisel võtta arvesse isikule eelmise liiklussüüteo eest mõistetud lisakaristust. Kuivõrd lisakaristus kustub pärast selle ärakandmist, ei saa kohus tugineda uue liiklussüüteo eest lisakaristuse tähtaja arvestamisel eelmise lisakaristuse pikkusele. Teisisõnu kaob võimalus hinnata eelmist lisakaristust mõjutuks ja sellega põhjendada uue sarnase süüteo puhul pikemaajalist lisakaristuse kohaldamist.

Riigikohtu kriminaalkolleegium on juhendanud, et kahtlustatava retsidiivsusrisiki hinnates ei saa tugineda karistusregistri arhiivi kantud andmetele ja et KarRS § 5 lg 2 sätestab ammendava loetelu juhtudest, mil arhiveeritud andmeid arvestada saab.¹³⁴ Kuigi Riigikohus on võtnud eeltoodud seisukoha olukorras, kus isikul ei olnud veel süüdistust esitatud ning tegu oli tõkendi kohaldamise küsimusega, ei nähtu põhjuseid, mis lubaksid sellest põhimõttest kõrvalekaldumise süüdistatavale liiklussüüteo eest lisakaristuse mõistmisel.

Kuivõrd mootorsõiduki juhtimisõigust ei saa ära võtta isikult, kellel seda süüteo toimepanemise hetkel ei olnud, ei saa omada uue süüteo eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel tähtsust kehtiv samasugune lisakaristus. KarS näeb ette liitkaristuse mõistmise üksnes põhikaristuse eest. Seega isegi juhul, kui selguks, et isik on enne viimase lisakaristuse mõistmist pannud toime veel mõne süüteo, mille eest teda lisakaristusega karistada, puuduks võimalus lisakaristust mõista liitkaristusena ka siis ja arvestada karistusregistris kehtivat lisakaristust. Samuti ei oleks võimalik mõista juba kantava lisakaristusega paralleelselt kulgevat uut lisakaristust, kuivõrd kohtuotsuse tegemisel puudub isikul eriõigus, mida ära võtta. Siiski ei saa välistada kehtiva lisakaristuse arvestamist uue liiklussüüteo eest põhikaristuse mõistmisel, mis ei seisne mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmises.

Hetkel kehtiv lisakaristuse kustumise regulatsioon võib tekitada probleeme ka näiteks korduvalt KarS § 424 kuriteo toimepannud isikult mootorsõiduki konfiskeerimise korral tema varasema karistatuse arvesse võtmise. Riigikohus on leidnud, et mootorsõiduki konfiskeerimisel tuleks arvestada, et leebemad meetmed (nt juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena) pole suutnud mõjutada süüdlast uutest samalaadsetest süütegudest hoiduma.¹³⁵ Kuivõrd lisakaristus kustub pärast ärakandmist, ahendab see kohtu võimalust arvestada varasema leebema karistuse (nt juhtimisõiguse äravõtmine) mõjutust ja sellega motiveerida konfiskeerimist.

¹³⁴ RKKK 3-1-1-15-16 kohtumäärus p 19.

¹³⁵ RKÜK 3-1-1-37-07 p 23.

Töö autori hinnangul on kehtiv KarRS-i regulatsioon lisakaristuste mõistmise puhul peaaegu mõjutu. Lisakaristuse karistusregistrisse kandmine ei oma õiguslikku tähendust ka KarS § 329 koosseisu tähenduses, kuivõrd nimetatud kuriteokoosseisu täitmiseks on vajalikud üksnes kuriteo eest lisakaristuse mõistmine, selle täitmisele pööramine ja seejärel selle täitmisest teadlik kõrvale hoidmine. Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise puhul pööratakse lisakaristus täitmisele kohtuotsuse Maanteeametisse edastamisega ning karistusregistri andmed ei oma tähendust.

Samuti võib eeldada, et Politsei- ja Piirivalveamet kasutab igapäevases liiklusjärelvalves ennekõike liiklusregistri andmeid. Küll aga ei ole välistatud, et praktikas, võtab kohus oma siseveendumuse kujunemises iga järgneva lisakaristuse mõistmisel arvesse eelmise lisakaristuse pikkust.

Etteruttavalt märgib autor siinkohal, et käesoleva töö empiirilise osa andmete läbitöötamise käigus oli nähtav, et tihtilugu kohaldab kohus uue liikluskuriteo eest pikemat lisakaristust, kui eelmise eest. Samas oli küllaldaselt ka juhtumeid, kus uue liikluskuriteo eest mõistetud juhtimisõiguse äravõtmine osutus eelmisest lisakaristusest lühemaks.

3. EMPIIRILINE UURING

3.1. Uurimismetoodika ja uurimisvalim

Empiirilise osa uurimismeetodiks on võrldav kvantitatiivne analüüs. Joobes sõidukijuhtidest enam kui kolmandik on tabatud Harjumaal koos Tallinnaga; järgnevad Ida-Virumaa ja Tartumaa, mille osakaal on jäänud vahemikku 11–15%.¹³⁶ Arvestades suuremat töökoormust KarS § 424 kuritegude osas, on Eestis konkurentsilt enim statistilisi andmeid just nimelt Harju Maakohtu praktika hindamiseks. Seetõttu on võetud käesoleva töö empiirilises osas uurimisvalimiks ja uurimisobjektiks Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja otsused aastatel 2012-2015. Praktika ja erisuste tuvastamiseks analüüsitakse 24 Harju Maakohtu kohtuniku otsuseid.

Käesoleva töö empiirilise osa raames töötati läbi kõik Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas aastatel 2012-2015 tehtud kohtuotsused KarS § 424 kuritegudes, kus kohaldati lisakaristusena mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist. Andmete kogumise protsessi ja nende usaldusväärsust selgitatakse käesoleva töö punktis 3.2.

Kogutud andmete põhjal tuvastatakse esmalt Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja üldine lisakaristuste kohaldamispraktika KarS § 424 kuritegudes. Selleks arvutatakse iga vaadeldava aasta lõikes lisakaristuse pikkuste mood ja mediaankeskmine. Seejärel selgitatakse kohaldatud lisakaristuste kestuse mood ja mediaankeskmine menetlusvormiti, sh eristades, kas asja lahendati kiirmenetluse sätteid rakendades. Moode ja mediaankeskmisi eristatakse süüdimõistetute varasemat kehtivat karistatust (KarS § 424 järgi) arvestades.

Saadud tulemusi võrreldakse seejärel omavahel, eesmärgiga tuvastada mõistetud lisakaristuste tähtaegade muutus kalendriaastate lõikes. Muutusi eristatakse nii esmakordsete KarS § 424 kuriteo toimepannud isikute kui varem karistatute puhul. Uurides aastate lõikes kohtupraktika muutumist saab teha järeldusi lisakaristuste kohaldamispraktika suundumustest. Selgitamiseks välja suundumuste põhjuseid võrreldakse mõistetud lisakaristuste tähtaegade kõikumisi menetlusvormiti. Juhul kui on märgatav ühesuunaline muutus ja korrelatsioon kindla menetlusvormi ja üldise kohtupraktika muutuse vahel, saab teha järeldusi kohtupraktika muutuse põhjustest.

¹³⁶ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven lk lk 11.

Niisamuti võimaldab karistuspraktika erinevuse tuvastamine menetlusvormi hinnata lisakaristuste kohaldamise ühetaolisust. Kui kohtupraktika üldine muutumine aastate lõikes võib olla tingitud üldiste hoiakute muutusest, siis selle väljaselgitamisest üksianu ei piisa, leidmaks, et kohtupraktika ei ole ühetaoline. Samas karistusotsuste menetlusvormi eristamise puhul on võimalik selliseid järeldusi teha. Kuivõrd KarS § 424 kriminaalasju lahendatakse kõikides menetlusvormides, peab töö autor vähetõenäoliseks, et menetlusvormi valikul ja isiku süü suurusel oleks kindel seos. Seega peaks lisakaristuste ühetaolisel kohaldamisel väljenduma see sarnaselt ka erinevates menetlusvormides.

Juhul kui käesoleva töö empiirilise analüüsi osas selgub, et kohtupraktika on aastate lõikes kõikunud ja karistuspraktika on menetlusvormist sõltuvalt erinev, teeb töö autor järelduse, et Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja praktika lisakaristuste kohaldamisel ei ole ühetaoline. Ühetaolisuse või selle puudumise väljaselgitamine on oluline, tuvastamaks vajadust lisakaristuste kohaldamise hea tava väljatöötamiseks ja et teha võimalikke ettepanekuid.

3.2. Andmete kogumine

Töö autor võrdleb Harju Maakohtu praktikat kohtuotsuste põhjal, mis on tehtud ajavahemikel 01.01.2012-31.12.2012, 01.01.2013-31.12.2013, 01.01.2014-31.12.2014 ja 01.01.2015-31.12.2015 ja on kättesaadavad riigiteatajas. Kõik analüüsitavad otsused leitakse, märkides otsingumootorisse uuritava ajavahemiku, kohtuniku/kohtu koosseisu ja lahendi teksti lahtrisse sõnaühendi „KarS § 50“. Kuivõrd KarS § 50 alusel on mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine võimalik mitte üksnes KarS § 424 kuriteo eest kuvab otsingumootor vajaminevast rohkem ja asjassepuutumatuid lahendeid.

Siiski täpsemate andmete saamiseks ja võimalike otsivigade vältimiseks, lähtub analüüsija maksimaalsest ettevaatusest ja peab vajalikus töötada läbi kõik KarS § 50 lg 1 p 1 kajastavad kohtuotsused. Kõik otsingumootori kuvatavad lahendid vaadatakse läbi üksiklaual. Uurimuses kasutatavatest otsustest tuvastatakse vajalikud andmed järgnevalt:

- 1) kontrollitakse, et kohtuniku nimi otsuses ühtiks vaatlusaluse kohtunikuga;
- 2) tuvastatakse, et isik on süüdi mõistetud KarS § 424 alusel;
- 3) selgitatakse välja süüdimõistetud varasem karistus KarS § 424 järgi;
- 4) tehakse kindlaks kriminaalasja menetlusvorm;

5) selgitatakse välja isikule mõistetud lisakaristuse tähtaeg.

Harju Maakohtu kohtunikud kelle otsuseid vaadeldakse on kohtunikud: Velmar Brett, Külli Iisop, Aime Ivanson, Janika Kallin, Ingrid Kullerkann, Leo Kunman, Violetta Kõvask, Piret Liivo, Valeri Lõõnik, Margot Mikler, Alari Möldre, Karin Olentšenko, Merle Parts, Liina Pohlak, Katre Poljakova, Eha Popova, Leili Raedla, Anne Rebane, Aulike Salo, Helve Säreava, Orvi Tali, Märt Toming, Kristina Väliste, Julia Vernikova.

Kohtunik Helve Säreava tehtud otsuste puhul märgib töö autor, et Helve Säreava siirdus pensionile enne 2015. aasta lõppu. Kohtunik Orvi Tali puhul on saavad vaid otsused aastatel 2012-2013, kuivõrd 2014. aastast on Orvi Tali Tallinna Ringkonnakohtu kohtunik. Kohtunik Valeri Lõõnik siirdus 2014. aasta suvel pensionile, mistõttu puuduvad ka temal otsused aastast 2015. Kohtunik Kristina Väliste kohta on KarS § 50 lisakaristuse kohaldamisega otsuseid vaid aastatel 2013-2014. Uurimise andmestikus ei kajastu kohtunik Tatjana Bogdanova praktika, kuivõrd ta ei ole vaatlusalustel aastatel KarS § 424 kuritegude eest lisakaristusi kohaldanud.

Empiirilises uurimuses ei võeta arvesse otsuseid, milles isikule on esitatud KarS § 424 kõrval süüdistus mõnes muus liikluskuriteos, mis võis mõjutada talle mõistetavat lisakaristust. Seda põhjusel, keerukas oleks jälgida kohtu siseveendumuse kujunemist just KarS § 424 kuriteo eest karistamisel. Andmeid ei koguta ka nende otsuste kohta, kus KarS § 424 blanketne koosseis on täidetud LS § 69 lg 2 p 2 tingimustel, kuivõrd sellistel juhtudel on võinud olla kohtul oluliselt keerukam hinnata isiku süü suurust vastavalt tema joobe suurusele.

Süüdistatava varasem karistus selgitatakse välja kohtuotsuses märgitud karistuse põhjal. Arvestatakse isiku varasemat karistust üksnes KarS § 424 järgi. Muid kuritegusid arvesse ei võeta. Niisamuti ei võeta andmete kogumisel ja selle hilisemal analüüsil arvesse isiku karistusi väärtegade eest. Seda seetõttu, et kõikidel kohtunikel pole kombeks kirjeldada kohtuotsuses isiku varasemat väärtekaristust. Kuigi mõnes otsuses on eraldi välja toodud süüdistatava varasem karistus liiklusväärtegade eest, jäetakse see arvesse võtmata. Arvestades andmete puudulikkust ja väärtekaristuse kirjeldamise erinevusi, võib see moonutada analüüsi tulemusi.

Varasema karistuse hindamisel võetakse arvesse üksnes sellist karistust KarS § 424 eest, mis oluks otsuse tegemise ajal kehtiv, arvestades praeguseid KarRS sätestatud karistuse kustumise tähtaegasid. Kuni 2013. aastani nägi KarRS ette karistusandmete kustumise tähtaja katkemise. See võimaldas lugeda ka väga ammusid karistused kehtivaks, kui isik oli pannud karistuse kustumise tähtajal toime uue kuriteo. Eelmise kuriteo eest mõistetud karistuse

kustutamise tähtaeg katkes sel juhul ja tähtaeg arvutatati viimase kuriteo eest mõistetud põhi- ja lisakaristuse ärakandmisest kõigi kuritegude eest.¹³⁷

Hetkel kehtiv KarRS redaktsioon seab KarS § 424 kuriteo puhul karistuse kustumise tähtajaks üldjuhul 3 aastat karistuse ärakandmisest või karistuse kandmisest tingimisi vabastamise katseaja lõpust. KarRS § 35¹ kohaselt loetakse alates 2013. aasta 1. oktoobrist süüteo menetluses isiku kehtivate karistusandmete ning süüteo korduvuse arvestamisel karistusregistris sätestatud karistusandmete kustutamise tähtaeg lõppenuks KarRS §-s 24 sätestatud tähtaja möödumisel, arvestamata karistusandmete kustutamise tähtaja katkemist.

Töö autor möönab, et lisakaristuse mõistmisel on oluline tähendus isiku varasemal karistatusel ja aastatel 2012-2013 vaadeldud otsustes võis kohus olla arvesse võtnud ka sellist karistatust, mis tänase KarRS regulatsiooni järgi oluaks kustunud. Siiski hindab autor, et karistusregistrisse kantud karistuse kehtivuse kõrval on olulisem tähendus eelmise karistuse ja uue kuriteo vahelisel ajal (et hinnata kas on tegu juhu- või harjumuskuriteoga). Et kõiki otsuseid analüüsitaks võimalikult sarnastel alustel, kajastatakse aastatel 2012-2013 tehtud kohtuotsustes süüdimõistetu varasemat karistatust lähtudes hetkel kehtivast KarRS redaktsioonist.

Kohtuotsuseid uurides märgitakse eelmise KarS § 424 kuriteo eest mõistetud karistus kustunuks kui see oleks praeguse KarRS regulatsiooni järgi kustunud. Seda ka siis kui kohus on otsuses märkinud selle kehtivaks. Olukordades, kus kohus on otsuses vaid kirjeldanud, et isikul on varasem karistatus, kuid pole seda lahti kirjutanud, kontrollitakse süüdimõistetu isikukoodi põhjal temaga seotud teisi kohtulahendeid ja tehakse järeldused nende põhjal. Kui riigiteataja otsingumootorisse süüdimõistetu isikukoodi sisestamine ei anna vastet varasemate kohtuotsuste osas, korratakse protsessi, kasutades isikukoodi asemel isiku täisnime.

Probleemne on kehtivate karistuste arvestamine, kui varasema kuriteo eest on mõistetud rahaline karistus. Sellistel puhkudel loeti rahaline karistus kehtivaks, kui kohus oli selle välja toonud kohtuotsuses. Juhtudel kus nähtub, et varasema KarS § 424 kuriteo eest mõistetud rahalise karistuse täitmiseks anti KarS § 66 lg 1 alusel täiendav tähtaeg, arvestatakse karistuse kustumise tähtaega alates täiendava tähtaja lõpust. Ülejäänud juhtudel loetakse, et rahaline karistus täideti 30 päeva jooksul kohtuotsuse jõustumisest.

Kui isikul oli käesoleva töö metoodikat arvestades kohtuotsuse tegemise ajal üks kehtiv karistus KarS § 424 kuriteo eest, käsitletakse lisakaristuse mõistmist, kui varasema karistatusega isikule lisakaristuse kohaldamist. Kahe ja enama kehtiva KarS § 424 karistatuse korral kajastatakse

¹³⁷ KarRS § 25 lg 5 (redaktsioon kuni 01.10.2013).

mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist, kui korduvalt karistatud isikule lisakaristuse kohaldamist.

Kohtuotsustes eristatakse, kas need on tehtud üldmenetluses, lühimenetluses (KrMS § 233) või kokkuleppemenetluses (KrMS § 239). Eristatakse kas otsus tehti kiirmenetluse sätteid kohaldades (KrMS § 256¹). Selgitamaks välja, kas otsus tehti kiirmenetluse sätteid kohaldades tuvastatakse kohtuotsusest asjaolud mis sellele viitavad. Nendeks on: otsene sõnastus „kiirmenetluses“, KrMS 9. peatüki 4. jao sätetele viitamine või kiirmenetlusele iseloomulik sunniraha vähendamine (KrMS § 256⁵ lg 2). Käskmenetluses (KrMS § 251) tehtud otsuseid statistikast välja ei tooda, kuivõrd nende esinemissagedus oli nullilähedane ja käskmenetluses on võinud olla süüdistatava enda võimalus talle mõistetavas karistuses kaasa rääkida oluliselt väiksem.

Lisakaristuse tähtaegasid eristatakse 18-nes pikkuses. Lisakaristused, mille kestus jääb ühe aasta piiresse märgitakse eraldi kuude kaupa 1-12 kuud. Kui lisakaristus mõistetakse vahemikku 13-15 kuud, käsitletakse seda kui 1 aasta ja 3 kuu pikkust lisakaristust. 16-18 kuuline lisakaristus kajastatakse pooleteiseaastasena, 19-21 kuud kajastatakse 1 aasta ja 9 kuuna. Lisakaristus mille tähtaeg on 22-24 kuud loetakse kaheaastaseks. Kui lisakaristuse pikkus jääb vahemikku 25-30 kuud, loetakse see kahe ja poole aasta pikkuseks ning kõik üle selle loetakse kolme aastaseks mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmiseks.

3.3. Kogutud andmed ja nende süstematiseerimine

Andmete kogumise raames töötati läbi kõik Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas aastatel 2012-2015 tehtud kohtuotsused, milles mõisteti karistus KarS § 424 järgi ja lisakaristusena võeti ära mootorsõiduki juhtimisõigus. Uurimuse tarbeks vaadati ükshaaval läbi enam kui 2500 kohtuotsust. Neist 2473 olid sobilikud ja vastasid uurimiskriteeriumitele. Lisakaristuste kohaldamise KarS § 424 kuritegude eest kalendriaastate võrdluses, lisakaristuste pikkuste lõikes ning teo toimepanija varasemat karistatust arvestades kajastab tabel nr 1. Tabelis 1 tähistavad „aeg/kordi“ veerus ülevalt alla olevad märged mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise kestust kuudes ja aastates (1K = 1 kuu; 1A 3K = 1 aasta ja 3 kuud). Märged „aeg/kordi“ reas vasakult paremale näitavad süüdimõistetute varasemat karistatust (0 – karistus KarS § 424 järgi puudub; 1 – üks kehtiv karistus KarS § 424 järgi; 2< - kaks ja enam kehtivat karistust KarS § 424 järgi). Lisakaristuste kohaldamise üldarvulise ülevaate KarS § 424 kuritegude eest annab tabel nr 2.

aeg/ kordi	2012.a			2013.a			2014.a			2015.a			kokku
	0	1	2<	0	1	2<	0	1	2<	0	1	2<	
1 K	167	2	0	80	5	0	64	1	0	51	0	0	370
2 K	143	9	2	64	3	0	52	1	0	57	0	0	331
3 K	149	18	2	243	21	2	100	7	0	112	1	0	655
4 K	41	19	2	35	13	3	36	8	0	65	6	0	228
5 K	24	22	4	42	31	1	74	15	0	71	25	1	310
6 K	12	13	4	18	21	1	57	17	3	33	14	2	195
7 K	1	5	1	9	3	0	7	3	1	7	5	1	43
8 K	4	6	0	2	3	1	2	6	0	4	7	1	36
9 K	1	2	0	9	7	2	8	12	1	2	8	3	55
10 K	3	3	1	5	5	1	5	1	0	1	5	1	31
11 K	0	1	0	2	1	1	2	3	1	4	4	1	20
1A	6	10	3	9	13	10	11	19	2	10	10	8	111
1A 3K	0	1	0	2	4	0	0	3	0	0	4	2	16
1A 6K	0	2	2	0	5	4	2	5	6	1	6	4	37
1A 9K	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
2A	0	1	3	0	3	3	0	0	4	2	1	3	20
2A 6K	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
3A	1	0	2	0	1	1	0	2	1	1	1	3	13
kokku	553	114	26	520	139	30	420	103	20	421	97	30	2473

Tabel nr 1

Varasem karistatus*	2012	2013	2014	2015
karistatus puudub	553	520	420	421
1 kehtiv karistus	114	139	103	97
2 < kehtivat karistust	26	30	20	30

*Varasemat karistatust on arvestatud vastavalt käesolevas töös andmete kogumise metoodile

Tabel nr 2

Lisakaristust kohaldavate kohtuotsuste järsku vähenemist (ca 150 asja aastas) aastatel 2014 ja 2015 seletab asjaolud, et 2013. aasta lõpus siirdus senine maakohtunik Orvi Tali Tallinna Ringkonnakohtusse ning 2014.a suvel ja 2015. aastal läksid kohtunikud Helve Särgava ja Valeri Lõõnik pensionile. Seega võis väiksem personal tingida Liivalaia kohtumaja võimekuse

vähendamise KarS § 424 kriminaalasjade läbivaatamisel. Lisakaristuste kohaldamise üldine praktika Liivalaia kohtumajas aastate 2012-2015 lõikes menetlusvormiti on esitatud tabelis nr 3.

	lühi- menetluses	kokkuleppe- mentluses	lühi- menetluses*	kokkuleppe- menetluses*	üld- menetluses	Kokku
2012.a	75	272	339	5	2	693
2013.a	60	301	299	25	4	689
2014.a	32	236	242	29	4	543
2015.a	24	235	252	29	8	548
kokku	191	1044	1132	88	18	2473

* tähistab kiirmenetluse (KrMS ptk. 9 jagu 4) sätete kohaldamist

Tabel nr 3

Lisakaristuste tähtaegade üldisemaks võrdlemiseks on arvatud välja Liivalaia kohtumajas lisakaristuste kohaldamise moed ja mediaankeskmised aastatel 2012-2015. Moeks loetakse vaatlusalusel aastal kohtuotsustes enim esinenud lisakaristuse tähtaeg. Mediaankeskmised on saadud kasutades selleks mediaankeskmise arvutamise tavapäras viisi. Väljaselgitatud moed ja mediaankeskmised esitatakse tabelites nr 4, nr 5 ja nr 6.

Mood	karistatus puudus	1 kehtiv karistus	2 ja enam karistust
2012.a	1 kuu	5 kuud	5 ja 6 kuud
2013.a	3 kuud	5 kuud	12 kuud
2014.a	3 kuud	12 kuud	18 kuud
2015.a	3 kuud	5 kuud	12 kuud

Tabel nr 4

Mediaankeskmise	karistatus puudus	1 kehtiv karistus	2 ja enam karistust
2012.a	2 kuud	5 kuud	6 kuud
2013.a	3 kuud	5 kuud	12 kuud
2014.a	3 kuud	7 kuud	18 kuud
2015.a	3 kuud	7 kuud	12 kuud

Tabel nr 5

Tabelis nr 6 kajastatakse mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise tähtaegade erinevus vastavalt menetlusvormile. Nimetatud tabel ei kajasta üldmenetluses tehtud otsuseid, kuivõrd neid on väga vähe. Samuti ei esitata menetlusvormide lõikes moodi ja mediaankeskmist nendel

juhtudel, kus mootorsõiduki juhtimisõigus võeti ära isikult, kellel oli kaks ja enam kehtivat karistust KarS § 424 alusel. Seda seetõtu, et menetlusvormiti esines sellistel juhtudel mood väga harva. Kuna puuduks võimalus moodi ja mediaankeskmist vastakuti teineteise kinnitamiseks võrrelda, otsustas töö autor keskenduda vaid otsustele, kus süüdimõistetud ei olnud varem KarS § 424 järgi karistatud või oli süüdimõistetul vaid üks selline kehtiv karistus. Tabelis nr 6 on kajastatud ka juhud kui menetlusvormis esines kaks moodi.

	2012.a.		2013.a		2014.a		2015.a	
	mediaan	mood	mediaan	mood	mediaan	mood	mediaan	mood
karistamata								
Lühimenetlus*	2	1	3	3	3	1	3	3
Kokkuleppemenetlus	3	3	3	3	5	5	4	5
Lühimenetlus	3	2	3	3	2	1	4	5
Kokkuleppemenetlus*	3	3	4	-	4,5	5	4,5	4
1 kehtiv karistus								
Lühimenetlus*	5	5	5	6	6	5<	6,5	6
Kokkuleppemenetlus	4	4	6	5	9	12	9	5
Lühimenetlus	6	6/12	8,5	9	6	6	5	-
Kokkuleppemenetlus*	5	5	4,5	3/5	5	5	6	5

* kohtuotsus on tehtud kiirmenetluse sätteid kohaldades
5< tähistab, moes olid 5 kuud ja pikemad lisakaristused

Tabel nr 6

3.4. Empiiriliste andmete analüüsimine

3.4.1. Liivalaia kohtumaja karistuspraktika üldised tendentsid

Tabelis nr 1 esitatud andmete uurimisel on märgatavad mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise muutused peamiselt seitsmes karistustähtaja pikkuses. Neid muutusi analüüsitakse alljärgnevalt ning nende selgitamiseks tõlgendatakse andmeid vajadusel koos tabelites nr 2-5 toodud andmetega.

Ühe kuu pikkuse tähtajaga lisakaristuste vaatlemisel selgub, et 2012. ja 2013. aasta võrdluses on nende esinemissagedus kukkunud ligi kaks korda (2012. aastal 169 karistust ja 2013. aastal 85 karistust). Sealjuures on märgatav nende edasine vähenemine ka järgnevatel aastatel (2014. aastal 65 karistust ja 2015. aastal 51 karistust). Seega nelja aasta jooksul vähenes ühe kuu pikkuste lisakaristuste kohaldamissagedus enam kui kolm korda.

Märkimisväärne vähenemine on täheldatav ka kahekuuliste lisakaristuste kohaldamisel. Kui 2012. aastal mõisteti kahe kuu pikkust lisakaristust 154 korral, siis 2013. aastaks mõisteti seda 67 juhul – täpselt kahekordne vähenemine. Väikesed kõikumised on jätkunud järgnevatel aastatel (2014.a 53 karistust ja 2015.a 57 karistust). Kokkuvõttes saab kahekuuliste lisakaristuste mõistmisel jaatada nende ligi kolmekordset vähenemist nelja aasta jooksul.

Ühe ja kahe kuu pikkuste karistustähtaegade esinemissageduse kahanemise põhjustas varem karistamata isikutele pikemate lisakaristuste kohaldama hakkamine. 2013. aastaks kerkis kolme kuu pikkuse tähtajaga lisakaristuste kohaldamissagedus ligi 100 juhu võrra (2012.a 169 karistust, 2013.a 266 karistust). Peaaegu kogu tõusu tingisid muudatused esmakordsete KarS § 424 kuriteo toimepanijate karistamisel. Siiski oli see muutus vaid ajutine, kuivõrd kolmekuuliste lisakaristuste arv kukkus 2014. aastaks 107 peale ja 2015. aastal jäi see 113 juurde.

Nelja kuu pikkuse tähtajaga lisakaristuste puhul on märgata nende kohaldamise ühtlast langust aastatel 2012-2014 (2012.a 62 karistust, 2013.a 51 karistust, 2014.a 44 karistust). Samas toimus 2015. aastal selliste karistustähtaegade hüppeline tõus (2015.a 71 karistust). Uurides antud tõusu asjaolusid selgub, et neljakuulisi lisakaristusi hakati tunduvalt sagedamalt kohaldama varem KarS § 424 eest karistamata isikutele. Kui aastatel 2012-2014 jäi esmakordsete joobeseisundis juhtide karistamine neljakuulise mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega vahemikku 35-41 karistust aastas, siis 2015. aastal karistati nii pika lisakaristusega 65 kurjategijat. Seega kohaldamissagedus kasvas poole võrra.

Järk-järgulist kasvu saab täheldada viie kuu pikkuste lisakaristuste tähtaegade esinemisel. Nelja aasta jooksul on nii pikkade lisakaristuste kohaldamine praktiliselt kahekordistunud (2012. aastal 50 karistust ja 2015. aastal 97 karistust). Kasv on olnud aastate lõikes lineaarne. Ka viiekuuliste lisakaristuste puhul tuleb tõdeda, et nende esinemissageduse tõus põhineb varem KarS § 424 järgi karistamata isikute karmimal karistamisel (esmakordselt karistatuid: 2012.a – 24; 2013.a – 42; 2014.a – 74; 2015.a – 71).

Kuuekuulisi lisakaristusi hakati aastatel 2013-2014 rohkem mõistma. Kui 2013. aastal kasvas 2012. aastaga võrreldes kuue kuu pikkuste lisakaristute arv 11 võrra, siis 2014. aastal oli tõus arvuliselt rohkem kui kolm korda samapalju (37). Sarnaselt 3-, 4- ja 5-kuuliste lisakaristuste tähtaegade muutusele seisnes seegi kasv just esmakordsete joobeseisundis juhtide sagedasemal karistamisel (2013.a 18 karistust, 2014.a 57 karistust).

Huvitavad arengud on toimunud ka 7 kuu kuni 1 aasta pikkuste lisakaristuste tähtaegade sagemisel. 2012. aastal kohaldati nii pikkasid karistustähtaegasid 47 korral. Hiljem on jäänud selliste karistus pikkuste kohaldamine 82-84 korra vahele aastas – seega ligi kahekordne tõus. Võrreldes esmakordsetele rikkujatele nii pikkade lisakaristuse tähtaegade mõistmise sagedust selgub, et 2012. aastal jäi sellisesse vahemikku üksnes 15 juhtumit, 2013. aastal oli see aga juba 36, 2014. aastal 35 ja 2015. aastal 28 otsust. Seega varasemaga võrreldes on kahekordistumine ka esmakordsete KarS § 424 kuriteo toimepanijate puhul.

Vahetõttu saab teha järelduse, et varem KarS § 424 järgi karistamata isikutelt on hakanud Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja mootorsõiduki juhtimisõigust ära võtma kauemaks. 2012. aasta karistuspraktika esmakordsete KarS § 424 kuriteo toimepanijate puhul on järgnevatel aastatel kardinaalselt muutunud, tõustes 1-2 kuu pikkuste lisakaristuste tähtaegade pealt 3-5 kuu pikkuste tähtaegadeni. Karistuspraktika sellist suunda kinnitavad moe ja mediaan keskmise muutused.

2013. aastal oli varem KarS § 424 eest karistatama isikutelt mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel moes varasemast kolm korda pikem karistusperiood (2012.a mood 1 kuu, 2013. a mood 3 kuud).¹³⁸ Karistuspraktika muutumist näitab 2012.a ja 2013.a aasta võrdluses ka lisakaristuse tähtaja mediaan keskmise kasv 2 kuu pealt 3 kuu peale.¹³⁹ Hilisematel aastatel on lisakaristuste tähtaegade mood ja mediaan keskmine jäänud esmarikkujate osas samaks.

Vaadeldes otsuseid, kus juhtimisõigus võeti ära ühe kehtiva KarS § 424 karistusega isikutelt, selgub, et nende suhtarv pole aastate lõikes drastiliselt muutunud. Ühe kehtiva karistusega isikut puudutavad otsused moodustasid 2012. aastal 16,4%, 2013. aastal 20%, 2014. aastal 18,9% ja 2015. aastal 17% kohtuotsuste koguarvust. Seega jääb kõikumine vähem kui 4% piiresse.

Tabelites nr 4 ja nr 5 toodud moodide ja mediaan keskmiste kõikumisi uurides väärivad tähelepanu ühe kehtiva KarS § 424 karistusega isikutelt mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise tähtaja pikenemine aastal 2014 ja selle lühenemine aastal 2015. Kui esmakordsete joobeseisundis juhtide karistamisel tõusis lisakaristuse pikkuse mediaan keskmine ühe kuu võrra, mis on lühim lisakaristuse mõõtühik, siis teistkordsete joobeseisundis juhtide karistamisel on mediaan keskmise kasv kaks kuud, so kaks ühikut. Hüppeliselt muutus 2014. aastal ka mood.

¹³⁸ Vt Tabel 4.

¹³⁹ Vt tabel 5.

Kuivõrd nii moe ja mediaankeskmise liikumine on pikema karistusperioodi suunas võib järeldada, et Harju Maakohtu praktika on ka üldiselt teistkordsete joobeseisundis juhtide karistamisel karmimaks läinud. Tegu pole vaid ühe kindla karistustähtaja sagedamase kohaldamisega. Omapärane moe ja mediaankeskmise kõikumine on täheldatav ka korduva KarS § 424 karistusega isikutelt mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel (mõlemad kõiguvad 12 kuu ja 18 kuu vahel). Samas võib see olla tingitud sellest, et lisakaristuse pikkuse arvestamise samm käesolevas töös üle 1 aasta pikkuse lisakaristuste puhul 3 kuud.

3.4.2. Karistustähtaegade muutuse põhjustest

Tekib küsimus, mis võib olla tinginud lisakaristuste tähtaegade muutuse? Selle uurimiseks on käesolevas töös toodud välja tabelid nr 3 ja nr 6. Tabelis 3 toodud andmete vaatlemisel nähtub, et 99,3% Harju Maakohtu otsuseid aastatel 2012-2015, millega isik mõisteti süüdi KarS § 424 kuriteos ja lisakaristusena võeti ära mootorsõiduki juhtimisõigus, tehti lihtmenetlustes. Üldmenetluste osakaal on marginaalne. Enim asjakohaseid otsuseid on tehtud lühimenetlustes, kiirmenetluse sätteid kohaldades. Nendega peaaegu samaväärselt palju otsuseid tehakse kokkuleppemenetlustes. Märkatav on, et lühimenetlustes, mida ei lahendatud kiirmenetluse sätteid kohaldades, on vähenenud kohtusse saadetud KarS § 424 asjade hulk kolm korda.

Sealkõrval on kasvanud kokkuleppemenetlustes kohtusse saadetud kriminaalasjade kogus. Kokkuleppemenetlustes (sh kiirmenetluse sätete kohaldamisel) tehtud otsused moodustasid 2012.a – 39%, 2013.a – 47% ning aastatel 2014.a ja 2015 – 48% uurimisaluste kohtuasjade koguarvust. 2012. aastaga võrreldes saadetakse alates 2013. aastast 25% võrra kohtusse enam KarS § 424 asju kokkuleppemenetlustes. Sealjuures kiirmenetluse sätteid kohaldades tehtud kokkuleppemenetluste hulk on järsult kuuekordistunud. Selline muutus annab põhjust otsida kohtupraktika karmimaks muutumise põhjuseid menetlusvormist.

Tabelis nr 6 toodud mediaankeskmete ja moodide vaatlusel nähtub, et aastatel 2012-2015 lühimenetlustes (kiirmenetluse sätete järgi) tehtud otsustes langevad tulemused üldjoontes kokku tabelites nr 4 ja nr 5 toodud Liivalaia kohtumaja üldise moe ja mediaankeskmisega. Ainuke erinevus on see, et 2014.a oli lühimenetlustes (kiirmenetluse sätete järgi) moes 1 kuu pikkune lisakaristus esmakordsetele joobeseisundis juhtidele. Uurides sealkõrval kokkuleppemenetlustes tehtud otsuseid selgub, et aastatel 2012, 2014 ja 2015 on kokkuleppemenetlustes lisakaristuste mediaankeskmed ja moes olevad tähtajad selgelt

pikemad. Aastatel 2014 ja 2015 kõiguvad kokkuleppemenetluste mood ja mediaan keskmine 4 ja 5 kuu pikkuste lisakaristuste piires.

Kuivõrd ligi pool KarS § 424 asjadest, milles võetakse ära mootorsõiduki juhtimisõigus, tehakse kokkuleppemenetluses, võib olla seega mõistetav lisakaristuste tähtaegade pikemaks muutumine. Üldine Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja mediaan keskmine ja mood ei näita veel sellist muutust. Murettekitav on siinkohal esmakordsete KarS § 424 toimepanijate karistamisel kohtupraktika erinevus lühimenetlustes (kiirmenetluse sätete järgi) ja kokkuleppemenetluses. Kokkuleppemenetluses mõistetakse esmakordsele rikkujale ligi poolteist korda pikem lisakaristus.

Silmatorikavad erinevused selguvad ka varem KarS § 424 eest karistatud isikutelt mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel menetlusvormi. Siinkohal on eristatav, et aastal 2012. olid lühimenetlustes moeks pikemad lisakaristuste tähtajad kui kokkuleppemenetlustes. Seda kinnitab ka mediaan keskmine uurimine. Samuti oli 2013. ja 2015. aastal teistkordsete rikkujate puhul lühimenetlustes moes pikem lisakaristuse periood kui kokkuleppemenetlustes. 2014. aastal oli kokkuleppemenetluses moes pikem lisakaristus kui lühimenetlustes, kuid kiirmenetluse sätteid kohaldades tehtud kokkuleppemenetlustes olid moes siiski lühemad lisakaristused. Seega on ka korduvatelt joobeseisundis juhtidelt mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise kestusel erisused menetlusvormi.

Varem KarS § 424 järgi karistatud isikutele kokkuleppemenetlustes lühemate lisakaristuse tähtaegade kohaldamise tagamaad võivad olla prokuratuuri eesmärgis konfiskeerida KarS § 424 korduvalt toimepanijalt mootorsõidukit. Mootorsõiduki kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist on peetud õigustatuks kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid õigusrikkumisi toime ka edaspidi, kusjuures leebemad meetmed (nt juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena) pole suutnud mõjutada süüdlast uutest samalaadsetest süütegudest hoiduma.¹⁴⁰ Seega on mootorsõidukite konfiskeerimine KarS § 424 kuriteo puhul tõenäoline just sellistel juhtudel, kus süüdistataval on varasem kehtiv karistus KarS § 424 järgi.

Viimastel aastatel on märgatavalt kasvanud joobes sõidukijuhtimise eest sõidukite konfiskeerimine: 2015. aastal konfiskeeriti kriminaalmenetluses 166 sõidukit, mis on 8% enam kui 2014. aastal (allikmaterjal on ekslikult märgitud aasta 2015) ja 42% enam kui 2013. aastal.¹⁴¹ 2014. aastal konfiskeeriti 153 sõidukit, mis on üle kolme korra enam kui 2012. aastal

¹⁴⁰ RKÜK 3-1-1-37-07 p 23.

¹⁴¹ Kuritegevus Eestis 2015 lk 79.

(48 sõidukit). Konfiskeerimise puhul võis põhikaristus olla sarnasele rikkujale tavaliselt kohaldatavast ka mõnevõrra kergem.¹⁴²

Huvitava nüansina joonistub välja, et kokkuleppemenetlustes varem KarS § 424 järgi karistatud isikutelt võetakse mootorsõiduki juhtimisõigus ära enamasti vähem kui 6 kuuks (välja arvatud aastal 2014.a). Eripära võib olla tinginud prokuratuuri huvist korduvrikkujatelt KarS § 83 alusel mootorsõiduk konfiskeerida ja seega võib lisakaristuse mõistmisel olla sama analoogia, mis põhikaristuse mõistmisel – tavaliselt mõnevõrra lühem karistustähtaeg.

Kokkuleppemenetlustes pikemate kui viiekuuliste lisakaristuste mittesaavutamist saab selgitada asjaoluga, et LS § 129 lg 1 kohaselt, kui isikult on mootorsõiduki juhtimisõigus ära võetud vähemalt kuueks kuuks, saab mootorsõiduki juhtimisõiguse taastada juhul, kui isik sooritab edukalt liiklusteooriaeksami. Seega võib olla kokkuleppemenetluse läbirääkimistel kahtlustatava huvi suunatud just sellele, et saavutada alla kuu kuu pikkune lisakaristuse tähtaeg, et vältida täiendavaid kulusid ja uuesti eksami läbimist. Sama asjaolu võib selgitada ka esmakordsetelt rikkujatelt kokkuleppemenetluses juhtimisõiguse äravõtmist vähem kui kuuwka kuua.

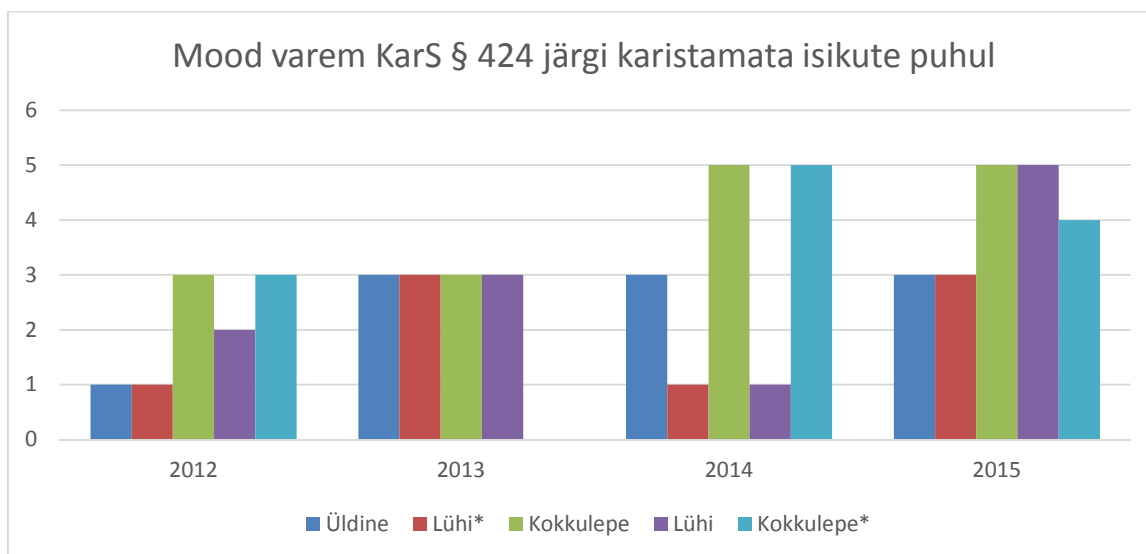
3.5. Empiirilise uurimuse kokkuvõte

Empiiriline uurimus jõudis järeldusele, et Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja praktika KarS § 424 kuritegude korral lisakaristuse kohaldamisel on muutunud aastate jooksul karmimaks. Olulisi kõikumisi võis täheldada varem KarS § 424 järgi karistamata isikutelt lisakaristusena mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel. Kokkuleppemenetlustes lahendatud kriminaalajades on Liivalaia kohtumajas aastast 2014 tehtud otsustes hakatud esmakordsetelt KarS § 424 kuriteo toimepanijatelt võtma ära mootorsõiduki juhtimisõigust varasema võrreldes pikemaks tähtajaks.

Kokkuleppemenetlused moodustavad ligi pool KarS § 424 kuritegudes Liivalaia kohtumajja saadetavatest kriminaalajadest. Seega jõuti järeldusele, et esmakordsete rikkujate karmimad karistused võivad olla tingitud kokkuleppemenetlustes tehtud otsustest. Kuigi 2014. aastal olid kiirmenetluse sätete järgi lühimenetluses kohtusse saadetud asjades moes 1 kuu pikkused lisakaristuse tähtajad, ei muutnud see siiski üldist moodi ja mediaankeskmist Liivalaia

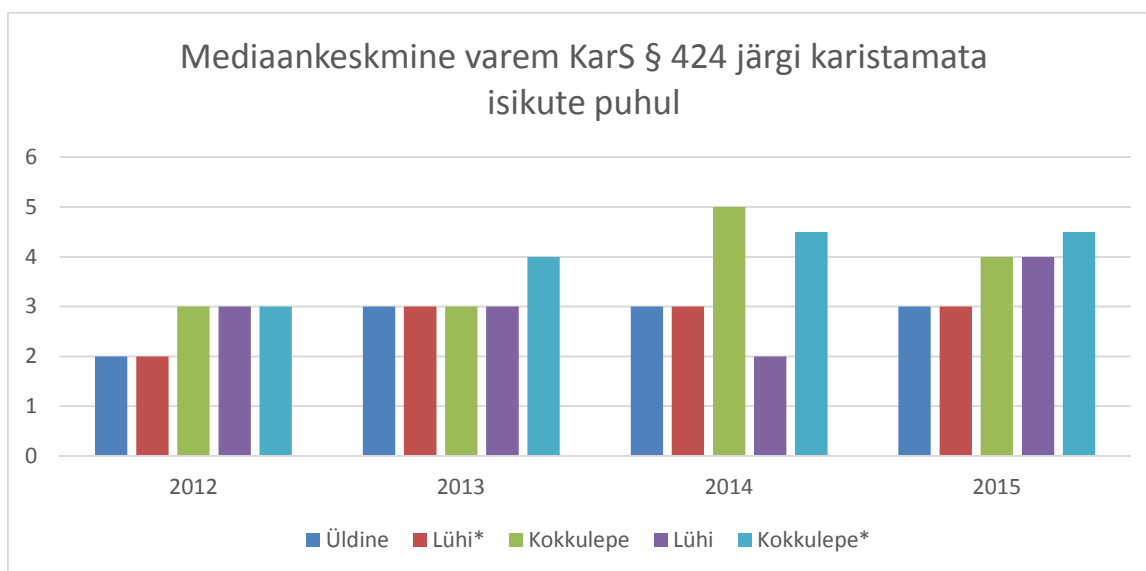
¹⁴² Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven, lk 27.

kohtumajas. Allolevates diagrammides 1 ja 2 kuvatakse lisakaristuste tähtaegade moed ja mediaankeskmiised varem KarS § 424 järgi karistamata isikute puhul.



* tähistab kiirmenetluse sätete kohaldamist

Diagramm 1



* tähistab kiirmenetluse sätete kohaldamist

Diagramm 2

Lisakaristuste tähtaegade pikkuse muutust ei kinnita üksnes moe ja mediaankeskmise kõikumine aastatel 2012-2015. Kõikide uuritud KarS § 424 kuritegude puhul on hakatud enam kohaldama pikemaid lisakaristuste tähtaegasid – nii esmakordsete, teistkordsete kui ka enam KarS § 424 toimepannud isikute puhul. Aastatel 2012-2015 võeti Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja poolt KarS § 424 kuriteo eest süüdimõistetutelt mootorsõiduki juhtimisõigus ära

2473 korral. Neist 2385 juhul kohaldati lisakaristust kuni üheks aastaks. 88-s süüdimõistvas kohtuotsuses oli lisakaristuse tähtaega pikem kui 1 aasta.

Enam kui 96% juhtudest jääb Liivalaia kohtumajas KarS § 424 kuriteo eest süüdimõistmisel lisakaristus kuni 1 aasta piiresse. Kuni aasta pikkused lisakaristused moodustasid kõikidest mõistetud lisakaristustest: 2012.a – 98,1%, 2013.a – 96,6%, 2014.a – 95,5%, 2015.a - 94,8%. Üldiselt on nähtav kuni ühe aastaste lisakaristuste tähtaegade väikene, kuid stabiilne vähenemine ja seega üle ühe aastaste karistustähtaegade kasv.

Alltoodud diagramm 3 kujutab kuni ühe aasta pikkuste lisakaristuste tähtaegade sees toimunud kõikumisi Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas aastatel 2012-2015.¹⁴³

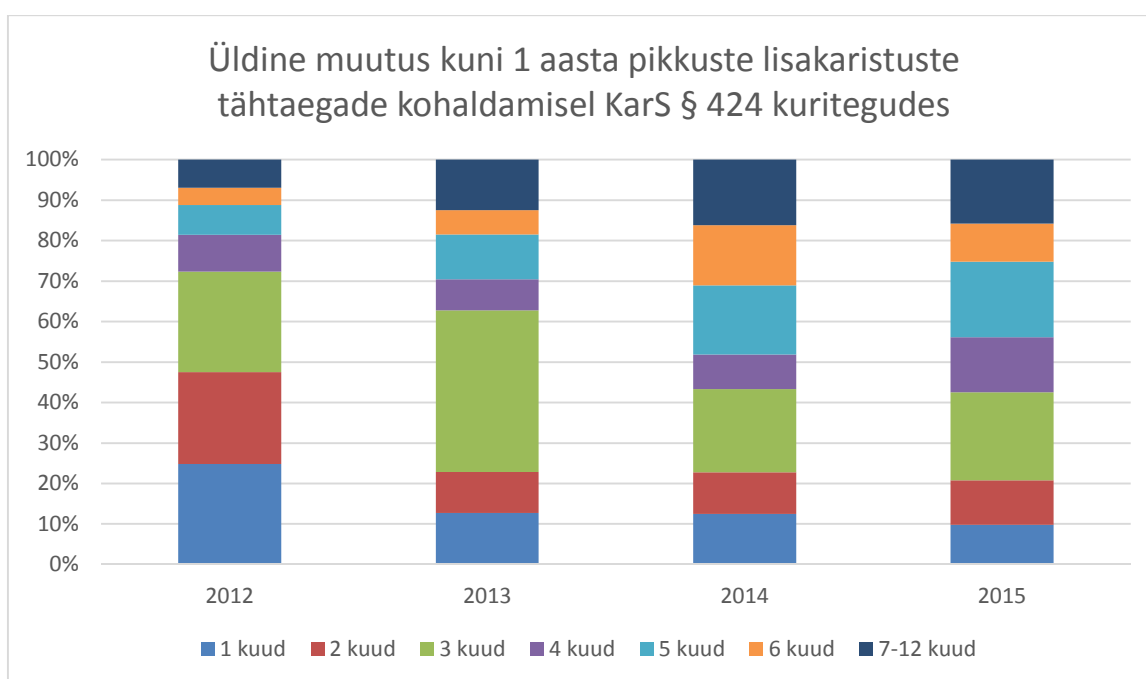


Diagramm 3

Kuivõrd Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas KarS § 424 kuritegude eest mõistetavad lisakaristuste tähtajad on läinud aasta-aastalt pikemaks on töö autor seisukohal, et aastate võrdluses pole lisakaristuste kohaldamine olnud ühetaoline. Niisamuti on nähtavad mõistetud lisakaristuste tähtaegade erinevused menetlusvormiti.

¹⁴³ Kõikumised ei ole arvatud mediaankeskmiste või moodide arvestuses, vaid Tabelis nr 1 toodud koguarvude põhjal.

4. PROBLEEMKOHAD JA ETTEPANEKUD

4.1. Probleemkohtadest lisakaristuste kohaldamisel

Lisakaristust ei saa kohaldada automaatselt, vaid seda tuleb eraldi kaaluda ja põhistada.¹⁴⁴ Töö empiiriline osa tuvastas, et Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas tehtud otsustes on KarS § 424 kuritegudes muutunud lisakaristuste tähtajad aastatel 2012-2015 pikemaks. Murettekitav lisakaristuste tähtaegade ühetaolisuse puudumine aastate lõikes.

Töö empiiriline osa võrldes põhimõtteliselt vennasaastaid. Autor peab vähetõenäoliseks, et aastate lõikes oleks muutunud KarS § 424 kuritegudes isikute süü suuremaks (näiteks KarS § 424 kuritegusid pannakse oluliselt rohkem toime suuremas joores), mis õigustaks lisakaristuste tähtaegade hüppelist muutumist. Samuti pole oluliselt kasvanud ka varem KarS § 424 kuriteo toimepannud isikute hulk karistusotsustes.¹⁴⁵ Praktikas on peetud joores juhtimise korduvust üheks keskseks elemendiks, mida mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel kaaluda. Kuivõrd korduvrikkujate suhtarv on jäänud enamjaolt ühetaoliseks ei saa olla lisakaristuste pikemate tähtaegade põhjuseks ka korduvrikkumiste kasv.

Tekib küsimus, miks võeti sisult sama kuriteo eest 2012. aastal mootorsõiduki juhtimisõigus enamasti 1 kuuks aga 2015 aastal 3 ja enamaks kuuks, olukorras kus süütegude raskus pole muutunud. Töö autor peab siin üheks võimaluseks, et see on tingitud üldistest ühiskondlikest hoiakutest ja hirmudest, mis on kandunud üle KarS § 424 eest kohtumõistmisesse. Arvestades kokkuleppemenetluste suurt kasvu ja osakaalu lisakaristuste tähtaegade pikemaks muutumisel Harju Maakohtus leiab töö autor, et selline areng võib põhineda prokuratuuri suundumustel KarS § 424 kuritegude eest karistamisel. Nimelt pikemat lisakaristuse tähtaega sisaldavate kokkulepete sõlmimine kokkuleppementlustes.

On mõistetav ja kooskõlas kokkuleppemenetluse olemusega, et kokkuleppemenetluse läbirääkimiste käigus on võimalikud prokuröri poolt teatavad järeleandmised nii kindlakstehtud faktiliste asjaolude karistusnormi alla subsumeerimisel kui ka süüdistatavale karistuse liigi ja määra valikul.¹⁴⁶ Samas kuivõrd kokkuleppemenetlus eeldab poolte konsensust ning on oma sisult läbirääkimistel ja selle tulemusel rajanev, ei saa välistada ka süüdistatava poolt järeleandmisi ja näiteks pikema lisakaristuse tähtajaga nõustumist.

¹⁴⁴ RKKK 3-1-1-122-13 p 10.

¹⁴⁵ Vt Tabel 2.

¹⁴⁶ RKKK 3-1-1-96-09 p 9.

Kokkuleppemenetluses lahendatud süüteo asjade suur osakaal näitab, et kohtutel pole kokkulepetega probleeme. See on ka mõistetav, sest kokkuleppe menetlused täidavad nende juurutamise eesmärgi suurendada menetluse efektiivsust ja kiirust. Mis saab kohtunikul olla töökoormuse vähendamise vastu.¹⁴⁷ Samas on õiguskirjanduses täheldatud kokkuleppemenetluste puhul riski, et täielikult ei järgita kriminaalasja tegelike olude väljaselgitamise nõudeid ega rakendada individuaalse süü põhimõtet.¹⁴⁸

Kokkuleppe sõlmimine prokuröri, süüdistatava ja tema kaitsja vahel ei vähenda kuidagi kohtu rolli õigusemõistmisel, rääkimata sellest, nagu taanduks kohtu tegevus kokkuleppemenetluses pelgalt sõlmitud kokkuleppe n.ö tehnilisele kinnitamisele. Kohtul tuleb ka selles menetluses eelnevalt tuvastada, kas on aset leidnud tegu, milles süüdistatavat süüdistatakse, kas selle teo on toime pannud süüdistatav, kas see tegu on kuritegu ning millise paragrahvi, lõike ja punkti järgi karistusseadustikus tuleb see kvalifitseerida. Samuti peab kohus muude kohtuotsuse tegemisel lahendatavate küsimuste hulgas (KrMS § 306) lahendama küsimuse ka sellest, kas süüdistatav on talle inkrimineeritud kuriteo toimepanemises süüdi. Mõistetavalt ei saa nende küsimuste lahendamine toimuda sellise põhjalikkusega, nagu üldmenetluses, sest kohus saab oma veendumuse kujundada vaid süüdistatava küsitlemise ja kriminaaltoimikus sisalduvate materjalide pinnalt.¹⁴⁹

Karistusseadustiku § 56 lg 1 esimese lause kohaselt on karistamise aluseks isiku süü. Süü suurus ei sõltu sellest, millises menetlusliigis isiku süüküsimus lahendatakse.¹⁵⁰ On leitud, et prokuröril, mitte aga kohtul, lasub kohustus tagada kokkuleppe menetluses süü suurusele vastav karistus. Läbirääkimistel süüdistuse ja karistuse üle pole eesmärgiks pakkuda kohtule süü suurusele vastavat karistust, vaid mõlema läbirääkimispoole pragmaatilised kaalutlused täispika menetluse vältimiseks. Samas kohtul on õigus kokkuleppemenetlusest keelduda ja tagastada kriminaaltoimik prokuratuurile, kui ta ei nõustu kuriteo kvalifikatsiooniga või karistuse liigi või määraga.¹⁵¹

Kuigi menetlusökonoomsed eesmärgid nii prokuratuuri, süüdistatava kui lõppkokkuvõttes kohtu enda jaoks võiksid õigustada kokkuleppemenetlustes mõnevõrra pikemate lisakaristuste kohaldamist, ei tohiks siiski tekkida olukord, kus see võimaldaks trendina KarS § 424 kuritegude eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise kauemaks, kui seda nõuab isiku süü

¹⁴⁷ Lõhmus, U. - Kas kokkuleppemenetlus on kooskõlas karistusõiguse süü põhimõttega? *Juridica* VII/2014 (edaspidi U. Lõhmus, *Juridica* VII/2014) lk 548

¹⁴⁸ *Ibid* 547

¹⁴⁹ RKKK 3-1-1-70-12 p 9.

¹⁵⁰ RKKK 3-1-1-96-09 p 9.

¹⁵¹ U. Lõhmus, *Juridica* VII/2014 lk 548

suurus ja eripreventiivsed eesmärgid. Kuivõrd kokkuleppemenetluses lasub ka prokuratuuril kohustus tagada süü suurusele vastav karistus, tuleks Põhja Ringkonnaprokuratuuril põhjalikumalt kokkuleppemenetlustes järgida mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel Harju Maakohtu senist praktikat. Siinjuures oleks kohtul ülesanne tagada, et prokuratuur ei asuks lisakaristuste puhul kokkuleppemenetluse vormi ja kokkulepitavaid karistusmäärasid kasutama üldpreventiivsete eesmärkide täitmiseks. Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine peab ennekõike silmas eripreventiivseid eesmärke.¹⁵²

Töö empiiriline osa juhtis tähelepanu, et varem KarS § 424 järgi karistatud isikute puhul on sagedane mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine viieks kuuks ning eesmärk konfiskeerida kuriteo toimepanemise vahend võib olla tegur, mis toob KarS § 424 korduvkurjategijate puhul kaasa lühema lisakaristuse tähtaja. Enamikku sellist lisakaristuse tähtaja kujunemist täheldati otsuste läbitöötamisel just kokkuleppemenetlustes. Autor möönab siinkohal, et kokkuleppemenetluses on loomulikud prokuratuuri poolt mõningad järeleandmised mõistetava karistuse puhul.¹⁵³

Riigikohtu üldkogu on mootorsõiduki kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist pidanud õigustatuks üksnes siis, kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid õigusrikkumisi toime ka edaspidi. Sealjuures on peetud süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist materiaalses mõttes karistuseks, kuid leitud, et ei ole võimalik selle kohaldamise mõju süüdlasele hinnata üksnes eraldivõetuna. Õiglaseks ja mõistlikuks, edaspidi uut kuritegu ärahoidvaks karistuse kohaldamiseks, tuleb kohtul arvestada süüdlasele kõiki kohaldatavaid õigusjärelmeid kogumis. Arvestades konfiskeerimise märkimisväärset preventiivset toimet, võib pidada süüteo toimepanemise vahendiks oleva sõiduauto konfiskeerimist teole vastavaks.¹⁵⁴

Autor märgib samas, et viimase aja uuringud on seadnud kahtluse alla, kas joobeseisundis juhilt mootorsõiduki konfiskeerimisel on oodatud preventiivne mõju uute süütegude ärahoidmisel. Pigem on jaatatud sellise mõju puudmist. Konfiskeerimine ei mõjuta inimese joobes juhtimist tingivaid tegureid, näiteks sellega seotud teadmisi, hoiakuid või sõltuvust.¹⁵⁵ Seetõttu tekib küsimus, kas on õigustatud lühema lisakaristuse kohaldamine mootorsõiduki konfiskeerimisel, kui on tõenäoline, et konfiskeerimine ei anna oodatavat preventiivset toimet ega saa sel juhul

¹⁵² RKKK 3-1-1-38-09 p 9.

¹⁵³ RKKK 3-1-1-96-09 p 9.

¹⁵⁴ RKÜK 3-1-1-37-07 p 23.

¹⁵⁵ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven, lk 37.

ka lisakaristuse eripreventiivseid eesmärke asendada. Seega mootorsõiduki konfiskeerimine ei tohiks tuua kaasa automaatset ja ühetaolist lisakaristuste tähtaja vähendamist.

4.2. Ettepanekud lisakaristuste individuaalsemaks kohaldamiseks

4.2.1. Joobeseisundi suuruse arvestamine juhtimisõiguse äravõtmisel

Karistus õigus tunnustab individuaalse süü põhimõtet. Individuaalse süü põhimõte tuleneb inimväärkuse ja isikliku vastutuse, samuti õigusriigi põhimõttest. Kriminaalmenetluse keskseks mureks on kriminaalasja tegelike asjaolude väljaselgitamine, ilma milleta pole võimalik rakendada individuaalse süü põhimõtet.¹⁵⁶

Esmakordse rikkumise puhul peaksid esinema kas isiku süüid või tema isikut iseloomustavad asjaolud, mis muudavad tavapärasest suuremaks võimaluse, et ta jätkab joobes juhtimise toimepanemist ja seega õigustaksid lisakaristuse kohaldamist.¹⁵⁷ KarS § 424 kuritegude puhul võib eriti kõrge joobeseisund võib viidata isiku keskmisest suuremale süüle.¹⁵⁸

Selline tingimus võimaldab kohtul võtta isiku joobeseisundi suurust arvesse lisakaristuse kohaldamise ja selle tähtaja otsustamisel. KarS § 424 kuriteokoosseisu täitmise üheks lahutamatuks eelduseks joobeseisundi olemasolu - kas alkoholijoobeseisund või narkojoobeseisund. Kogu Eestis registreeritud KarS § 424 juhtumitest pandi 2015. aastal 9% toime narkojoobes, 2014.a oli vastav näitaja 6% ja 2013.a 10%.¹⁵⁹

Alkoholist tingitud joobeseisundid väljendatakse reeglina arvulisel skaalal vastavalt isiku ühes liitris väljahingatavas õhus või ühes grammis veres olevale alkoholikogusele. Arvestades, et 9/10 joobeseisundis juhtimistest on toime pandud alkoholijoobeseisundis ja et selline joove väljendatakse arvulisel skaalal, on kohtul üldjoontes lihtsam hinnata isiku joobe suurust oma siseveendumuse ja üldise praktika järgi.

Niisamuti ei saa välistada, et kohtu hinnangu kujunemisel joobeseisundi suurusele omab mõju kuni 2009. aastani kehtinud regulatsioon, kus keskmiseks alkoholijoobeks loeti alkoholisaldus 0,76-1,25 mg/l väljahingatavas õhus või 1,51-2,5 mg/g veres ja raskeks alkoholijoobeks alkoholisaldus mis oli väljahingatavas õhus rohkem kui 1,25 mg/l või veres rohkem kui 2,5

¹⁵⁶ U. Lõhmus, Juridica VII/2014 lk 547.

¹⁵⁷ RKKK 3-1-1-122-13 p 10.

¹⁵⁸ RKKK 3-1-1-58-13 p 9.

¹⁵⁹ Kuritegevus Eestis 2015 lk 78.

mg/g.¹⁶⁰ Ka viimase aja uuringud jagavad joobe raskuse väljendamisel sarnaseid vahemikke.¹⁶¹ Seega peab töö autor tõenäoliseks, et kohus võib KarS §424 kuriteo eest karistuse mõistmisel hinnata isiku süü suurust samadest arvulistest vahemikest lähtudes.

Erinevalt alkoholijoobeseisundist ei väljendata narkootilise või psühhotroopse aine või muu joovastava aine tarvitamisest põhjustatud joobeseisundi korral selle suurust enamasti arvulises vahemikus. Selline praktika ei olnud täheldatav läbitöötatud kohtuotsustes ning ka töö autor oskab kinnitada, et üldjuhul ei märgita joobeseisundi tuvastamise aktil vastava narkootilise aine kogust uuritava bioloogilises vedelikus.

Isegi kui narkojoobeseisundit põhjustava aine hulk bioloogilises vedelikus oleks väljendatud, puudub kohtul erialane teadmine või suuremahuline praktika, mille pinnalt ise sellise joobe suurust hinnata. Samuti ei piisa narkojoobeseisundi puhul ka üksnes arvuliste näitajate ületamisest, vaid on vajalik tuvastada häirumus isiku väliselt tajutavates kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides.

Kuivõrd narkojoobeseisundi puhul puudub ajalooline taustsüsteem ja arvulised näitajad, mille pinnalt teha järeldusi süüdistatava joobe suuruse kohta, on kohtu võimalused isiku süü suuruse kalkuleerimisel märkimisväärselt ahtamad. Sealkõrval on narkootiliste ja psühhotroopsete ainete tarvitamine reeglina keelatud ja ühiskonna poolt alkoholi tarbimisest enam taunitud. Seetõttu ei saa välistada võimalust, et kuna joobe suuruse hindamine ja seeläbi süü suuruse arvestamine on narkojoobes isikute puhul kohtu jaoks piiratum, asub kohus süü suurust hindama joobe liigi ja ühiskondliku hoiaku põhjal. Seega vajab narkojoobes juhtidele lisakaristuste mõistmine tulevikus kindlasti täiendavat analüüsi.

KarS § 424 kuriteo toimepanijate karistamisel peab olema tagatud võrdsetel alustel kohtumõistmine ja karistamine nii narkojoobeseisundis kui alkoholijoobeseisundis kuriteo toimepannute puhul. Tänapäevane olukord ei võimalda erinevate joobeseisundi liikide puhul hinnata süü suurust ühtedel alustel. Samas on peetud just joobe suurust üheks määravaks teguriks süü suuruse ja seega lisakaristuste kohaldamise ja selle pikkuse otsustamisel. Töö autor pakub siinkohal alljärgneva lahenduse.

Narkootilise või psühhotroopse aine või muu joovastava aine tarvitamise või sellest põhjustatud joobeseisundi tuvastamiseks kehtestab KorS § 41 lg 14 kohaselt valdkonna eest vastutav

¹⁶⁰ Vabariigi Valitsuse 02.04.2001 määrus nr 120 „Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord“ § 19 lg 1 p 3-4.

¹⁶¹ Joobes sõidukijuhtimise analüüs 2015, A. Ahven, lk 6-7.

minister määrusega arsti poolt isiku tervise seisundi kirjeldamise nõuded ja korra ning sellekohase protokollivormi. Sotsiaalministri 26.06.2014 määrusega nr 38 „Arsti poolt isiku tervise seisundi kirjeldamise nõuded ja korra ning sellekohase protokollivorm“ kehtestatud tervise seisundi kirjeldamise korra näeb hetkel ette isiku asjaolud, mis tuleb arstil läbivaatusel fikseerida. Ühe võimaliku lahendusena võiks täiendada korra, mille kohaselt antaks hinnang ka joobeseisundi suuruse kohta. See võimaldaks vähendada tõenäosust, et narkojoobeseisundis ja alkoholioobeseisundis juhtidele kohaldataks lisakaristust ebavõrdselt.

4.2.2. Liigsete tagajärgede vältimine

Karistuse mõistmine on peaaegu alati teatud valik erinevate õiguslike variantide vahel või kõigi vajalike õiguslike tingimuste arvestamine. Kuid etteantud õiguslikes piirides jääb kohtunikul alati teatud otsustamisvabadus, mis ei allu õiguslikule regulatsioonile. Seega sõltub kohtualusele mõistetav karistus alati suuremal või vähemal määral kohtuniku äranägemisest. Karistuse mõistmine on selles mõttes ka õiguslikult reguleerimata ja teaduslikult tuvastamatu suhteakt kohtuniku ja kohtualuse vahel, sõltudes mitte ainult kohtualuse, vaid ka kohtuniku isikust. Samal ajal ei ole kohtualuse isik iseseisev karistuse mõistmise alus. Karistuse kohaldamine läbib teatud etapid, nii tuleb kõigepealt kindlaks teha karistusraamid, siis määratleda süü piirid, seejärel preventioonid ehk karistuse eesmärgid.¹⁶²

Siiski säilitab § 56 lõige 1 lause 2 alternatiiv 3 ka isikulise parameetri, andes kohtule õiguse arvestada karistuse kohaldamisel võimalust mõjutada süüdlase edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest. See kujutab endast eripreventiivset prognoosi, mida kohus võib arvestada mistahes karistuse liigi või määra valikul. Süüdlase isik on määrav karistuse eripreventiivse eesmärgi saavutamiseks^{163, 164}.

Olenemata ühiskondlikkust hoiakust joobes juhtimise süütegude osas, tuleb iga KarS § 424 kuriteo ja kurjategija puhul tuleb eraldi kaaluda lisakaristuse kohaldamist ja selle rangust. Isikule lisakaristuse kohaldamine ja pikkus ei tohiks rajaneda eesmärgil hirmutada karistuspraktikaga kõiki liiklejaid, jättes tagaplaanile karistatava isiku. Põhiseaduslik inimväärkuse põhimõtte eeldab, et karistust mõistes ei muudetaks isikut abstraktseks ühikuks

¹⁶² Kivi, L. Sootak, J. - Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus – Juridica 2001/VII, lk 475.

¹⁶³ Sootak, J. - Kriminaalpoliitika. Tallinn: Juura, 1997, lk 69 jj.

¹⁶⁴ Kivi, L. Sootak, J. - Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus – Juridica 2001/VII, lk 477.

- vahendiks teiste mõjutamiseks või manipuleeritavaks ja ühiskonnaga kohandatavaks objektiks.¹⁶⁵

Karistusõigus on võtnud oma hõlma alla turvalisust kindlustavad vahendid, kujunedes seega mitte ainult süükaristusõiguseks, vaid ka turvakaristusõiguseks. Preventsiooni- ehk turvakaristusõigus üritab tagada turvalisust karistusõiguslike meetmete rakendamisega ning teeb seda kas süü raamidesse jäädes (karistused) või neid raame ületades (süüst sõltumatud mõjutusvahendid).¹⁶⁶

2011. aastal kohaldati 67% juhtudest joobeseisundis juhtimise korral mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist. Samas tuleb arvestada, et olenemata süüteo liigist pole teada, kui paljudel süüdimõistetutel oli juhtimisõigus olemas ja seda üldse sai ära võtta.¹⁶⁷ Seega KarS § 424 kuritegude puhul võib juhtimisõiguse äravõtmine olla tegelikkuses teadaolevast isegi sagedasem ja olla muutunud pigem reegliks.

Kohtupraktikas on jaatatud, et tuleks vältida töökoha kaotust väärteokaristuse (mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise) tulemusena. Küll aga ei saa see olla juhtimisõiguse äravõtmist välistavaks asjaoluks.¹⁶⁸ Töö autor juhib tähelepanu, et kuigi töökoha kaotus ei ole juhtimisõiguse äravõtmist välistavaks asjaoluks, siis vähemasti hetkel ei ole ette nähtud lisakaristuse kohaldamise kohustuslikkust KarS § 424 kuriteo puhul. Seega on kohtul võimalik sellisel kaalutlusel jätta juhtimisõigus ära võtmata. Seda muidugi tingimusel, et puudub vajadus täiendava eripreventsiooni kohaldamiseks.

On leitud, et juhtimisõiguse äravõtmise puhul on tegemist nn manitsuskaristusega, mille puhul on rõhk eripreventsioonil. Karistus tuleb ennast pidevalt süüdlasele meelde ning juhtimiskeelu kestmine sunnib isikut mõtlema ebameeldiva situatsiooni kordumisele uute sarnaste süütegude toimepanemisel.¹⁶⁹ Samas mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel tuleb kaaluda, kuidas see mõjub karistatavale. Nii näiteks võib olla lisakaristusel ja selle tähtajal suurem mõju isikutele, kes vajavad juhtimisõigust elatise teenimiseks: elukutselised autojuhid, bussijuhid, taksojuhid.

¹⁶⁵ Kivi, L. Sootak, J. - Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus – Juridica 2001VII, lk 477.

¹⁶⁶ Sootak, J.. Mida teha, kui isiku ohtlikkus on süüst suurem? Saksamaa kogemus mittekarakteristlike mõjutusvahendite osas – Juridica 2006/VIII lk 521.

¹⁶⁷ Eelnõu väljatöötamise kavatsus, 2016 lk 9.

¹⁶⁸ RKKK 3-1-1-26-10 p 7.3.

¹⁶⁹ Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus 179 SE eelnõu seletuskiri § 2 p 1 (kättesaadav www.riigikogu.ee – 30.04.2016.a).

Seega võib juhtimisõiguse äravõtmine olla manitsus, mis tekitab ühele süüdimõistetule tunduvalt ebameeldivama situatsiooni kui teisele. Töö autor leiab, et praktikas tuleks kohtul üritada vältida olukorda kus analoogsetel kuriteo asjaoludel mõistetakse lisakaristus samas määras, kuid lisakaristuse tähtaja mõju on karistatavate isikuid ja vajadusi arvestades väga erinev. Teisalt võib esitada argumendi, et elukutselistele autojuhtidele esitataksegi tavapärasest kõrgemad moraalireeglid liikluskäitumise osas. Autor ei eita, et kaassõitjate olemasolu mootorsõidukis võib joores juhi süüd suurendada ning põhjendada nn täiendavat manitsust. Samas kui elukutseline mootorsõiduki juht paneb KarS § 424 kuriteo toime töövälisel ajal, tuleks kaaluda tavapärasest lühemaajalise lisakaristuse kohaldamist või varasema samasuguse karistuse puudumisel jätta mootorsõiduki juhtimisõigus üldse ära võtmata.

Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine võib omada ebaproportsionaalselt suurt ja pikaajalist mõju esmase juhiloaga isiku karistamisel. LS § 106 lg 6 sätestab, et kui esmase juhiloa omajal on mootorsõiduki juhtimisõigus karistuseks ära võetud, tunnistatakse tema mootorsõiduki juhtimisõigus ja talle väljastatud esmane juhiluba kehtetuks. Mootorsõiduki juhtimisõigust ja uut esmast juhiluba võib ta taotleda pärast järelkoolituse läbimist ning liiklusteooria- ja sõidueksami edukat sooritamist.

Sealsamas kehtestab LS § 106 lg 1 p 4, et auto ja mootorratta juhtimisõigus antakse ning esmane juhiluba väljastatakse isikule, kellel ei ole karistatust karistusseadustiku 23. peatükis sätestatud liiklussüüteo eest. Seega esmase juhiloaga isikule KarS § 424 kuriteo eest lisakaristuse kohaldamisele järgneb mootorsõiduki juhtimisõiguse kehtetuks tunnistamine ning kuigi isik võib esmast juhiluba taotleda pärast vastava koolituse ja eksamite läbimist, ei võimalda kehtiv liikluseadus talle siiski juhiluba väljastada enne kui tema karistus KarS § 424 järgi on kustunud.

KarS § 424 karistus kustub karisturegistris kolme aasta jooksul selle ärakandmisest, välja arvatud juhul kui vangistuskaristus pöörati täitmisele – siis on kustumistähtaeg 5 aastat. Arvestades karistuse kustumistähtaega, välistab tänane regulatsioon esmase juhiloa omajale KarS § 50 lg 1 p 1 lisakaristuse kohaldamine KarS § 424 kuriteo eest uuesti juhtimisõiguse saamise kolmeks aastaks. Olgu märgitud, et liikluskuriteo eest ongi mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise ülemmäär kolm aastat. Seega sisult kaasneb esmase juhiloaga KarS § 424 kuriteo toime pannud isikult juhtimisõiguse äravõtmisel sama tagajärg, mis lisakaristuse maksimaalses määras kohaldamisel.

Enamgi, kui esmase juhiloa omajale KarS § 424 kuriteo eest mõistetud põhikaristus jäetakse tingimisi täitmisele pööramata, pikeneb karistuse kustumise tähtaeg katseaja võrra. KarS § 73 alusel karistusest tingimisi vabastamisel on katseajaks üks kuni viis aastat. KarS § 74 alusel karistusest tingimisi vabastamisel on katseaeg kuus kuud kuni kolm aastat. Seega saaks tingimisi karistuse kandmisest vabastamise korral esmase juhiloaga KarS § 424 kuriteo toimepannud ja juhtimisõigusest ilma jäänud isik endale mootorsõiduki juhtimisõiguse uuesti kõige varem alles kolme ja poole aasta möödudes – halvemal juhul alles 8 aasta möödudes.

Töö autor leiab, et tänane regulatsioon paneb esmase juhiloaga isiku ebavõrdsesse seisu võrreldes nendega, kes on jõudnud oma esmase juhiloa juba ära vahetada. Seetõttu tuleks siinkohal seadusandjal läbi viia ebavõrdse kohtlemise osas proportsionaalsuse analüüs ja kaaluda kehtiva regulatsiooni muutmist.

Samuti võib juhtimisõiguse saamise mittevõimaldamine nii pikaks perioodiks viia selleni, et isik hakkab suurest vajadusest tingituna mootorsõidukiga liiklema juhtimisõiguse ja paneb toime LS § 201 väärteo või KarS § 423¹ sätestatud kuriteo. Seega esmase juhiloaga juhi karistamisel KarS § 424 eest lisakaristusena mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega võivad kaasneda liiga pikaajalised mõjud. Seetõttu leiab töö autor, et esmase juhiloaga joobeseisundis juhtimise eest karistamisel vajaks lisakaristuse kohaldamine kohtu poolt täiendavat kaalumist.

5. KOKKUVÕTE

Viimastel aastatel joobes juhtide süül toimunud rasked liiklusõnnetused on toonud kaasa ühiskondliku surve mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise eest karistuste karmistamisele. Ka kohtuvõim on leidnud, et joobes juhtide süül aastast aastasse toimunud rasked liiklusõnnetused nõuavad riigipoolset reaktsiooni, mis saadaksid sõnumi, et mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise näol on tegemist rangelt karistatava õigusrikkumisega.

Liikluskuritegevuse ohjeldamiseks on reageerinud Justiitsministeerium, asudes välja töötama karistusseadustiku, karistusregistri seaduse, liiklusseaduse ja väärteomenetluse seadustiku muutmise seaduse eelnõud, mille eesmärgiks on joobes sõidukijuhtide korduvate süütegude vähendamine. 06.04.2016.a asjakohastele ministeeriumitele ja asutustele kooskõlasamiseks esitatud eelnõu väljatöötamise kavatsus on võtnud muuhulgas üheks sihiks näha ette, et esmakordselt KarS § 424 kuriteo toimepannud isikult tuleks lisakaristusena ära võtta mootorsõiduki juhtimisõigus.

KarS § 424 kuritegude puhul võeti 2011. aastal lisakaristusena mootorsõiduki juhtimisõigus ära 67% süüdimõistetutest. Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise mõjust joobeseisundis juhtimise kuritegude ärahoidmiseks ja nende korduvuse vähendamiseks on vastandlikke arvamusi. Viimase aja analüüsid on leidnud, et retsidiivsete joobes juhtide puhul ei ole see soovitud mõju avaldanud. Teisalt on teoorias peetud mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist üheks parimaks vahendiks joobes juhtimise kuritegude ärahoidmiseks ja korduvrikkujate mõjutamiseks.

Mootorsõiduki juhtimisõiguse olemasolu võib omada isiku jaoks olulist sotsiaalset ja majanduslikku mõju ning piirata isiku tegevusvabadust. Seetõttu võttis käesolev töö enda eesmärgiks selgitada välja just KarS § 424 kuritegude eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise praktika ja selle murekohad. Töö sisu on jaotatud neljaks suuremaks osaks. Neist esimeses uuriti mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise kui kuriteo kujunemislugu ja sisu Eesti karistusõiguses, ühiskondlikke hoiakuid sellesse ning tulevikusuundi. Teine osa käsitles lisakaristuse tähendust sanktsiooniõiguses ja mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise aluseid.

Töö kolmandas osas uuriti empiirilisel Harju Maakohtu Liivalaia kohtumaja praktikast aastatel 2012-2015 KarS § 424 kuritegudes lisakaristusena mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel. Töö neljandas osas vaadeldakse probleemkohti KarS § 424 kuritegude eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel ja tehakse ettepanekuid paremaks lisakaristuste kohaldamiseks.

Mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine sai Eesti karistusõiguses kuriteo tähenduse 1999. aastal, mis see sätestati kriminaalkodeksis. Alates 2002. aastast on mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine kuriteona sätestatud karistusseadustiku §-s 424. Kuni 2009. aastani nõudis KarS § 424 kuriteokoosseisu täitmine, et teo toimepanijat oleks varem karistatud sarnase süüteo eest. Tänapäevaks ei nõua joobeseisundis juhtimise eest kriminaalkorras vastutusele võtmine enam teo toimepanija poolt joobes juhtimise korduvust ega varasemat karistatust. Piisab ükses ühest mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise episoodist ning kuriteokoosseisu täitmisel ei oma varasem karistatus tähendust.

Oluline on eristada, et mitte igasugune mootorsõiduki joobes juhtimine ei ole kuritegu. Kuriteoks on mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimine joobeseisundis. Joobes olek ei tähenda alati, et isikul oleks joobeseisund, mis on vajalik KarS § 424 kuriteokoosseisu täitmiseks. KarS § 424 on joobeseisundi tunnuse osas blanketne kuriteokoosseis ning joobeseisundiks loetakse liikluseaduse ja korrakaitseaduse tähenduses vastav joove.

Kuriteo tähenduse saab mootorsõiduki joobes juhtimine siis, kui juhi väljahingatavas õhus on vähemalt 0,75 mg alkoholi liitri õhu kohta või veres 1,50 mg alkoholi grammi vere kohta. Niisamuti kvalifitseerub KarS § 424 koosseisu täitmiseks vajalikuks joobeks narkootilise või psühhotroopse aine või muu joovastava aine tarvitamisest põhjustatud tervises seisund, mis avaldub väliselt tajutavas häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Kuriteo toimepanemise vahendiks KarS § 424 kuriteokoosseisu puhul on mootorsõiduk, maastikusõiduk või tramm. Mootorsõiduki juhtimiseks loetakse isiku tegevust, mis mõjutab juhtimisseadiste abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust.

Joobes juhtide osakaaluks Eesti teedel on hinnatud suurusjärku 0,15%. KarS § 424 kuriteod moodustavad alates 2010. aastast pea 50% joobes juhtimise süütegudest. Joobes juhtide osalusel inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv on kõikunud viimastel aastatel 10-13% vahel. Juhi joobe suurus mõjutab oluliselt õnnetusse sattumise riski, sh joobes juhi enda hukkamise riski. Enim registreeritakse joobes juhtimisi suvisel ajal ning on täheldatud, et majanduslangus on võinud vähendada joobes juhtimise süütegusid.

Avastatud KarS § 424 kuritegude lahendamise määr on väga kõrge ning viimastel aastatel on oluliselt vähem registreeritud alaealiste poolt mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise toimepanemisi. Valdav enamus Eesti elanikkonnast peab joobes juhtimist väga ohtlikuks. Samas joobes juhtimise süüteost politsei teavitamisel on Eesti elanikkond tagasihoidlikum. Joobes juhtimist peetakse kuriteoks, kus on olemas avalik menetlushuvi ning mis vajab tugevat riigipoolset reaktsiooni.

Kui KarS § 424 kuriteo toimepannud isikul oli toimepanemise hetkel olemas mootorsõiduki juhtimisõigus, on võimalik see KarS § 50 lg 1 p 1 alusel lisakaristusena ära võtta. Maksimaliselt on võimalik mootorsõiduki juhtimisõigus ära võtta kuni kolmeks aastaks. Lisakaristust on võimalik kohaldada üksnes süülise teo olemasolul ning see täidab ennekõike eripreventiivset eesmärki. Mootorsõiduki juhtimisõigus on eriõigus, mille kaudu saab isik oma põhiõiguseid ja kohustusi kergemini teostada.

KarS § 424 kuriteo puhul on välistatud mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine üksnes isiku puhul, kes kasutab mootorsõidukit liikumispuude tõttu. Siiski ei ole mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise korral obligatoorne juhtimisõiguse äravõtmine. Praktikas on leitud, et mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine eeldab prognoosi, et isik võib jätkata joobes juhtimise süütegude toimepanemist ning pidades silmas eri- ja üldpreventiivseid kaalutlusi on juhtimisõiguse äravõtmine vajalik isiku mõjutamiseks.

Kohtupraktika on leidnud, et on kaks põhielementi, mille pinnalt on kohtul võimalik sellist prognoosi teha. Üheks neist on isiku liiklussüütegude korduvuse arvestamine. Kuni 2009. aastani kehtis põhimõte, et KarS § 424 kuriteo eest tuleb üldjuhul mootorsõiduki juhtimisõigus ära võtta. Samas tuleb eristada, et selle ajani oli KarS § 424 kuriteo koosseisu täitmiseks vajalik isiku varasem karistus joobes juhtimise eest. Seega sisaldus kvalifikatsioonis endas joobes juhtimise korduvuse jaatamine. Töö leidis, et kehtiv kohtupraktika ei nõua ilmtingimata tänase regulatsiooni kohaselt KarS § 424 kuriteo eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist isikult, kelle puhul ei ole tegu harjumusliku või korduva liiklussüütegude toimepanijaga.

Teiseks elemendiks, mida tuleb mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel hinnata on isiku süü suurus. Keskseimaks teguriks, mille põhjal joobeseisundis juhtimise kuriteos süü suurust hinnata on peetud joobe suurust. Samuti võivad teosüüd mõjutada muud asjaolud juhtisfakti juures, mis viitavad isiku hoolimatule suhtumisele oma teosse. Kokkuvõtvalt on leitud, et mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise kohaldamine ei tohiks olla automaatne ning igal korral tuleks seda eraldi põhjalikult kaaluda. Autor nägi probleemi ka lisakaristuse mõistmise mõõtühikutes ja leidis, et need võivad jätta kohtule kitsamad võimalused kohaldada lisakaristust isiku süü suurusele vastavas määras.

Leitakse, et kuigi mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine kantakse karistusregistrisse, on selline toiming võrdlemisi mõjutu. Karistusregistriseadus ei võimalda sisuliselt arvestada isiku varasemaid lisakaristusi ning võib tekkida olukord, kus kohus võtab lisakaristuse mõistmisel või mootorsõiduki konfiskeerimisel arvesse asjaolusid, mida seadus ei luba.

Kolmandik mootorsõiduki joobes juhtidest tabatakse Harjumaal ja Tallinnas. Ülejäänud maakondades tabatavate joobes juhtide arv moodustab märkimisväärselt väiksema osa - 15% ja vähem, Eesti teedel avastatud joobes juhtimise süütegude koguarvust. Seega on loogiline, et joobeseisundis juhtimise toimepannud isikute karistamisel lasub suurim koormus just Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajal,

Uuringu jaoks töötati läbi üle 2500 Liivalaia kohtumajas aastatel 2012-2015 tehtud otsuse, mis puudutas KarS § 424 kuriteo eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmist. Neist 2473 otsust osutus uuringu jaoks sobivaks, mille põhjal selgitatakse Liivalaia kohtumaja praktikat lisakaristuste kohaldamisel.

Empiirilise uuringu põhjal leiab töö, et Harju Maakohtu Liivalaia kohtumajas ei ole KarS § 424 kuritegude eest mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine olnud aastate võrdluses ja menetlusvormiti ühetaoline. Jõutakse järeldusele, et alates 2013. aastast on hakatud Liivalaia kohtumajas KarS § 424 kurjategijatelt mootorsõiduki juhtimisõigust ära võtma pikemaks tähtaajaks. Erilist tähelepanu pööratakse just esmakordsetele KarS § 424 toimepanijatele senisest karmimate lisakaristuste tähtaegade kohaldamisel ning tuvastatakse, et see on tingitud peamiselt kokkuleppemenetluses kohtusse saadetud asjade kasvul ning nendes pikemate lisakaristuste tähtaegade saavutamisel.

Leitakse, et varem KarS § 424 kuriteo toimepannud isikute puhul võib mootorsõiduki konfiskeerimine olla asjaoluks, mis põhjendaks lisakaristuse lühemaks perioodiks kohaldamist. Siiski seatakse kahtluse alla, kas viimaste uuringute valguses ei pruugi selline praktika olla alati õigustatud ning mootorsõiduki konfiskeerimine ei tohiks tuua kaasa automaatset ja ühetaolist lisakaristuse tähtaja lühendamist.

Hoiatatakse, et kokkuleppemenetluses kohtusse saadetud asjades on risk, et süüdimõistetule kohaldatakse lisakaristus suuremas määras, kui on karsitatava süü. Seega peetakse oluliseks, et kokkuleppemenetlustes juhinduks Põhja Ringkonnaprokuratuur lisakaristuse tähtaja küsimuses Harju Maakohtu senisest praktikast ning et mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine ei toimuks vaid üldpreventiivsetel eesmärkidel või kergekäeliselt.

Mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise individuaalsemaks kohaldamiseks peetakse vajalikuks luua täiendavad võimalused narkojoobeseisundi suuruse tuvastamiseks. Leiti, et erinevalt alkoholi-joobeseisundi tuvastamisest on hetkel kehtiv narkojoobeseisundi tuvastamise kord on puudulik joobeseisundi suuruse väljaselgitamisel. Seetõttu on narkojoobes KarS § 424

kuritegude puhul kohtul kitsamad raamid, mille piires hinnata isiku teosüüd ja selline olukord võib põhjustada mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel ebavõrdset kohtlemist joobeseisundi liigiti.

Olulise nüansina toob töö välja, et mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmisel tuleks eristada selle mõju elukutselisele mootorsõiduki juhile. Leitakse, et lisakaristus ja selle tähtaeg võib omada erinevat mõju tavalistele juhtidele ja elukutseliste mootorsõiduki juhtidele. Seega soovitatakse elukutseliste mootorsõiduki juhtide karistamisel KarS § 424 järgi vältida, et lisakaristuse kohaldamine omaks karistatavale tema professionist tulenevalt liigset mõju.

Viimaks teeb töö tähelepaneku, et KarS § 424 ja § 50 lg 1 p 1 järgi mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmine esmaste juhilubadega isiku puhul võib omada liiga pikaajalisi tagajärgi ning asetada ta ebavõrdsesse seisu teiste liiklejatega. Sisult järgneb esmase juhiloaga liikleja KarS § 424 kuriteo eest süüdimõistmisele ja lisakaristuse kohaldamisele olukord, kus isikul kaob võimalus saada juhtimisõigus vähemalt kolmeks aastaks. See võib omakorda viia uute süütegude toimepanemiseni. Seetõttu asub töö autor seisukohale, et esmase juhiloaga isiku KarS § 424 järgi karistamisel vajaks lisakaristuse kohaldamine kohtu poolt täiendavat kaalumist.

Töö autori kohta märgitakse selgituseks, et ta töötas aastatel 2014-2015 Põhja Ringkonnaprokuratuuri prokurörina ja võttis sel perioodil menetlusotsuse vastu pea 300-s Harjumaal toimepandud KarS § 424 kuriteos.

HARJU COUNTY COURT PRACTICE 2012-2015 IN APPLYING DEPRIVATION OF DRIVING PRIVILEGES IN CASES OF DRIVING IN STATE OF INTOXICATION

ABSTRACT

The objective of the present master thesis has been to:

- i) explain the criminal offense, penalization and the dangers of driving of power-driven vehicle, off-road vehicle or tram in state of intoxication;
- ii) clarify the terms of deprivation of driving privileges when a person has committed driving of power-driven vehicle, off-road vehicle or tram in state of intoxication;
- iii) examine Harju County court practice on imposing deprivation of driving privileges and study its irregularities;
- iiii) identify the problems when imposing the deprivation of driving privileges and make suggestions to improve the situation.

The author of present thesis is a former prosecutor, who proceeded up to 300 cases about driving of power-driven vehicle, off-road vehicle or tram in state of intoxication during the years 2014-2015.

Driving of power-driven vehicle in state of intoxication was first criminalized in Estonia in 1999 after a severe and outstanding accident that was due to a drunk driver. In recent years there have been a great deal of severe accidents in Estonia due to the fault of drunk drivers. The share of drunk drivers on the Estonian roads has been rated up to 0.15% of all drivers. Approximately half of them are apprehended under the influence of criminal state of intoxication. The severe accidents and public pressure has led the Department of Justice to work out more effective ways to fight back crimes such as driving under the influence.

Driving a power-driven vehicle, off-road vehicle or tram in state of intoxication is punishable by a pecuniary punishment or up to three years' imprisonment. For an offence relating to violation of the safe traffic or of rules of operation of a motor vehicle, aircraft, water craft, tram or rolling stock, deprivation of driving privileges may be imposed as a supplementary punishment up to three years by a court in the case of a criminal offence.

The Department of Justice has seen the deprivation of driving privileges as one of the effective solutions in the fight against drunk drivers. Therefore it has made a suggestion to make the deprivation of driving privileges obligatory when a person is driving a power-driven vehicle under the influence of a criminal state of intoxication.

The criminal state of intoxication while driving of a power-driven vehicle is when there is at least 0,75 milligram alcohol in a person's one liter of exhaled air or 1,50 milligrams in one gram of blood. Criminal state of intoxication can also be a narcotic intoxication.

This thesis finds out that deprivation of driving privileges is very common supplementary punishment imposed on crimes of driving of power-driven under the state of intoxication. It is applied up to 67% of cases. Yet there remains a question under which conditions should it be applied.

It has been suggested, that to apply supplementary punishment, such as deprivation of driving privileges if a person has committed a criminal act of drunk driving, the court should give prognosis that it is necessary to fulfil the objectives of general prevention and special prevention and to influence a felon to become a law-abiding citizen and discontinue that kind of behavior.

Court can make such prognosis when a felon has an habit to commit offences relating to violation of the safe traffic. Therefore court can consider felons previous felonies and penalties. Another possible way that may lead to this kind of prognosis is when the guilt of the person is big. The guilt might be bigger when person committed driving a power-driven in state of intoxication that is high. There can be also other circumstances that can affect the guilt.

The empiric part of thesis examines Harju County court practice on imposing deprivation of driving privileges and studies its irregularities. Majority of criminal acts of driving under the intoxication are committed in Harju County and Tallinn. Therefore Harju County courts judgements and practice can have the biggest impact on drunk drivers. For the empiric research the author worked through over 2500 Harju County court decisions made in 2012-2015 where the deprivation of driving privileges was imposed on felons that committed a criminal act of driving under intoxication. 2473 of these decisions were suitable for the study.

The empiric study made a conclusion that Harju County courts practice while imposing the deprivation of driving privileges is irregular and has become stricter since 2013. Also there are differences in period of deprivation of driving privileges according to procedure. The study brought out that in settlement proceedings the period of deprivations of driving privileges is usually longer than in other proceeding forms and it also differs from the overall practice. There

has been a rise of settlement proceedings that can be the main cause of overall irregularities over the years.

Thesis finds out that if a person has drove a power-driven vehicle, off-road vehicle or tram in state of intoxication and the intoxication is narcotic, the court has lesser possibilites to evaluate the guilt of person, than when the intoxication is caused by alcohol. Therefor the thesis makes a suggestion to modify the current ways to identify the narcotic intoxication and establish that an expert has to evaluate how high is the narcotic intoxication.

Finally the thesis analyzes wich effects and circumstances should courts further weigh when deciding of applying the deprivation of driving privileges. It suggests that if a person that has committed a criminal act of driving under the intoxication works as a professional driver or driving privileges are essential to him to have a job, the court should consider of not a applying the deprivation of driving privileges or the period of deprivation of driving privileges might be shorter than on usual cases.

Thesis also suggests the further analyze when the felon has beginner driving licence. The current regulation causes the invalidation of beginner driving licence when the deprivation of driving privileges is applied and makes it impossible to get it back before three years, when such person commits a driving a power-driven vehicle, off-road vehicle or tram in state of intoxication.

KASUTATUD KIRJANDUS

Ahven, A - Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus / 2015, Justiitsministeerium.

Ahven, A. jt - Kuritegevus Eestis 2012, kriminaalpoliitika uuringute sari, Justiitsministeerium 31.07.2013.a.

Ahven, A. jt - Kuritegevus Eestis 2013, kriminaalpoliitika uuringute sari, Justiitsministeerium 31.03.2014.a..

Ahven, A. jt - Kuritegevus Eestis 2014, kriminaalpoliitika uuringute sari, , Justiitsministeerium 22.02.2015.a.

Ahven, A. jt - Kuritegevus Eestis 2015 - kriminaalpoliitika uuringute sari, Justiitsministeerium 15.03.2016.a.

„Justiitsministeerium tahab vähendada korduvaid joobes juhtimisi“, Justiitsministeeriumi koduleht: <http://www.just.ee/et/uudised/justiitsministeerium-tahab-vahendada-korduvaid-joobes-juhtimisi>.

Karistusseadustiku eelnõu (119 SE) teine lugemine. Riigikogu IX koosseisu istungjärgu 03.05.2000 stenogramm.

Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 554 SE seletuskiri (Riigikogu).

Karistusseadustiku, karistusregistri seaduse, liiklusseaduse ja väärteomenetluse seadustiku muutmise seaduse, mille eesmärgiks on joobes sõidukijuhtide korduvate süütegude vähendamine, eelnõu väljatöötamise kavatsus: Justiitsministeerium, 2016.

Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus 554 SE eelnõu algtekst - Vabariigi Valitsus 9.12.2013.

Kaasik, M. -, „Laupäev oli liikluses must päev“ – Eesti Rahvusringhäälingu võrguväljaanne 2015: <http://uudised.err.ee/v/eesti/a6fd11b1-1fad-4df5-a83a-22b16e851222/laupaev-oli-liikluses-must-paev> .

Kivi, L. Sootak, J - Karistuse kohaldamise alused karistusseadustikus – Juridica 2001/VII.

Kruusmäe, M. (juhendaja Sootak. J) – magistritöö „Karistuse kohaldamise alused Riigikohtu praktika järgi“ Tartu Ülikool, õigusteaduskond 2010.

Kruusamäe, M. analüüs - Karistuse kohaldamise etapid Eesti kohtupraktikas. Riigikohus 2009.

„Korduva joobes juhtimise eest saab tulevikus karmimalt karistada“ - pressiteade, Justiitsministeerium 2016.a – kättesaadav <http://www.just.ee/et/uudised/korduva-joobes-juhtimise-eest-saab-tulevikus-karmimalt-karistada>

Kuul, M. „Reede hilisõhtul avariis viga saanud imik suri“ - Eesti Rahvusringhäälingu võrguväljaanne 2015: <http://uudised.err.ee/v/eesti/3906c213-c785-4a99-8d75-e58ab7ababf9/reede-hilisohtul-avariis-viga-saanud-imik-suri>

Kühl, K. - Karistusõigus: üldosa. Tallinn 2002.

Lind, S. - Mootorsõiduki juhtimise keelud Eesti õiguses - Juridica, 2005/ I.

Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus 179 SE eelnõu seletuskiri § 2 p 1 (kättesaadav www.riigikogu.ee – 30.04.2016.a).

Lõhmus, U. - Kas kokkuleppemenetlus on kooskõlas karistusõiguse süüühimõttega? - Juridica VII/2014.

Narits, R. jt „Eesti Vabariigi Põhiseadus kommenteeritud väljaanne 2012“;

Potsepp, K (juhendaja Anna Markina) magistritöö - Karistuse mõju mootorsõiduki joobes juhtimise eest karistatud isikute retsidiivsusele; Tartu Ülikool, õigusteaduskond Tallinnas, avaliku õiguse instituut, 2013.

Randlaid, S. - „Tallinna kesklinnas sai raskes avariis viga 14 inimest“ - Eesti Rahvusringhäälingu võrguväljaanne 2015: <http://uudised.err.ee/v/eesti/5bcd12a0-fddc-497f-ba63-146d70871269> .

Roosma, K (juhendaja Sootak, J) magistritöö -Karistuskokkuleppe olemusest ja selle efektiivsusest KarS § 424 kuritegudes Tartu Ülikool, õigusteaduskond, kriminaalõiguse, kriminoloogia ja kognitiivse psühholoogia õppetool, 2013.

Sai, T (juhendaja Sootak, J) bakalaureusetöö - Lisakaristus: liigid ja koht sanktsioonisüsteemis, Tartu Ülikool, õigusteaduskond, kriminaalõiguse õppetool, Tartu 2006.

Samson, E - Kriminaalõiguse üldosa. Abimaterjal kohtunike ja prokuröride järelkoolituse karistusõiguse õppegrupile. Tallinn 2000.

Sootak, J, Pikamäe, P. - Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne, 4. täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne, 2015.

Sootak, J, Pikamäe, P. - Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne / 3. täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne 2009.

Sootak, J - Õigusriik ja kriminaalõigus: Eesti kriminaalõiguse, õigusteaduse ja -teadvuse ümberkujunemine – Juridica 1997/ IX.

Sootak, J - Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas – Juridica I/2000.

Sootak, J - Kuri karjas. Ilmamaa 2009.

Sootak, J. - Karistusõiguse alused. Tallinn 2003.

Sootak, J. - Kriminaalpoliitika. Tallinn: Juura, 1997.

Sootak, J. - Mida teha, kui isiku ohtlikkus on süüst suurem? Saksamaa kogemus mittekaristuslike mõjutusvahendite osas - Juridica 2006/VIII.

Turu-uuringute AS, Sõiduki juhtimine alkoholi ja narkootikumi mõju all 09/2015 . Kättesaadav <http://www.mnt.ee/index.php?id=11223>

KASUTATUD ÕIGUSAKTID

Karistusseadustik, 02.05.2016. seisuga kehtiv redaktsioon

Karistusseadustiku redaktsioon 02.01.2005 seisuga.

Karistusregistri seadus (02.05.2016.a seisuga ja 01.01.2013.a seisuga)

Eesti Vabariigi Põhiseadus, 1992

Korraldusseadus

Kriminaalmenetluse seadustik, 02.05.2016. seisuga kehtiv redaktsioon

Kriminaalkoodeksi, kriminaalmenetluse koodeksi ja haldusõiguserikkumiste seadustiku muutmise seadus. 16.12.1998. – RT I 1999, 4, 53.

Liiklusseadus, 02.05.2016. seisuga kehtiv redaktsioon

Riigi peaprokuröri juhis, Tallinn, 12. aprill 2007 (muudetud 27.06.2014 nr RP-1-2/14/1) lk 9.

Vabariigi Valitsuse 02.04.2001 määrus nr 120 „Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord“.

KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA

RKKK 3-1-1-26-03

RKPJKo 30.09.1994, III-4/A-5/94

RKKK 3-1-1-13-08

RKÜK 3-1-1-37-07

RKKK 3-1-1-146-03

RKKK 3-1-1-122-13

RKKK 3-1-1-38-09

RKKK 3-1-1-86-09

RKKK 3-1-1-122-13

RKKK 3-1-1-58-13

RKKK 3-1-1-59-15

RKÜK 3-4-1-10-04

RKKK 3-1-1-26-14

RKÜK 3-4-1-2-05

RKKK 3-1-1-96-04

RKKK 3-1-2-3-05

RKKK 3-1-1-27-08

RKKK 3-1-1-20-06

RKKK 3-1-1-10-03

RKKK 3-1-1-55-07

RKKK 3-1-1-54-07

RKKK 3-1-1-26-10

RKKK 3-1-1-70-14

RKKK 3-1-1-90-13

RKKK 3-1-1-86-09

RKKK 3-1-1-15-16 kohtumäärus

RKKK 3-1-1-70-12

RKKK 3-1-1-96-09

RKKK 3-1-1-38-09

RKÜK 3-1-1-37-07

LÜHENDITE SELGITUSED

KarS – karistusseadustik

KarRS – karistusregistri seadus

KorS – korrakaitse seadus

KrMS – kriminaalmenetluse seadustik

LS – liikluseadus

RKKK – Riigikohtu kriminaalkolleegium

RKÜK – Riigikohtu üldkogu

RKPJKo – Riigikohtu põhiseadusjärelvalve kolleegium

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina Lauri Talumäe

(sünnikuupäev: 29.06.1988)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

JOOBESEISUNDIS JUHTIMISE EEST MOOTORSÕIDUKI JUHTIMISÕIGUSE
ÄRAVÕTMISE KOHALDAMISE PRAKTIKA HARJU MAAKOHTUS 2012-2015,

mille juhendaja on prof. Jaan Ginter,

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.

Tartus, 2. mai 2016