

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND TALLINNAS

Avaliku õiguse instituut

Liisa Orav

**ALKOLUKU EFEKTIIVSUS JOOBES
JUHTIMISE PREVENTSIOONIS**

Magistritöö

Juhendaja
Professor Jüri Saar

TALLINN
2013

SISUKORD

TIITELLEHT	
SISUKORD	2
SISSEJUHATUS	3
1. Alkoholihoobes mootorsõiduki juhtimine ja sellega kaasnev vastutus	6
1.1.Joobe mõiste ja selle eest määratavad karistused	6
1.2 Joobes juhtimise süütegude statistika Eestis.....	9
1.3 Joobes juhtimisest Euroopas	11
1.5 Retsidiivsus ja selle põhjused	19
2. Alkoluku seadme üldiseloostus	25
2.1 Alkoluku definitsioon ja selle töötamispõhimõte	25
2.2 Alkoluku programm.....	29
2.3 Alkoluku efektiivsus korduvkuritegevuse ärahoidmisel.....	34
3. Alkoluku programmid teiste riikide näitel	40
3.1 Ülevaade alkoluku kasutamisest maailmas.....	40
3.2 Rootsi alkoluku programm	43
3.3 Soome alkoluku programm.....	52
KOKKUVÕTE	66
SUMMARY	70
LÜHENDID	78
KASUTATUD KIRJANDUS	79
KASUTATUD ÕIGUSAKTID	88
KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA	89

SISSEJUHATUS

Joobes sõidukijuhtide probleem on Eestis pikka aega aktuaalne olnud. Sellest põhjustatud õnnetusjuhtumeid ning kaasnevaid kahjusid kajastatakse pidevalt erinevate meediaväljaannete ja ametiasutuste poolt ning on murettekitav teema ka elanike seas. Põhjuseid sellele on mitmeid – esiteks oli mõned aastad tagasi Eesti liikluses hukkunute arv tuntavalt suurem kui Põhjamaades ja ületas ligikaudu kolmandiku võrra ka Euroopa Liidu keskmist taset. See pani eestlased mõistma, et olukord liikluses on äärmiselt tõsine. Teiseks seatakse joobes sõidukijuhtide poolt suurde ohtu ka kaassõitjad, jalakäijad ja jalgratturid, põhjustades tihtipeale pöördumatuid tagajärgi isikute elule, tervisele ja omandiõigusele.

Kui 2000. aastast alates olid liiklusõnnetused Eestis pidevalt tõusutrendis, siis alates 2008. aastast on toimunud liiklusõnnetuste trend languse suunas. Joobes juhtide süütegude arv vähenes drastiliselt 2009. aastal 15 167-lt 7 909-le, langedes ligi 48%. Järsu languse peamiseks põhjuseks peeti majanduskriisi. Majandustegevuse elavnemine on aga kaasa toonud näitajate uue tõusu. Aastast 2012 on hakanud joobes juhtimise süütegude arv jälle kasvama. Kui võrrelda 2010. aasta joobes juhtide arvu, mis oli viimase aastakümne madalaim, 2012. aasta joobes juhtide koguarvuga, on tõus ligi 15%.¹ 2013. aastal jätkub sarnane trend – näiteks 02. märtsil 2013. aastal tabas politsei ööpäeva jooksul 30 joobes juhti.² Seega tabati ühes tunnis 1,25 alkoholi ülemäära tarvitanud juhti.

Võib öelda, et Eesti liiklusohutus on tunduvalt suurenenud võrreldes sellega, milline oli olukord teedel ligi kümmekond aastat tagasi. Siiski on joobes juhtide jätkuv arvuline kasv tõsine probleem ning tarvitusele oleks vaja võtta efektiivsemad vahendid, mis tagaksid paremini õiguskorra ja isikute elu, tervise ning omandiõiguse kaitse.

Mitmed Euroopa riigid, kaasaarvatud Austraalia, Kanada ja USA, on liiklusohutuse suurendamiseks kasutusele võtnud alternatiivkaristusena alkoholuku. Selle seadeldise eesmärk on takistada joobes juhil rooli istumast, samas jääb inimesele võimalus juhtida sõidukit ohutult ja legaalselt. Siiski ei piirdu asi vaid alkoholuku paigaldamisega autosse, vaid reeglina tuleb inimesel osaleda ka vastavas programmis, mis hõlmab joobes juhtimise alaseid

¹ A. Ahven jt (koost). Kuritegevus Eestis 2010. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika uuringud 2010, lk 16. – Arvutivõrgus:

www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=54700/KuritegevusEestis2010_web.pdf (12.03.2013)

² H.Ojamaa. Politsei tabas ööpäevaga 30 joobes juhti. – Postimees 03.03.2013.

meditsiinilist kontrolli, koolitusi, juhendamist, hindamist ja järelevalvet. Programme ja selle tingimusi on erinevaid, enamasti kasutatakse alkoholiku kas rikkumiste ärahoidmiseks ennetava meetmena või rehabilitatsioonivahendina rikkumisjärgses tegevuses. Käesolevas töös keskendutakse peamiselt just alkoholiku uurimisele rehabilitatsiooniprogrammides ega käsitleta pikemalt alkoholiku ennetavat funktsiooni ja selle mõju. Seda eelkõige töö piiratud mahu tõttu ja ka selleks, et jääda kindlatesse raamidesse.

Töö peamiseks eesmärgiks on leida vastus küsimusele, kas ka Eesti peaks võtma kasutusse alkoholiku. Selle väljaselgitamiseks uuritakse vastavat erialakirjandust, kus analüüsitakse, kui efektiivne on alkoholikk joobes juhtimise ärahoidmisel. Kui vastus esimesele küsimusele on jah, siis analüüsitakse, mida oleks Eestil teiste riikide kogemusest õppida ning millistel eeldustel oleks alkoholiku kasutamine efektiivne abinõu joobes juhtimise edaspidisel ärahoidmisel, kui on aset leidnud vastav süütegu. Selliste eelduste kindlakstegemisel uuritakse eelkõige teiste riikide alkoholiku rakendamise tingimusi, keskendudes peamiselt Rootsile ja Soomele. Need kaks Põhjamaa riiki on valitud seetõttu, et esiteks on Rootsi üks esimesi riike, mis võttis alkoholiku kasutusele, omades seega väga pikaajalist kogemust antud valdkonnas ning teiseks on Rootsis üks kõige edukamaid alkoholiku programme, kaasates väga palju osalejaid. Samuti on eeskujuks võetud Soome, kelle püüdlused rakendada laialdasemalt alkoholiku on nii lühikese aja jooksul märkimisväärsed.

Käesoleval teemal ajendas autorit kirjutama huvi selle vastu, miks on joobes juhtimise süütegu nõnda levinud ja alustanud jälle tõusutrendi. Sellest tingituna tekkis autoril küsimus, kas praegune karistuspoliitika on ikka piisavalt efektiivne või saaks liiklusohutuse suurendamiseks veelgi tõhusamaid meetmeid kasutusele võtta. Lisaks sellele lähtus autor teema valikul ka sellest, et alkoholikuga seonduvast temaatikast on Eesti teoreetilises kirjanduses väga vähe juttu olnud. Magistritöö autor on antud teemat käsitleanud oma bakalaureusetöös „Joobes juhtimine: juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena“ raames alkoholiku, kuid selles keskenduti eelkõige joobes juhtimise eest sagedamini määratava lisakaristuse – juhtimisõiguse äravõtmise - üldküsimuste ja probleemide uurimisele. Alkoholiku uuriti pealiskaudselt ja lühidalt, jättes täielikult käsitlemata alkoholiku töötamispehõhimõtteid, alkoholiku programmid ja selle erinevaid tingimusi. Käesoleva töö peamine panus võrreldes bakalaureusetöoga seisnebki erinevate programmide uurimisel, püüdes jõuda selgusel, millistel tingimustel on alkoholiku rakendamine kõige efektiivsem. Uuritakse ka alkoholiku puudusi, mis tulenevad peamiselt tehnilistest vigadest.

Teema käsitlemisel annab autor esmalt ülevaate joobega seotud üldküsimumustest, selle probleemi ulatusest nii Eestis kui ka Euroopas. Esimeses peatükis selgitatakse, mida loetakse Eesti õiguskorras jooveks, millised on selle eest määratavad karistused ning antakse lühiülevaade ka enimmääratava lisakaristuse, juhtimisõiguse äravõtmise, probleemidest. Vajab mainimist, et oma uurimuses keskendub autor üksnes alkoholijoobega seonduvale ning käsitlusest jäetakse välja narkootilise ja psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamise tõttu põhjustatud joobe käsitlemine, kuivõrd alkoholijoobe näol on tegemist liiklusohutuse seisukohalt ühe enimlevinuma probleemiga. Lisaks sellele kohaldatakse alkolukku ainult sellistele õigusrikkujatele, kes on alkoholijoobes juhtimise eest süüdi mõistetud. Teises peatükis tutvustab autor alkolukku, selle töötamis põhimõtteid ning uuritakse, kui efektiivseks on see osutunud. Kolmandas peatükis keskendutaksegi erinevate riikide kogemustele, kus alkolukk kasutusel on. Lühidalt antakse ülevaade alkoluku kasutamisest USAs, Kanadas, Austraalias ja Euroopa erinevates riikides. Käesolevas töös on autor kontsentreeritud Rootsi ja Soome seadusandlusele ja praktikale.

Enim on kasutatud ingliskeelseid materjale, mis on kättesaadavad peamiselt elektroonilisel kujul, kuna alkolukku ei ole Eesti kirjanduses käsitletud. Ka Euroopas on see suhteliselt uus seadeldis, mida hakati laialdasemalt kasutama alles viimaste aastate jooksul. Kirjandusest võiks esile tuua Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (edaspidi lühendatult *ETSC*) poolt koostatud erinevad faktilehed, kus antakse ülevaade alkoluku kasutamisest erinevates Euroopa riikides. Oluline panus on olnud ka riikide ametiasutuste testprogrammide kokkuvõtetel, mis annavad väga põhjaliku ülevaate sellest, millistel tingimustel on alkolukku rakendatud ja kui edukaks on see osutunud. Välja võib tuua Soome Transpordi Agentuuri poolt koostatud raporti „Adaption of the alcohol interlock and its effects in professional transport“ ja Rootsi Transpordi Agentuuri poolt koostatud „Protection of data in the Swedish Alcolock program“ kokkuvõtte, mis selgitab, kuidas toimub alkolukult mahalaetavate andmete turvaline edastamine. Samuti on analüüsitud Rootsi seadusandlust, mis annab väga täpse ülevaate esitatavatest nõudmistest alkoluku müüjatele ja alkoluku programmist osavõtjatele. Eesti põhiliseks andmeallikaks võib pidada 2007. aastal Justiitsministeeriumi poolt läbi viidud kohtupraktika analüüsi, mis hõlmab ka mootorsõiduki joobes juhtimise karistuspraktikat. Eelpool nimetatud valikute põhjenduseks on esmajoones allikate üldine tunnustamine, nende põhjalikkus ning lisaks ka vastava teoreetilise kirjanduse ja praktika parem kättesaadavus.

1. Alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimine ja sellega kaasnev vastutus

1.1. Joobe mõiste ja selle eest määratavad karistused

Joobeseisundi määratluse annab liikluseaduse³ (edaspidi lühendatult LS) § 69 lg 1, mille kohaselt loetakse joobeseisundiks tervise seisundit, mis on põhjustatud alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest, mis avaldub väliselt tajutavates häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Sama paragrahvi lg 5 täpsustab, et juhi ühes grammis veres ei tohi olla alkoholi 0,20 milligrammi või rohkem või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 milligrammi või rohkem.

Riigikohtu tõlgenduste kohaselt tuleb alkoholijoobe mõiste sisustamisel lähtuda LS § 69 lg 1 ja 5 koosmõjust. See tähendab, et joove on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest tingitud tervise seisund, mis avaldub väliselt tajutavates häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides, kuid isikut ei loeta joobes olevaks, kui tema väljahingatavas õhus on alkoholi, narkootilist, psühhotroopset ainet või muu sarnase toimega ainet vähem kui 0,1 mg/l või veres vähem kui 0,2 promilli.⁴

Seega tuleb seaduse kohaselt tuvastada ka vastavad spetsiifilised muutused juhi tervise seisundis või teha kindlaks, et tema organismis leiduva alkoholi kontsentratsioonist piisab, eeldamaks sääraste muutuste olemasolu. Kui juhil tuvastatakse alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest tingitud muutused tervise seisundis (nt koordinatsiooni- ja artikulatsioonihäired, ebakindel sõidumaneer jne), vastutab ta joobes juhtimise eest, kui aga isiku väljahingatavas õhus või veres tuvastatakse suhteliselt väike alkoholi, narkootilise, psühhotroopse või muu sarnase toimega aine sisaldus, kuid ei tuvastata joobele viitavaid asjaolusid, ei ole tegemist joobega ja sel alusel juhti karistada ei saa. Kui aga välised joobetunnused puuduvad, ei tähenda see siiski vastutuse puudumist.⁵

³ Liikluseadus. - RT I 2010, 44, 261... RT I, 05.12.2012, 1.

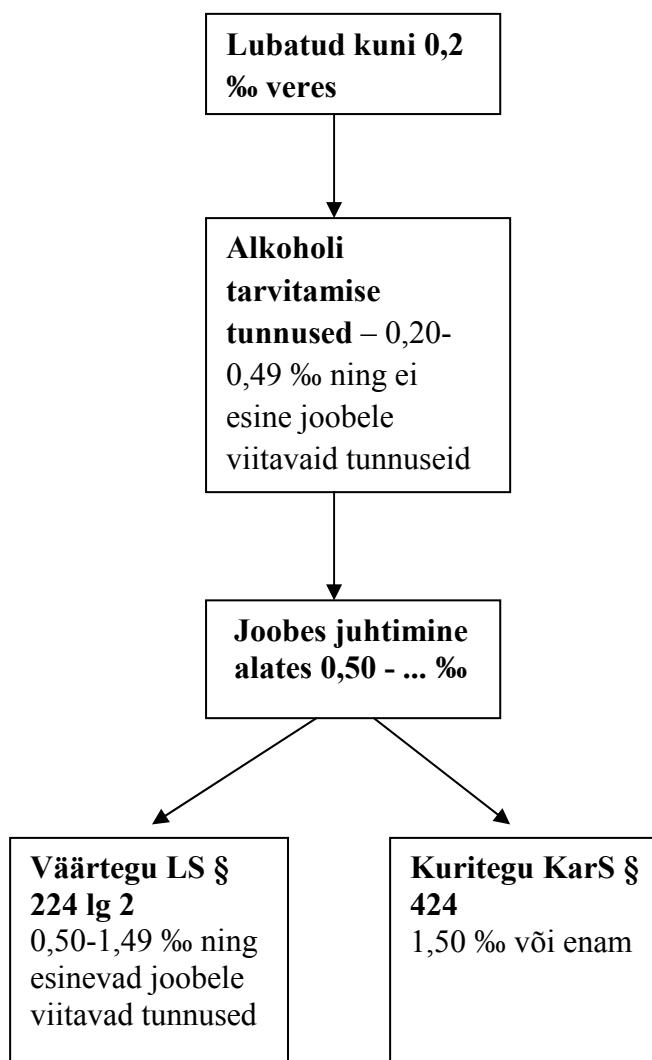
⁴ RKKKo 3-1-1-89-04 (U.Pihu väärteoasi liikluseaduse § 74¹⁹ järgi).

⁵ S. Lind. Joobeseisund ja selle tuvastamine – kestev probleem Eesti õiguskorras. – Juridica 2006/I, lk 35.

Kui alkoholisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus on 0,10-0,24 mg või 0,20-0,49 promilli veres ning kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine ei ole tuvastatud, siis pole tegemist mitte joobega, vaid alkoholi tarvitamise tunnustega ehk maakeeli jääknähtudega. Seega Eesti õiguse kohaselt eristatakse joobeseisundit ja juhi seisundit, mille puhul tema veres või väljahingatavas õhus on alkoholi LS § 69 lg 5 lubatust enam.

Kui isikul on tuvastatud joove, siis olenevalt juhi alkoholisalduse määrast veres või õhus on tegu kas väär- või kuriteoga.

Joonis 1. Alkoholi piirmäärad ja vastutuse kvalifitseerimine Eestis



Tulenevalt sellest, kas tegu on kvalifitseeritav LS § 224 lg 2 või karistusseadustiku⁶ (edaspidi lühendatult KarS) § 424 alusel, on ka kaasnev vastutus erinev. Väärteo puhul võib kohus või kohtuväline menetleja karistatada isikut rahatrahviga kuni 300 trahviühikut (kuni 1200 eurot), arestiga (1-30 päeva) või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheks aastaks.

Lisakaristusena võib määrata isikule juhtimisõiguse äravõtmist kolmest kuust kuni kaheteistkümne kuuni, sõltuvalt sellest, kas isikut on varasemalt LS § 224 alusel karistatud või mitte. Kuriteo puhul karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistuseks, lisakaristusena võib rakendada juhtimisõiguse äravõtmist kuni kolmeks aastaks.

Kehtiv õigus näeb ette juhtimisõiguse äravõtmise rakendamist mitte ainult lisakaristusena, vaid ka põhikaristusena ja seda nii väär- kui ka kuriteo puhul. Seeläbi on kohtul või kohtuvälisel menetlejal mitmekesisem valik karistuse määramisel, kuna alati esineb isikuid, kes jätkavad uute rikkumiste toimepanemist, kuna varasemalt määratud rahatrahvid ei ole isikule mõju avaldanud, jättes rahatrahvid tasumata või isiku sissetulek on niivõrd suur, et mõju on minimaalne. Samuti on juhtimisõiguse äravõtmine efektiivne ja riigi jaoks äärmiselt ökonoomne karistusliik.

Eelpool käsitletud sätted jõustusid aastal 2009, mil tehti muudatused liiklusseaduses ja karistusseadustikus, kus muudeti joobes juhtimise eest vastutusele võtmise aluseid ning viidi karistused paremini vastavusse teo raskusega. Kui enne nähti isikule ette kriminaalvastutus juhul, kui isik oli teo toime pannud korduvalt, siis nüüd on vastutuse suurus sõltuvuses joobe raskusastmest, võttes arvesse seda, kui palju on isiku organismis alkoholi ja kuivõrd on isiku võime sõidukit ohutult juhtida vähenenud. Kriminaalvastutus nähakse ette alates määrast, mille puhul on märkimisväärselt kasvanud raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse põhjustamise oht. Muudatuste tegemisel lähtuti sellest, et raske joobe puhul on juhi võime sõidukit ohutult juhtida tuntavalt halvenenud ja temast lähtuv liiklusoht on suur. Sellega viidi karistuslik vastutus mootorsõiduki juhtimise eest vastavusse käitumise ohtlikkusega ja seega ka teo toimepannud isiku süü suurusega.⁷

⁶ Karistusseadustik. RT I 2001, 61, 364... RT I, 17.04.2013, 2.

⁷ S. Lind jt. Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. 179 SE. – Arvutivõrgus: www.riigikogu.ee/?op=emspain&page=pub_file&file_id=ff942b94-87db-8e79-0eec-5522c640679a& (12.03.2013)

Seega kaotati muudatusega ka KarS paragrahvis 424 korduvuse nõue, kus isiku karistamine väärteo- või kriminaalkorras sõltus sellest, kas isikut on joobes juhtimise eest karistatud või mitte. Selline süsteem ei arvestanud sellega, kui tugevalt oli mõjutatud isiku võime sõidukit ohutult juhtida. Seega on kehtiva õiguse kohaselt kriminaalkorras karistatav ka esmakordne joobes juhtimine.

1.2 Joobes juhtimise süütegude statistika Eestis

Viimase aastakümnega on joobes juhtimine Eestis väga palju vähenenud. Kui viis aastat tagasi ületas Eesti teedel liikluses hukkunute arv joobes juhtide osalusel oluliselt Põhjamaade taset ja ka Euroopa riikide keskmist taset, siis nüüd on liiklusohutus tunduvalt suurenenud. Kui näiteks 2007. aastal, kus registreeriti kokku kõige enam sellealaseid süütegusid, oli joobes juhtide koguarv 17 920, siis 2012. aastal oli joobes juhtide arv kokku 7214, mis tähendab süütegude vähenemist ligikaudu 60%. Langust kinnitab ka liiklusõnnetuste vähenemine joobes juhtide osalusel: 2010. aastal oli inimkannatanuga liiklusõnnetusi 11% vähem kui 2009. aastal, sealjuures kainete osalejatega liiklusõnnetusi 2% vähem ning joobes sõidukijuhi või alkoholi tarvitanud jalakäija osalusel toimunud liiklusõnnetusi 38% vähem.⁸ Järjepidevalt on liiklusõnnetuste arv joobes juhtide osalusel vähenenud alates 2009. aastast - 36%.⁹

2009. ja 2010. aastal langes küll tabatud joobes juhtide arv märkimisväärselt, aga seoses majanduskasvu taastumise ja elanike sissetulekute tõusuga on ilmselt muutunud inimeste alkoholitarbimine ja seoses sellega on suurenenud ka joobes juhtide arv Eestis. Kui 2010. aastal registreeriti joobes juhtide süütegusid kokku 6284, siis 2011. aastal tabati joobes juhte 776 võrra rohkem (koguarv 7060) ning 2012. aastal oli see arv juba koguni 7214. Seega kui võrrelda 2010. aasta joobes juhtide arvu, mis oli viimase aastakümne madalaim, 2012. aasta joobes juhtide koguarvuga, on tõus ligi 15%. Trendi kinnitab ka kriminaalkorras süüdimõistetute arv: 2011. aastal mõisteti kriminaalkorras süüdi 9992 isikut 8595 otsuses (sh isikud, kes mõisteti aasta jooksul süüdi mitu korda). Sel aastal oligi kõige suurem süüdimõistetute arvu tõus kuriteoliikidest just joobes juhtimise osas.¹⁰

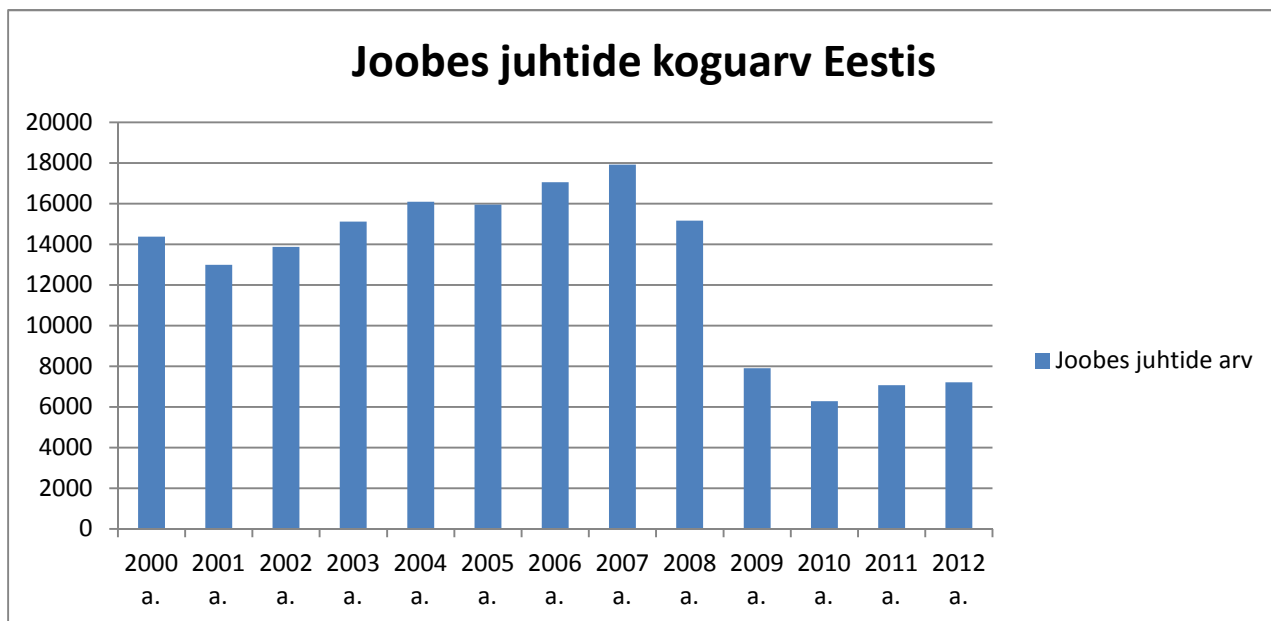
⁸ A. Ahven jt (viide 1), lk 16.

⁹ E. Orro jt (koost). Alkoholi turg, tarbimine ja kahjud Eestis. Aastaraamat 2012. Tallinn: Eesti Konjunkturiinstituut, Atlex AS 2013, lk 64.

¹⁰ A. Ahven jt (viide 1), lk 16.

Seega võib tuginedes statistikale öelda, et joobes juhtide osalus Eesti teedel on küll vähemaks jäänud ja seoses sellega on teed võrreldes viie aasta taguse perioodiga mitmeid kordi ohutumad, kuid viimastel aastatel on hakanud joobes juhtide arv jälle tõusma. Viimase nelja aasta joobes juhtide arv on näha tabelis 2, kust nähtub, et 2011. ja 2012. aastal on suurenenud just väärtegade arv ehk kergemas joobes tabatud juhtide arv.

Tabel 1. Joobes juhtide koguarv Eestis



Tabelis 1 on arvestatud süütegusid, kus juhi vere alkoholisisaldus oli vähemalt 0,5 promilli.¹¹

Tabel 2. 2009-2012. aasta joobes juhtide süüteod

	2009	2010	2011	2012
KarS § 424	3076	3304	3635	3535
Väärteod vähemalt 0,5 promilli (2012: uus LS § 224 lg 2 + vana LS § 74-19 lg 2)	4833	2980	3425	3656+23
Kokku	7909	6284	7060	7214

Allikas: A.Ahven ja L.Orav. Tallinn 07.veebruar 2013. (Kiri adressaadi valduses).

Liikluskuritegude arv küll kasvas 2010. aastal, kuid see oli arvatavasti tingitud eelpool käsitletud 1. juulil 2009 jõustunud seadusemuudatusest, mille kohaselt on alati, kui sõidukijuhi vere alkoholisisaldus on vähemalt 1,5 promilli, tegu kuriteoga.

Seadusemuudatuste tulemusena muutus alates juulist 2009 järsult joobes sõidukijuhtimisega

¹¹ Väärteod: politsei- ja piirivalveameti andmed (kuni 31.08.2002 haldusõigusrikkumiste seadustiku § 96, alates 01.09.2002 liiklusseaduse § 7419). Kuriteod: 2000-2003 politsei- ja piirivalveameti andmed, 2004-2009 justiitsministeeriumi andmed (kuni 31.08.2002 kriminaalkoodeksi § 204 lg 3, alates 01.09.2002 karistusseadustiku § 424).

seotud väärtegade ja kuritegude proportsioon: kui varem moodustasid kuriteod ligikaudu 30% niisugustest süütegudest, siis viimase kahe aasta jooksul on nende osakaal püsinud veidi üle 50%.¹² Seetõttu on otstarbekas vaadata joores juhtimise kuritegusid ja väärtegusid koos.

1.3 Joores juhtimisest Euroopas

Euroopat loetakse suurima joomisharjumustega regiooniks maailmas. Seda kinnitab ka statistika: 2009. aastal sai Euroopa Liidu teedel surma üle 35 000 inimese, mis on keskmise linna elanikkond, ja vigastada ligikaudu 1 500 000 inimest. See tähendab ühiskonnale tohutuid kulusid, mis ulatusid 2009. aastal ligikaudu 130 miljardi euroni.¹³ Seega on kahjud suured ja kuigi viimastel aastatel on olukord paranenud, ei ole siiski põhjust rahuloluks, kuna endiselt on umbes 25% kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest seotud alkoholiga, moodustades kolmandiku peamisest põhjustest, miks liiklusõnnetused aset leiavad koos turvavööta sõitmise, kiiruse ületamise ja liiklusmärkide eiramise kõrval.¹⁴ Kindlasti ei kehti see kõikide liikmesriikide puhul, näiteks Iirimaal ja Sloveenias on surmaga lõppenud liiklusõnnetuste protsent keskmisest tunduvalt kõrgem - ligi 38% surmaga lõppenud liiklusõnnetustest on seotud joores juhtimisega.¹⁵

Euroopa on pidevalt võidelnud liiklusohutuse eest, püüdes ühtlustada alkoholialast poliitikat, eesmärgiga vähendada joores juhtimist. Enamus Euroopa riike on ühinenud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1968. aasta Viini teeliikluse konverentsil vastu võetud teeliikluse konventsiooniga ning 17. jaanuari 2001. aasta võttis Euroopa Komisjon vastu soovitus 2001/115/EÜ¹⁶, mille kohaselt tegi komisjon ettepaneku, et maksimaalne lubatud alkoholisisaldus veres peaks mootorsõidukijuhtide puhul olema piirmäär 0,5‰ ning

¹²A. Ahven jt (koost). Kuritegevus Eestis 2011. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika uuringud 2010, lk 130. – Arvutivõrgus:

www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57202/Kuritegevus_Eestis_2011.pdf (12.03.2013)

¹³ Euroopa Komisjon. Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide komiteele. Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020. Brüssel: 2010, lk 2. – Arvutivõrgus:

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_et.pdf (12.03.2013)

¹⁴ G. Jost *et al.* (comp). Road Safety Target in Sight: Making up for lost time. 4th Road Safety PIN Report.

Brüssel: European Transport Safety Council 2010, p 6. - Available:

www.etsc.eu/documents/ETSC%20PIN%20Report%202010.pdf (12.03.2013)

¹⁵ D. Breuer (ed). European status report on road safety. Towards safer roads and healthier transport choices.

Denmark: World Health Organization Regional Office for Europe 2009, p 13 and 163. - Available:

www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0015/43314/E92789.pdf (12.03.2013)

¹⁶ Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (2001/115/EC). – ELT L 034, 17.01.2011.

veoautojuhtide puhul 0,2%. On äärmiselt oluline antud soovituselt kinni pidada, kuna on leidnud tõestamist, et liiklusõnnetuses surmasaamise oht on tihedalt seotud alkoholijoobe astmega. Võrreldes kaine seisundiga oli juhil, kelle alkoholisaldus veres jäi 0,2-0,49 promilli vahele, kolm korda enam risk surra liiklusõnnetuses. Risk suurenes vähemalt kuus korda nendel kordadel, mil juhtide vere alkoholisaldus jäi 0,5-0,79 promilli vahele ja nendel juhtidel, kelle vere alkoholisaldus oli 0,8-0,99, suurenes risk üksteist korda.¹⁷

Eestis on sellekohane seadusandlus rangem, kui konventsioon sätestab, samuti näiteks ka Rootsis ja Sloveenias. Kõige kõrgem tohib alkoholi sisaldus autojuhi veres olla aga näiteks Maltal ja Suurbritannias, kus 100 milliliitris veres on lubatud 80 milligrammi alkoholi. Siiski on enamus Euroopa riike kooskõlas Viini teeliikluse konventsiooniga, st juhtide lubatud vere alkoholisalduse ülemmäär on 0,5 promilli.¹⁸

Ka Eestis on mitmeid kordi arutatud lubatud joobeastme ülemmäära tõstmist senise 0,2 promilli asemel 0,5-le promillile. Vastava ettepaneku tegi viimati justiitsministeerium 2009. aastal, võttes aluseks Viini teeliikluse konventsioonis sätestatu ja justiitsministeeriumi poolt 2006. aastal läbi viidud uuringu, mille raames analüüsiti Eestis esmakordselt sõidukijuhi joobeastme ja liiklusõnnetuse riski seoseid. Uuringu tulemustest selgus, et oht liiklusõnnetusse sattuda tõuseb järsult alates 1,5 promillist. Uuringust selgus ühtlasi, et nii 0,2 kui 0,5 promillise alkoholisalduse mõju liiklusohutusele on praktiliselt samaväärne.¹⁹ Siiski lükkasid paljud uuringud eelnimetatud faktid ümber ning ettepanek jäigi vaid arutluse tasandile.

Veelgi enam, Euroopa Komisjon on seadnud eesmärgiks vähendada Euroopa Liidus liiklusõnnetuste ohvrite arvu poole võrra aastaks 2020 ning selle saavutamiseks on muuhulgas soovitatud Euroopa Liidus ühtlustada juhi lubatud alkoholisalduse piirmäära veres, milleks

¹⁷ P. Anderson (comp). Reducing Drinking and Driving in Europe. London: Institute of Alcohol Studies 2008, p 8. – Available: www.ias.org.uk/resources/papers/europe/phproject/drinkdriving-report.pdf (01.05.2013)

¹⁸ F. Podda (comp). Drink Driving: Towards Zero Tolerance. Brussel: European Transport Safety Council 2012, p 13. - Available: www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf (12.03.2013)

¹⁹ A. Ahven, E. Hillep (koost). Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika osakond 2006, lk 52. - Arvutivõrgus: www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukijuhtimisega%2Bseonduvad%2B riskid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%E4hendamiseks.pdf (01.05.2013)

võiks olla 0,2 promilli veres.²⁰ Kuna eelnevalt leidis tõendamist asjaolu, et mida kõrgem on alkoholimäär sisaldus inimese veres, seda suurem on risk surra liiklusõnnetuses, on äärmiselt oluline kinni pidada komisjoni soovitusel täitmaks võetud eesmärged.

Eeskujuks kõikidele riikidele võib tuua Tšehhi, kus 2010. aastal sai joobes juhtide tõttu surma 108 inimest, vähendades joobes juhtimisega seotud surmasid 2001-2010. a lõikes 40%. Tšehhis valitseb joobes juhtimise osas nulltolerants, st enne sõitmist on alkoholi tarbimine rangelt keelatud. Juhul, kui juhi alkoholisisaldus veres on alla 0,3 promilli, ootab teda ees 100-780 euro suurune rahaline karistus ning lisaks võidakse ära võtta juhtimisõigus alates kuuest kuust kuni ühe aastani. Kui juhi veres on alkoholi 0,3-1,0 promilli, jääb rahaline karistus samaks, aga juhtimisõigust võib ära võtta ühest aastast kuni kahe aastani. Kui vere alkoholisisaldus on suurem kui 1,0 promilli, ootab juhti ees tavaliselt rahaline karistus (suuruses 980-2000 eurot), juhtimisõiguse äravõtmine kuni kümneks aastaks või vanglakaristus kuni kolmeks aastaks. Kusjuures kõige selle juures on Tšehhi alkoholitarbimine suur, ületades Euroopa Liidu keskmise alkoholitarbimise.²¹

Ka Iirimaa on teinud märkimisväärse edasimineku teedeohutuse seisukohalt, kus käib pidevalt tõhus võitlemine joobes juhtimise vastu. Ajavahemikus 2001-2010 vähenes Iirimaaal liiklussurmade arv 48%. Iirimaaal on lubatud alkoholi piirmäär 0,5 promilli, v.a algajatele ja professionaalsetele autojuhtidele (lubatud 0,2 promilli), kusjuures lubatud piirmäär alandati 0,8 promilli pealt 0,5 promilli peale alles 2012. aastal. Kui Iirimaaal viidi läbi aasta aega kestnud uuring, avastati kokku 9 771 joobes juhtimise juhtumit, kellest 1 260 juhti oli joobes. 24% kutselistest autojuhtidest jäid vahemikku 0,21-0,8 promilli, 49% mitte-kutselistel juhtidel oli alkoholitaseme veres 0,51-0,8 ja 27% mitte-kutselistel juhtidel oli alkoholitaseme 0,8-1,0 promilli.²² Seega kui tehti kindlaks isikute alkoholimäär sel ajal, kui nad autot juhivad, siis enamused juhtudel jäi see küll lubatud piiridesse, aga liiklusohutikkus suurenes oluliselt.

Ka karistused joobes juhtimise osas on Iirimaaal karmistunud ning seatud sõltuvusse joobe raskusastmest, samuti arvestatakse korduvust. Kui juhi veres tuvastatakse alkoholi vähemalt 0,5-0,8 promilli, ootab teda ees 200 euro suurune rahaline karistus, samuti lisatakse

²⁰ P. Soave (koost). Maanteetransport: liiklus- ja ohutuseeskirjad. - Euroopa Liidu teemalised teabelehed 06.2011, lk 2.

²¹ F. Podda (reference 18), pp 22-24.

²² Road Safety Authority. Review of Lower Drink Driving Limits. - Available: www.rsa.ie/en/Utility/News/2012/Review-of-Lower-Drink-Driving-Limits/, 13.12.2012.

juhilubade registrisse kolm karistuspunkti, mis kehtivad kolm aastat. Kui juht saab kokku kaksteist karistuspunkti kolme aasta jooksul, võetakse temalt juhtimisõigus kuueks kuuks. Kui juhi veres tuvastatakse alkoholi vähemalt 0,8-1,0 promilli, karistatakse teda 400 suuruse trahviga, lisaks võetakse ära juhtimisõigus kuueks kuuks. Kohtumenetlust ei alustata, kui juht maksab fikseeritud tasu ning nõustub karistusega. Kui aga juht vaidlustab karistuse, alustatakse kohtumenetlust ning kui see osutub juhi suhtes ebaedukaks, suurendatakse tema karistust.²³

Kui vere alkoholisisaldus jääb alla 0,8 promilli, võetakse juhilt esimese rikkumise korral juhtimisõigus ära kuueks kuuks, teise rikkumise korral aga aastaks. Esmarikkujale rakendub üheaastane juhtimisõiguse äravõtmine siis, kui vere alkoholisisaldus on 0,8-1,0 promilli, teistkordse rikkumise puhul rakendub kaheaastane juhtimisõiguse äravõtmine. Samuti võib kohus sellisel juhul rakendada lisaks kuni 5000 euro suurust trahvi või kuni kuuekuulist vanglakaristust. Mida suurem on vere alkoholisisalduse määr, seda pikemaks ajaks võetakse ära juhtimisõigus.²⁴ Samuti võib tuua eeskujudeks Norra ja Rootsi, kus on Euroopa ühed kõige ohutumad teed: hukkunute arv miljoni elaniku kohta joobes juhtide osalusel oli aastal 2010 vastavalt 40 ja 19.²⁵

Seega Euroopas on joobe piirmäärad erinevad, jäädes enamus riikides siiski 0,5 promilli ulatusse. Vastutus joobes juhtimise eest on veelgi enam mitmekesisem, sõltudes riigi karistuspoliitikast ja suhtumisest joobes juhtimise ohtlikkusse. Karistuse rakendamise alused ja ulatus varieeruvad riigiti, aga kolm põhilisemat karistust joobes juhtimise eest on rahaline karistus, vangistus ning juhtimisõiguse äravõtmine. Osad riigid näevad ette veel näiteks vara konfiskeerimise, üldkasuliku töö, alkoholi- ja liiklusalased kursused-koolitused jms. Reeglina on karistus seatud sõltuvusse alkoholisisalduse määrast, samuti arvestatakse rikkumiste arvu.²⁶

Rahaline karistus joobes juhtimise eest on ilmselgelt lühiajalise efektiivsusega, vanglakaristuse puhul on samuti probleemiks see, et toime on lühiajaline. Lisandub ka

²³ F. Podda (reference 18), pp 38-44.

²⁴ B. Galvin, J. Moore (ed). The value of education in drug rehabilitation: report of new research. Ireland: Alcohol and Drug Research Newsletter, Issue 40, p 23-24. - Available: www.drugsandalcohol.ie/16883/1/Drugnet_40_-_Draft_3_-_as_signed_off.pdf (12.03.2013)

²⁵ F. Podda (reference 18), pp 38-44.

²⁶ Worldwide Brewing Alliance. Drinking and Driving Report. *Sine loco* 2008/8th, pp 19-24. - Available: www.brewersofeurope.org/docs/publications/BI_DrinkDriveRpt07_4.pdf (12.03.2013)

maksumuse probleem – vanglakaristus on riigi jaoks äärmiselt kallis. Näiteks 2008. aastal maksis ühe isiku kinnipidamine Eesti vanglas keskmiselt ligi 16 000 krooni kuus.²⁷

1.4 Juhtimisõiguse äravõtmine kui joobes juhtimise eest enimmõistetud karistus

Joobes juhtimises süüdimõistmise korral on juhtimisõiguse äravõtmine üks kõige levinumaid sanktsiooniliike nii USA's kui ka Euroopas. Karistus mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmise näol teenib liikluskorda rikkuvate liiklejate tegevuse olulise tõkestamise eesmärki. Praktika näitab, et nii lisa- kui ka põhikaristusena kohaldatav juhtimisõiguse äravõtmine on karistusena üldiselt mõjus. Vastavalt R. Elviku ja T. Vaa metaanalüüsile vähendab juhtimisõiguse äravõtmine liiklusõnnetuste arvu ligi 18% võrra.²⁸

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. Seejuures on tegemist sanktsiooniga, mille täitmine on vähekulukas, kuna juhtimiskeelu täitmine on isiku enda täita sellega, et ta sõidukit ei juhi. Juhtimisõiguse äravõtmine on karistusena mõjus ka isikute suhtes, keda rahatrahviga ei ole võimalik mõjutada, näiteks ei ole harvad juhud, kus isikul ei ole finantsilisi vahendeid trahvi tasumiseks või vastupidi, trahv ei mõjuta tema finantsseisu oluliselt. Samuti on tegemist karistusliigiga, millel on toime pandud liiklussüütega kõige tihedam seos – isiku vabadust piiratakse just valdkonnas, milles ta rikkumise toime pani.²⁹ Seega ei ole kahtlust selles, et juhtimisõiguse äravõtmine on mõjusam kui ülejäänud traditsioonilised karistusliigid retsidiivsuse vähendamisel, olles ökonoomne, vähekulukas ja pikemaajalise toimega.

Juhtimisõiguse äravõtmise kui lisakaristust rakendatakse enamasti juhtudel ka Eestis. Riigikohus oma otsustes 3-4-1-2-05, 3-1-1-10-03, 3-1-1-69-03, 3-1-1-54-07, 3-1-1-55-07 märkinud, et joobes juhtimise puhul tuleb isikult juhtimisõigus üldjuhul ära võtta ja ainult erandlikel asjaoludel võib kohus jätta lisakaristuse kohaldamata. Kohtupraktika analüüsi kohaselt, mis viidi läbi 2007. aastal, määratakse juhtimisõiguse äravõtmist kui

²⁷Eesti Vabariigi Justiitsministeerium. Eluaegsete kinnipeetavate ennetähtaegne vabastamine. Tallinn: kriminaalpoliitika osakond, lk 13. – Arvutivõrgus:

www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=52539/Eluaegsete+%FClevaade.pdf (12.03.2013)

²⁸ R. Elvik, T. Vaa. The Handbook of Road Safety Measures. Oxford, UK: Elsevier Ltd 2004, p 264.

²⁹ S. Lind (viide 5), lk 12-13.

lisakaristust joores juhtimise eest 90%-l juhtudest. Uuringust nähtub, et maakohtu otsuses, millega on lisakaristus jäetud kohaldamata, sisaldub vaid kolmel juhul põhjendus juhtimisõiguse mittekohaldamise kohta.³⁰

Nimetatud juhtudest kahel ei võetud isikutel ära juhtimisõigust, kuna nad vajasisid seda õigust seoses oma tööga. Siiski selgus uuringust, et antud asjaolu ei saa pidada erandlikuks, sest väga paljudel juhtudel, kui isik vajab juhtimisõigust seoses töö või ülalpidamise kohustusega, on lisakaristus siiski kohaldatud. Kõige huvitavam on ehk otsus, kus lisakaristus ei määratud järgmise põhjendusega: arvestades, et X pole varem kriminaalkorras karistatud, leiab kohus, et tema suhtes võib jätta lisakaristuse kohaldamata. Eelnevast nähtub, et lisakaristuse kohaldamata jätmisel erandlikke põhjuseid ei olnud ning kohus tugines peamiselt sellele, et isik ei olnud varem kuritegusid toime pannud. Lisakaristuse kohaldamise seisukohalt on vaja täpsustada, miks ei kohaldata kõikidel juhtudel juhtimisõiguse äravõtmist. Kui seda ei ole kohaldatud, peaks olema vaja välja tuua erandlikud asjaolud, mis selle tingivad.³¹

Riigikohus on pikemalt selgitanud, mida peetakse erandlikuks juhaks ja mida mitte. Näiteks on kassatsioonikohtus taotletud lisakaristuse tühistamist järgnevatel põhjustel:

1) Erivajadustega last kasvatav vanem, kes elab linnast eemal, aga vajab juhtimisõigust, et toimetada laps kooli ja raviasutusse. Siiski juhtimisõigust ei taastatud enne karistusaja lõppu, kuna erandlikud asjaolud, mis lubaksid juhtimisõigust alles jätta, puudusid, sest teine lapsevanem oli juhtimisõigusega ja saanuks ise last kooli ja raviasutusse viia.³²

2) Vajatakse sõiduõigust oma eaka ema ja liikumispuudega venna eest hoolitsemiseks, kes elavad süüdistatavast eemal. Juhtimisõiguse peatamise korral ei ole võimalik täita põhiseaduse § 27 lõikest 5 tulenevat kohustust hoolitseda abivajavate perekonnaliikmete eest. Kohus leidis, et juhtimisõiguse peatamine piirab süüdistatava võimalusi oma perekonna abivajavate liikmete eest hoolitsemisel, aga samas ei ole ära võetud võimalust jõuda abivajavate perekonnaliikmete juurde muul viisil kui ise mootorsõidukit juhtides. Kohus on seisukohal, et juhtimisõiguse olemasolu ei saa olla abivajavate pereliikmete eest hoolitsemise eeltingimuseks. Tegemist on eriõigusega, mis võimaldab isikul oma põhiõigusi ja kohustusi hõlpsamini realiseerida, kuid mille puudumine ei takista isikul üldjuhul perekonna hoolitsuskohustuse täitmist. Juhtimisõiguse peatamisega taotletav

³⁰ U. Klopets, T. Reinthal. Kohtupraktika analüüs. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2009, lk 53-54. - Arvutivõrgus: www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf (23.11.2010)

³¹ U. Klopets, T. Reinthal, lk 53-54.

³² RKKKo 3-1-1-55-07 (A. Jürise süüdistusasi KarS § 424 järgi).

isikute elu, tervise ja vara ning õiguskorra kaitse vajadus tervikuna kaalub üles süüteo toimepanija õiguse ja kohustuse hoolitseda oma abivajavate perekonnaliikmete eest tema poolt valitud viisil.

3) Riigikohus on jätnud taotluse rahuldamata ka siis, kui põhjenduseks on toodud, et isik on ettevõtte ainoosanik ja juhatuse ainuke liige ja ilma juhtimisõigusega on tal võimatu ettevõtet käigus hoida. Ettevõttest saadav tulu on tema perekonna peamine sissetulekuallikas. Tööst ja sissetulekust ilmajäämine toob tema pere jaoks kaasa rasked majanduslikud tagajärjed. Lisaks sellele vajab ta sõidukit iga päev selleks, et viia oma lapsed 7 km kaugusel asuvasse lasteaeda. Üks lastest on raske puudega. Ka siinkohal leidis riigikohus, et teised kaalukad põhiseaduslikud huvid nagu õiguskorra ja isikute elu, tervise ning omandiõiguse kaitse vajadus kaaluvad hoolitsuskohustuse piirangu üles. Seda, kas tegemist on ettevõtlusvabadusriivega või mitte, riigikohus ei saanud tuvastada, kuna puudus piisav ülevaade asjaoludest.³³

Seega võib juhtuda, et juhtimisõiguse äravõtmisest ei päästa isikut ka põhjendus, et ta kaotab selle tõttu oma sissetulekuallika. Riigikohus leiab, et töökoha kaotamise võimalus ei saa olla iseenesest mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmist välistavaks asjaoluks, sest KarS 50 lg 2 kohaselt ei või mootorsõiduki juhtimise õigust ära võtta üksnes isikult, kes kasutab seda sõidukit liikumispuude tõttu.³⁴ Viimastel aastatel on juhtimisõiguse äravõtmist karistusena hakatud vähem rakendama. Näiteks 2011. aastal jõustunud kohtuotsuste valimi andmetel võeti juhtimisõigus ära 66% juhtudel. Valim hõlmas 1668 kohtulahendit, mis on 52% 2011. aastal jõustunud kohtulahenditest KarS § 424 alusel, seega on selle täpsus suhteliselt hea. Justiitministeeriumi poolt 2012.a esimese poolaasta kohta läbiviidud analüüsist selgub, et juhtimisõigus võeti ära 58% juhtudel, kuid kuna tegu oli andmebaasi päringuga, võisid sealsed andmed olla puudulikud.³⁵

Käesoleva töö autor leiab, et siinkohal on Riigikohtu otsused põhjendatud, kuna joobes juhtimine on ränk süütegu, mis seab ohtu mitte ainult juhi elu, vaid ka kaasliiklejate oma. Juhtimisõigus ei ole inimese põhiõigus, mistõttu seda piirata on kerge, ka seadus annab selleks peaaegu alati võimaluse. Eemaldades liiklusest inimesed, kes seavad ohtu nii enda, kui

³³ RKÜKo 3-4-1-2-05 (Liiklusseaduse § 41³ lg 1, 4 ja 8 põhiseaduspärasuse kontrollis).

³⁴ RKKKo 3-1-1-26-10 (väärteoasi Reimo Hanniste karistamises liiklusseaduse § 74²² lg-te 3 ja 5 järgi).

³⁵ A. Ahven. Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Kriminaalpoliitika analüüs. *Sine loco*, Justiitsministeerium 2012, nr 6, lk 7. – Arvutivõrgus: www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57056/Joobes+juhtimise+s%FC%FCteod+I+poolaastal+2012.pdf (12.03.2013)

ka kaasliiklejate elu ja tervise, aitab kindlasti kaasa liiklusohutusele ja on efektiivne meede ümberkasvatamisel. Siiski on juhtimisõiguse äravõtmisel omad puudused. Esiteks võib juhtimisõiguse äravõtmise suuresti mõjutada isiku igapäevaelu. See tekitab probleeme laste kooliviimise, arsti juurde minemise, oma haigete vanemate külastamisega ja eelkõige töökäimisega. Kui juhtimisõiguse olemasolu on ametikoha eelduseks, võib selle äravõtmisega kaasneda ka ametikoha kaotus. Selliste tagajärgede vältimiseks ja oma igapäevaelu lihtsustamiseks jätkavad paljud isikud, kellelt on juhtimisõigus ära võetud, illegaalselt sõitmist. Uuringute kohaselt võib selliste rikkujate arv jääda 25%-75% ulatusse.³⁶ Selline umbmäärne protsent on seotud asjaoluga, et uuesti vahelejäämise risk on äärmiselt madal.

Ka 2008. aastal Eestis läbiviidud uurimustulemus kinnitas nimetatud asjaolu: 91% küsitletutest leidsid, et ei pea võimalikuks politseile vahelejäämist, valides sõitmiseks vaiksema liiklusega kõrvaltee, kus kontroll puudub ja vahelejäämise risk on madal. 83% vastanutest pidas juhtimisõiguse äravõtmist karistusena ebatõhusaks. Samas uuringus selgus, et joobes juhtimise eest süüditunnistamisel oli juhtimisõigus olemas 66% juhtudel ning puudus või oli juhtimisõigus kohtuvälise menetleja/kohtu poolt karistusena ära võetud 34% juhtudel.³⁷

Teise uuringu kohaselt 32% neist isikutest, kes on joobes juhtimise eest kaks korda süüdi mõistetud, ja 61% neist isikutest, kes on joobes juhtimise eest kolm korda süüdi tunnistatud, panevad toime uusi rikkumisi või satuvad liiklusõnnetustesse sel ajal, kui nende juhtimisõigus on ära võetud.³⁸ Lisaks tuleb silmas pidada, et kuritegevuse puhul jäävad osad neist varjatuks ning ka korduvkuritegevus ühe ja sama isiku poolt on suures osas varjatud ehk on teada vaid need retsidiivistid, kes on kuritegude toimepanemises süüdi tunnistatud. Ka ühes kuriteos

³⁶ J.L. Nichols, H. Laurence Ross. The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers. - Alcohol, Drugs and Driving 1990/6, No 2, p 103. - Available: http://profiles.nlm.nih.gov/nn/b/c/y/b/_/nnbcyb.pdf (12.03.2013)

³⁷ K. Roopärg-Abel. Joobes juhtide retsidiivsus ja selle põhjused (Lääne Politseiprefektuuri Pärnu politseiosakonna näitel). Lõputöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia Politsekolledž 2008, lk 55. - Arvutivõrgus: <http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39775/I+koht+Kiira+Roop%E4rg-Abel+%26%238222%3BJoobes+juhtide+retsidiivsus+ja+selle+p%F5hjused%26%238220%3B.pdf> (12.03.2013)

³⁸ National Highway Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts. Vehicle and License Plate Sanctions. - Available: www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CD4QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.nhtsa.gov%2Fpeople%2Finjury%2Fnew-fact-sheet03%2Fvehiclelicenseplate.pdf&ei=e5MSUazBL-2Y0QXv0YGoDg&usg=AFQjCNHeZDLFer01x1a_IJxSHR XUqjHB5A&sig2=KayZDggLzEY2ZYOOsaL7vQ&bvm=bv.41934586,d.d2k,04.2004

süüdi tunnistatud isik võib tegelikult olla retsidiivne kurjategija, kuid tema süü ei ole leidnud tuvastamist.³⁹

Käesoleva töö autor peab ka siin põhjendatuks eeldada, et neid, kes karistuse täitmisest kõrvale hoiduvad (KarS § 329), on suures osas varjatud. Näiteks 23-st uuritud Euroopa liikmesriigist ainult 26% juhtidest tunnistas, et neid oli testitud alkoholi tarvitamise osas viimase kolme aasta jooksul.⁴⁰ Seega on kontrollisüsteem kogu Euroopas suhteliselt madal. Seega kuigi võrreldes muude võimalike karistusliikidega on juhtimisõiguse äravõtmine üks efektiivsemaid, võib siiski väita, et ajal, mil isikutele on määratud juhtimisõiguse äravõtmine, rikuvad väga paljud neist kehtivat sõidukeeldu, mistõttu ei täida karistus paljudel juhtudel oma eesmärki.

1.5 Retsidiivsus ja selle põhjused

Kuritegevuse suureks probleemiks on alati olnud kõrge korduvkuritegevuse määr. Kui esimesel vanglast vabanemise järgsel aastal paneb uue kuriteo toime ca 40% isikutest, siis kolme aastaga tõuseb osakaal 60%-ni. Olulise osa kuritegudest panevad toime samad inimesed ning korduvus on joores juhtimise puhul suur. Tänapäevaks ongi Eesti kriminaalpoliitika üheks peamiseks eesmärgiks korduvkuritegevuse ennetamine.⁴¹

Õiguslikult on korduva joores seisundis juhtimisega ehk retsidiivsusega tegu siis, kui juhti on samasuguse väärteo eest viimase aasta jooksul juba karistatud või on teda juba eelnevalt karistatud kriminaalkorras viimase kolme või viie aasta jooksul ning süüteo karistatuse aegumine pole uute süütegude toimepanemise tõttu katkenud.⁴²

2006. aastal moodustasid korduvkurjategijad joores juhtimises süüdimõistetud isikutest 24,3%, 2007. aastal 27%, 2008. aastal 27,6%, 2009. aastal 28,4%. Erinevate uuringute kohaselt jääbki süüteo toimepanemise korduvuprotsent keskmiselt 20-30% vahele. Lisaks, 35-

³⁹ M.Raukas jt. „Retsidiivsus. Uuring korduvalt kriminaalkorras vabadusekaotamisega karistatud noormeeste, vanuses 16-24, retsidiivsususe mõjuteguritest“. Tallinn: KESA-Mauritius 2007, lk 12 – Arvutivõrgus: www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=52501/RETSIDIIVSUS.+UURING+KORDUVALT+KRIMI+NAALKORRAS+VABADUSEKAOTUSEGA+KARISTATUD+NOORMEESTE+VANUSES+16-24+RETSIDIIVSUSE+M%D5JUTEGURITEST.+KESA-Mauritius.+2007.pdf (01.05.2013)

⁴⁰ P.Anderson (comp), p 11.

⁴¹ Eesti Vabariigi Justiitsministeerium. Justiitsministeeriumi arengukava 2012-2015. Lisa 1. Lk 5. Arvutivõrgus: www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=54324/Justiitsministeeriumi+arengukava+2012%26%238211%3B2015.pdf (12.03.2013)

⁴² K. Roopärg-Abel, lk 9-10.

40% kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest on joobes juhtidel olnud eelnevalt vähemalt üks karistus joobes juhtimise eest.⁴³

Põhjuseid, miks inimesed korduvalt joobeseisundis mootorsõidukit juhivad, on ilmselt mitmeid. Üheks põhjuseks on kindlasti nõrk enesekontroll, aga ilmselt omab suurt tähtsust ka ühiskonnas valitsevatest käitumismudelitest ja eeskujudest. Kriminoloogilistele jt uuringutele toetudes on tehtud kindlaks üheksa retsidiivsust mõjutavat tegurit: haridus, tööhõive, alkoholism ja narkomaania, vaimne ja füüsiline tervis, institutsionaliseerimine ja eluuskused, majutus, materiaalne olukord ja perevõrgustikud. Ameerika kriminoloogid Lawrance Choen ja Marcus Felson jõudsid anmeid analüüsides ja mõtiskledes seisukohale, et rõhuv enamus kuritegusid kasvab välja argielusündmustest, just argielu tegevuste käigus võib kaasneda kas teadlikult või stiihiliselt ebaseaduslik käitumine. Sellist teooriat nimetatakse argielu teooriaks, mis kirjeldab, kuidas seadusi rikkuvad tegevused „toituvad“ argielu tegevustest.⁴⁴

See teooria keskendub kuriteo toimepanemise asjaoludele, konkreetsele kuriteosündmusele. Argielu tegevuse all peetakse silmas inimeste kõige argisemaid, tavalisi, igapäevaseid toiminguid ja sellega seotud asjaolusid, kus ja millal inimesed töötavad, sisseoste teevad, sõidavad, puhkavad, meelt lahutavad, koolis käivad jms.⁴⁵

Selle teooria kohaselt pannakse kuritegu toime vähemalt kolme tingimuse kokkulangemisel:

- 1) motiveeritud seaduserikkuja, ehk motiveeritud potentsiaalne kurjategija;
- 2) sobiv sihtmärk (ese või isik), ehk kuriteo objekt, kuriteo toimepanemise võimalus;
- 3) valvuri puudumine, ehk olukord, kus ei kaasne kontrollivaid tegureid, mis võiksid kuritegu takistada.

Eelpoolnimetatud kolme elemendi omavahelist seotust vastavalt Felson'i & Cohen'i argieluteooriale kujutab ka alljärgnev joonis.⁴⁶

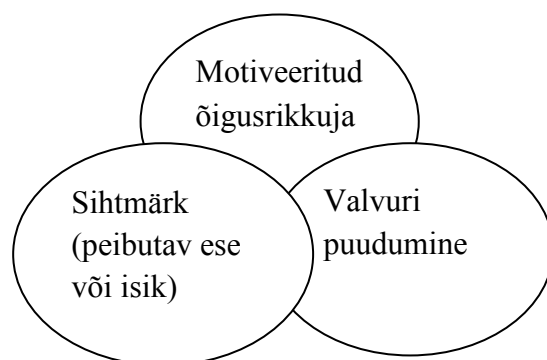
⁴³ European Transport Safety Council. Drink Driving Recidivism. - Available: www.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf, 12.2008.

⁴⁴ U. Traat, A. Markina. Üldkriminoloogia II. Tallinn: Sisekaitseakadeemia 2005, lk 5.

⁴⁵ M. Felson. Routine Activity Theory: The Theorists Perspective. - Encyclopedia of Criminology and Deviant Behavior 2001/Vol. I, p 338.

⁴⁶ U. Traat, A. Markina, lk 5-6.

Joonis 2. Kuriteosündmuste asetleidmise kolm põhitingimust.



Sobivaks sihtmärgiks võivad olla nii esemed kui inimesed. Sihtmärgi sobivust õigusrikkuja jaoks võib hinnata nelja kriteeriumi järgi:

- 1) sihtmärgi väärtus seadusrikkuja jaoks;
- 2) sihtmärgi inertsus või teovõimetus seadusrikkuja jaoks;
- 3) sihtmärgi nähtavus või peibutavus potentsiaalse seadusrikkuja jaoks;
- 4) sihtmärgi kättesaadavus seadusrikkuja jaoks ja võimalus (sellega) põgeneda.⁴⁷

Argielu teooria kohaselt pannakse kuritegu toime ainult siis, kui seaduserikkuja on leidnud endale sobiva sihtmärgi ja selle puhul puudub valvur, kes võiks kuritegu ära hoida. Siis ongi motiveeritud õigusrikkuja on valmis tegu toime panema. Sealjuures on valvur „inimlik element“, kelle olemasolu ise võib juba motiveeritud õigusrikkujat veenda antud ajal ja kohas tegu mitte toime panema. Valvuriks võivad olla lisaks politseinikele ja turvameestele tavalised kodanikud, kodudes viibivad inimesed, naabrivalves hõivatud inimesed, kolleegid töökohal, jms.⁴⁸ Kui motiveeritud õigusrikkuja kohaloleku puhul ei ole sobilik sihtmärk piisavalt kaitstud, siis on tõenäoline, et kuritegu leiab aset. Argielu teooria läheneb kuriteole õigusrikkuja seisukohalt ja väidab, et üldreeglina panevad kuritegusid toime täiesti tavalised inimesed. Seega paneb vähese sisemise kontrollvõimega indiviid kuriteo toime siis, kui ta satub sellistesse tingimustesse, kus on tema jaoks piisavalt ahvatlusi, soodustajateid ja vähe kontrolli.⁴⁹

Käesoleva töö autor leiab, et argielu teooria aitab lahti mõtestada joores sõidukijuhtimise kuriteo toimepanemise põhjuseid. Inimesed on harjunud oma meelt lahutama tihtipeale

⁴⁷ U. Traat, A. Markina. lk 6.

⁴⁸ M.Felson. Crime and Everyday Life. Thousands Oaks : Pine Forge Press 2002, p 53.

⁴⁹ J.Saar jt. Kuritegevus Eestis 1991-2001. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2002, lk 19.

alkoholiga ning meelelahutus kuulub inimeste igapäevaelu juurde. Seega kuritegelik käitumine saabki alguse tavapärastest harjumustest, mida suurendab veelgi enam nii sisemine kui ka väline nõrk kontroll. Sama asjaolu leidis kinnitust ka uuringus, milles selgus, et alkoholi tarbitakse enne rooli istumist üldjuhul pidudel ning koosviibimistel, et tõsta tuju ning end vabalt tunda, samuti ka igapäevaste argieluliste tegevuste taustal, näiteks nagu saunaskäik, sõiduki remontimine või muu argielutegevus. Samuti tarvitatakse alkoholi elumurede uputamiseks.⁵⁰

Teine teooria, mis võib seletada joobes juhtimise kuriteo toimepanemise põhjuseid, on neutraliseerimistehnikate teooria. Neutraliseerimistehnikate teooria töötasid 1957. a välja Princetoni ülikooli teadlased Gresham M. Sykes ja David Matza, mis väidab, et suur osa õigusrikkumiste psühholoogiast baseerub hälbiva käitumise õigustustel, selliseid õigustusi peetakse delinkventide poolt õigeiks ja põhjendatuiks, kuid õigussüsteemi ega laiema ühiskonna poolt mitte. Neid hälbiva käitumise õigustusi nimetavadki autorid neutraliseerimistehnikaiks.⁵¹

Kuritegelikule teele sattumine on ühiskonna üldiste väärtuste neutraliseerimise tulemus, õppides teatud tehnikaid, mis võimaldavad inimestel tõrjuda seadusevastasest käitumisest tekkinud moraalseid dilemmasid. Neutraliseerimistehnikad on vajalikud oma tegude õigustamiseks nii iseenda kui teiste silmis. Selle käigus vabastab seaduserikkuja end psühholoogilistest seostest seadustega nii, et ta on moraalselt vaba õigusrikkumiste toimepanemiseks.⁵²

Sykes ja Matza analüüsisid õigusrikkujate kõikvõimalikke seletusi ja vabandusi oma hälbiva käitumise õigustamiseks. Analüüsi tulemusena leidsid nad, et neid meetodeid ehk tehnikaid on otstarbekas jagada viide põhitüüpi:

1. Vastutuse eitamine - Õigusrikkujad võivad leida hulgaliselt põhjuseid, miks nad ei saanud teisiti toimida, kui nad tegid .../Kurjategijad peavad end sotsiaalsete jõudude ja tingimuste abituteks ohvriteks. Vastutust kannavad vanemad, halvad kaaslased, alkohoolsed joogid jne.
2. Kahju eitamine - Teine põhiline neutraliseerimise tehnika keskendub kahjudele või vigastustele, mis hälbiva teoga põhjustati/ Kurjategijad kinnitavad, et nende käitumine või

⁵⁰ K. Roopärg-Abel, lk 49.

⁵¹ U. Traat, A. Markina, lk 13.

⁵² U. Traat, A. Markina, lk 13-14.

tegevus ei tekitanud kellelegi kahju/

3. Ohvri eitamine - Isegi kui hälvik tunnistab end oma hälbivate tegude eest vastutavaks ja on valmis tunnistama, et tekitas kellelegi kahju, siiski võib ta moraalset hukkamõistu neutraliseerida viidates asjaolule, et antud tingimustes pole selles kahjutekitamises midagi valesti..../ Selle puhul tunneb kurjategija end kui teatud liiki kättemaksja ja kuritegevuse ohvrit näeb ta patusena. Kurjategija käitub kui Robin Hood, varastab rikastelt ja annab vaestele

4. Hukkamõistjate hukkamõistmine - Neljanda neutraliseerimistehnika sisu kujutab endast hukkamõistjate hukkamõistmist. Hälvik nihutab tähelepanu keskpunti oma hälbivatelt tegudelt nende isikute motiividele ja käitumisele, kes teda hukka mõistavad.../ Mõnikord käsitlevad kurjategijad oma valvureid või teisi kodanikke nagu silmakirjateenreid, nagu teisi kurjategijaid. Kõik varastavad, kuid kõik ei jää vahele./

5. Apelleerimine kõrgematele asjaoludele - Viienda tehnika olemus seisneb selles, et nii seesmist kui välist sotsiaalset kontrolli saab neutraliseerida sel teel, et ühiskonna kui terviku nõudmised tuuakse ohvriks väikese rühma, millesse hälvik ise kuulub, näiteks õdede või vendade, kamba või sõprade nõudmistele... /Kurjategija näeb vastuolu seaduses ettenähtud kohustuste ja teiste kohustuste vahel. Kuritegu võib neutraliseerida, kui see on sooritatud pere, sõprade idee jne nimel.⁵³

Selliste meetodite abil püüavad kurjategijad neutraliseerida oma südametunnistuse piinu, mis tekivad seoses kuriteoga. Neutraliseerimise meetodid ei pruugi olla aga piisavad selleks, et isikut täielikult kaitsta tema poolt omandatud normide toime ja ettenähtud korda järgivate kodanike reaktsiooni eest, kuna hälvikud kannatavad samuti häbi ja süütunnet, kui neilt päritakse aru nende ebaõige käitumise pärast. Teisalt on võimalik, et osa hälvikuid on niivõrd isoleeritud seaduskuulekast maailmast, et neil ei ole mingit vajadust kasutada neutraliseerimise meetodeid. Kõigest sellest hoolimata võib väita, et sotsiaalse kontrolli efektiivsuse nõrgendamisel on neutraliseerimise meetoditel oluline tähtsus ja hälviku käitumine seletub suurelt osalt just nendega.⁵⁴

Ka see teooria aitab hästi lahti seletada joobes juhtimise süütegu ja selle põhjuseid. On tõestatud, et enamus juhtidest ei tunneta, et nende käitumine oleks tekitanud kellelegi kahju.

⁵³ E. Laane, K. Laane. Teavet probleemkäitumise ennetustööks. Tallinn: Eesti Vabariigi Sotsiaalministeerium 1999, lk 40.

⁵⁴ J. Ginter. Klassikalised sotsioloogilised teooriad kriminoloogias. Õppevahend. Tartu: Tartu Ülikooli Õigusteaduskond 1991, lk 30.

2008.aastal läbiviidud uurimus joores juhtide retsiidiivsusest ja selle põhjustest näitas, et 64% vastanutest ei pidanud oma tegu ohtlikuks ja ei pidanud end kurjategijaks, kuigi olid korduvalt seadust rikkunud. Vaid 13% vastanutest sai aru, et nende tegu oli ohtlik ning kaaskodanikke kahjustav.⁵⁵

⁵⁵ K. Roopärg-Abel, lk 59.

2. Alkoluku seadme üldiseloostus

2.1 Alkoluku definitsioon ja selle töötamis põhimõte

Alkolukk on sõitu piirav seade, milles on väljahingatavas õhus alkoholitaset määrav andur. See on nõ automaatne kontrollisüsteem, mille eesmärgiks on ennetada joobeseisundis sõiduki juhtimist. Sõltuvalt tehnilisest lahendusest edastatakse seadmest saadav informatsioon auto startiseadmele või kütusepumpa. Seega alkolukk ei lase autol käivituda enne, kui selle juht on puhumise teel tõestanud, et ta on kaine. Alkolukkudel on 4 põhilist elementi: (1) alkoholitundlik sensor, mis mõõdab isiku väljahingatavas õhus olevat alkoholitaset, (2) korduvtestide süsteem, mis nõuab vähemalt ühte testi pärast seda, kui auto on käivitatud (enamus alkolukke on programmeeritud nii, et korduvtestid leiavad aset iga 20-30 minuti tagant), (3) võltsimiskindel süsteem, mida kontrollitakse tavaliselt iga 30-60 päeva tagant, et välistada alkoluku kasutamisest kõrvalhoidmist või selle lahtiühendamist, (4) salvestussüsteem, mis talletab kõik hingamistesti tulemused ja mootori töötamise, luues selle põhjal salvestise, mille eesmärgiks on kindlustada seda, et alkoluku kasutaja ka realselt autot kasutab. Samuti annab see võimaluse järelevalveasutustele hinnata, kas inimese tarbimisharjumused on muutunud.⁵⁶

Kui isiku alkoholisisaldus on kõrgem kui programm seda lubab, siis sõiduk ei käivitu. Sõltuvalt riigist on alkoluku piirmäär seadistatud erinevale tasemele. USA's on see enamasti reguleeritud 0,8 promilli peale, Euroopas on piirmääraks tavaliselt 0,2 promilli, mis peaks tagama turvalise sõidu enamus liikmesriikides. Enamus alkolukkude puhumistulemust näitavad kaks värvilist lampi – roheline tähendab, et tulemus on korras, punane aga näitab ebaõnnestumist. Skaalal kajastuvad mõõtetulemused, mis reeglina ei ole numbrilised, ja veateated. Alkoluku seade sisaldab ka kiipkaarti, mis võimaldab salvestada suuremat arvu sündmusi ja olukordi ning selle aruandlus sisaldab statistiliselt eraldatud sündmusi pikema aja jooksul, muutes võimalikuks ulatusliku sõiduki kasutamise ja joobes juhtimise suhteanalüüsi.⁵⁷

⁵⁶ National Highway Traffic Safety. Key Features For Ignition Interlock Programs. P 9. - Available: http://www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.nhtsa.gov%2Fstaticfiles%2Fnti%2Fimpaired_driving%2Fpdf%2F811262.pdf&ei=F2SBUcSJJoir0gXXjoHICw&usg=AFQjCNHU2hzSaYs0Kxm1GrbbGr6pC6M2Rw&sig2=TxSOGQnrEb93QYCgcvdEA&bvm=bv.45921128,d.d2k, 03.2010.

⁵⁷ D.J. Beirness. Best Practices for Alcohol Interlock Programs. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation 2001, p 55.

Kui esmakordsel puhumisel on alkoholisaldus suurem kui lubatud, siis sõiduk ei käivitu ning juht peab ootama, kuniks ta on kaine. Kui seadeldis on aga veendunud, et juht ei ole alkoholi tarvitanud, siis sõiduk käivitub, aga ka sõidu ajal peab juht tegema juhuslikke puhumise teste, et oleks tagatud kogu sõidu vältel juhi kainus. Selliste korduvtestide peamine eesmärk on vältida seda, et keegi kaine inimene juhi eest esialgset testi ära ei teeks ning et juht sõidu ajal alkoholi ei tarvitaks. Testide vahe on juhuslik ning selle valib masin ise. Esimene korduvtest leiab tavaliselt aset 5-30 minuti jooksul alates sõiduki käivitamisest. Kui testi ei tehta määratud aja jooksul (juhil on näiteks 3 minutit peale märguannet aega teha puhumistest), hakkab tööle helisignaali, kuniks auto süüde on välja lülitatud. Juhtum salvestatakse alkoholukü müllu. Teise võimalusena lakkab mootor ise töötamast, aga seda varianti kasutatakse väga harva, sest mootori töötamisest lakkamine võib põhjustada liiklusohute. Selle asemel on juht kohustatud sõiduki peatama niipea, kui selleks tekib sobiv võimalus. Korduvtestide eesmärk ongi tegelikult kolmekordne: 1) vältimaks võimalust, et alkoholi mittetarvitanud isik ei saaks pidevalt anda testi kohustatud isiku eest; 2) avastamiseks juhte, kelle alkoholisaldus õhus on tõusvas faasis ja on tõusnud üle lubatud määra pärast seda, kui sõiduk käivitati; 3) vältimaks mootori tühikäigul töölejätmist sel ajal, kui juht joob.⁵⁸

Reeglina toimub alkoholukü hooldus iga kuu kuni kahe kuu tagant. See koosneb alkoholukü kalibreerimisest, kiibilt hingamistestide andmete allalaadimisest ning kontrollimisest, kas seadet on rikutud või on proovitud rikkuda. Kõik testitulemused säilitatakse andmebaasis. Iga korduvtest, mis ületab lubatud määra, võib viia olenevalt riigist erinevate tagajärgedeni. Näiteks USA's laeb müüja, kust alkoholukü osteti, üles kogu info, mis sisaldub alkoholukus, Mootorsõidukite Registrisse (edaspidi lühendatult *DMV*). Kui tuvastatakse rikkumisi, siis määratakse kohtuistung. Kui isik on rikkumise eest vastutav, siis sõltuvalt osariigist määratakse karistuseks juhtimisõiguse äravõtmine pikaks ajaks.⁵⁹ Rootsis toob üldreeglina korduv alkoholukü vale käsitlemine ja püüd käivitada autot pärast alkoholi tarbimist kaasa programmist väljaarvamise. Sellisel juhul jätkatakse juhtimisõiguse äravõtmise otsustusprotsessi ja otsustatakse juhtimisõiguse äravõtmise pikkuse üle, kusjuures selle hulka ei arvestata aega, mil isikul oli kehtiv tingimuslik juhtimisõigus.⁶⁰

⁵⁸ D.J. Beirness (reference 57), pp 55-56.

⁵⁹ A. Fulkerson. Ignition Interlock Monthly Data Reports. - International Journal of Police Science and Management 2008/11, No 1, p 111.

⁶⁰ Swedish Transport Agency. Frequently asked questions. - Available: www.transportstyrelsen.se/en/road/Driving-licences/Alcolock/Alcolocks-for-drunk-driving-offenders-new-system-2012/Frequently-asked-questions/, 12.07.2011.

Ükski seadeldis ei ole ideaalne ja ka alkoholuku kasutamisest on võimalik kõrvale hiilida. Esimene alkoholukk, mida kasutati alkoholisisalduse mõõtmiseks, võeti kasutusele 1970. aastal. Siiski ei toiminud see usaldusväärselt kõigi keskkonnatingimuste juures ja puudus mitmeid eritingimusi, mis oleks ära hoidnud alkoholuku kasutamise kõrvalehoidmise. Kõige varasemalt oli peamisteks kõrvale hoidmise viisideks alkoholuku kasutamisest kõrvale hoidmine selliselt, et auto käivitamiseks anti vajalik hingamistest muu kaine isiku poolt kui selle, kes oli selleks tegelikult kohustatud. Sellist viisi kasutades sõiduk käivitub ja seda saab juhtida isik, kelle alkoholisisaldus õhus on tegelikult rohkem kui lubatud. Teine võimalik viis oli seadme lahtiühendamine. Esimest korda tutvustati teise generatsiooni alkoholuku programmi USAs California osariigis, aastal 1986 ning sellel olid juba sellised funktsioonid, mis tegid kõrvalehoidmise tunduvalt raskemaks, nagu näiteks ümisemistooni äratundmine, juhuslikud testid sõidu ajal, seade, mis tunneb ära liiga lühikesed puhumise pikkused jms.⁶¹

Ümisemistooni äratundmine ennetab teiste isikute poolt testi andmist, mis tähendab seda, et juhilt nõutakse ka varem ettevalmistatud puhumistehnikat või häälenäidet veendumaks, et keegi teine ei puhu juhi eest. Ümisemistooni äratundmissüsteem nõuab juhilt teatud aeg ümisemist hingamistesti andes, hingeõhu impulsskoodi kontrollimiseks peab juht andma mitmeid lühikesi ja pikki hingamisimpulsse. Laias laastus see ennetab võlts- ja kõrvalseisjate testi tegemist. Samuti aitab see identifitseerida autojuhte neil juhtudel, kui mitu erinevat inimest kasutavad sama autot.⁶² 1992. aastal väljastas USA riiklik maantee liiklusohutuse amet (edaspidi lühendatult *NHTSA*) alkoholukkude seadmete jaoks mudeli spetsifikatsioonid, mis nägi ette soovitusi seadme tundlikkuse ja usaldusväärsuse testimiseks ning soovitas jooksvate korduvtestide ja salvestussüsteemide kasutuselevõttu, mis teeks kõrvalhoidmise alkoholukust rohkem keerulisemaks.⁶³

Samuti kasutasid inimesed alkoholuku petmiseks pudeleid, mis olid sooja rõhu all. Tehnilise arendusetulemusel on aga välja töötatud pettekaitse, mis ei luba puhumise asemel kasutada pumpa, õhupalli jms. Seega võrreldes eelnevate aastatega on tehnika praeguseks väga palju paranenud ning alkoholuku kasutamisest kõrvale hiilimine on enamasti välistatud. Kõige parem viis alkoholuku kasutamisest kõrvalhiilimiseks on ilmselt sõita autoga, millel ei ole alkoholuku

⁶¹ C. Bax *et al.* Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study. The Netherlands: Institute for Road Safety Research 2001, pp 18-19. Available:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/rapport_swov_alcolock.pdf (01.05.2013)

⁶² C. Bax *et al.*, pp. 18-19.

⁶³ National Highway Traffic Safety (reference 56), p 9.

paigaldatud. Üks peamisi võimalusi seda tuvastada, on jälgida masina kasutust – selleks saab kasutada näiteks alkolukult saadud infot, st jälgida ja analüüsida, kui palju on sõidukit teatud perioodil käivitatud ja kas odomeetrinäit on suurenenud.⁶⁴ Kuna järelevalveasutus analüüsib alkolukult saadud infot ja tuvastab selle väärkasutamise, sõltubki alkoluku õige kasutamine ja sellele suunamine just paljuski järelevalvega tegelevast asutusest.

Tavaliselt on riikide turgudel saadaval mitmeid erinevaid tüüpi alkoluku seadmeid. On odavamaid alkolukke, kus anduriks on pooljuhtandur. Selle plussiks on odavus ja kiire reageerimine, miinuseks kehvem gaaside eristamisvõime. Lihtsamad pooljuhtandurid on lisaks alkoholile tundlikud CO-le, propaanile, metaanile ja võimalik, et veel mitmele teada- ja mitte teadaolevale lõhnale. Paremad pooljuhtandurid kasutavad oksiidanduritehnoloogiat. Need aparaadid on väga hea tundlikkusega – võimelised määrama joovet vähemalt nelja promillini ning mõned mudelid isegi sajandikpromilli täpsusega. Mõõteulatus ongi üks lihtsamaid näitajaid kvaliteetse seadme valimisel – mida suurem mõõteulatus, seda tõesem tulemus.⁶⁵ Kõige hiljutisem alkolukuseadeldis on selline, mille sensorid on sõiduki roolirattal, mis funktsioneerivad kui testrid, mõõtes alkoholikogust käelabast erituvast higist. Selle meetodi usaldusväärsus ei ole veel aga piisavalt tõestatud. Seni levinuim ja usaldusväärseim on aga alkolukk, mille sensor on elektrokeemiline. Alkohol tekitab reaktsioonis elektrivälja, tänu millele reageerib andur ainult alkoholile (analüüsitakse alkoholi sisaldavaid aineid) ning suudab joovet määrata isegi tuhandikpromillise täpsusega kogu ulatuses, mille jooksul inimorganism veel elumärke säilitab. Selline omadus annab võimaluse vältida vigase tehnika kasutamist. Parimad alkolukumudelid kasutavadki tasakaalustatud elektrokeemilist andurit, mis tagab stabiilsuse pika aja jooksul.⁶⁶ On olnud ka juhtumeid, kus alkolukk annab valetulemuse seetõttu, et inimene on hommikul kasutanud suuõõne puhastamiseks hambapastat, millele omakorda on alkolukk reageerinud. Seega kuigi alkolukud on tänapäeval äärmiselt töökindlad, soovivad mitmed riigid oma alkoluku programmis osalejatel siiski enne puhumist loputada oma suu veega, et vältida valetulemusi.

⁶⁴ R.W. Elder *et al.* Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes. – American Journal of Preventive Medicine 2011/40 (3), p 371.

⁶⁵ T. Ojala. Auto haistab alkoholi. – Tehnikamaailm 01.2008.

⁶⁶ SWOV Institute For Road Safety Research. Alcolock. Fact Sheet. Leidschendam, the Netherlands: 2011, p 1. – Available: www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcolock.pdf (01.05.2013)

Euroopas müüdadavad alkolukud peavad vastama Euroopa standardile EN 50436-1⁶⁷ ja EN 50436-2⁶⁸. Standard EN 50436-1 käsitleb alkoluku üldpreventiivset kasutamist ja on mõeldud täiendavaks kasutamiseks eesmärgiga suurendada liiklusohutust. Üldpreventiivne kasutamine puudutab palju suuremat arvu juhte ja autosid. Selle esmane eesmärk on takistada joobeseisundis olevat isikut juhtimast ajal, mis tema enda hindamisvõime sõiduki juhtimisest on halvenenud. See rakendub nii professionaalsetele juhtidele kui ka erasõidukijuhtidele ja seda kohaldatakse kõigile sõidukitele, mis hooletu sõidu korral võivad olla ohtlikud.

EN 50436-2 standardi eesmärgiks on määrata aga kindlaks olulised nõuded ja anda hetkel saadaolevate tehnoloogiate jaoks vastavad katsemeetodid. Kuna alkolukkude kasutamine võib mõningal määral rikkuda privaatsust, on tähtis kohaldada ühiselt ettevaatusprintsipi, kui määratletakse nõudmised ja katsemeetodeid alkolukkudele.⁶⁹

USAs müüdavatele alkolukkudele on nõuded kehtestanud USA riiklik maanteeade liiklusohutuse amet aastast 1992. NHTSA poolt kehtestatud alkolukule esitatavatele nõudmistele vastavust testivad sõltumatud laborid. Lisaks reguleerivad veel alkolukkudele esitavaid nõudeid Austraalias Austraalia standard aastast 1993 ja Kanadas Kanada tehniline standard.⁷⁰

2.2 Alkoluku programm

Alkoluku programm hõlmab endas enam kui lihtsalt alkoluku paigaldamist autosse. Reeglina tähendab alkoluku programmis osalemine ka järelevalvet, juhendamist ja hindamist. Alkoluku programmi peamine eesmärk on kontrollida riski avalikkusele, mille põhjustavad joobes juhid, rakendades meetmeid, mis minimaliseerivad seadusrikkuja alkoholiprobleemi. Ideaalsuse kohaselt peaks selline kurjategija kontrollisüsteem tagama kõige tugevama võimaliku takistuse vältimaks joobes juhtimist, sealjuures minimaalselt sekkudes joobes juhi

⁶⁷ European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 1: Instruments for drink-driving-offender programs. CSN EN 50436-1.

⁶⁸ European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 2: Instruments having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use. CSN EN 50436-2.

⁶⁹ J.Lagois. European Standards for Alcohol Interlocks. Report on status and content. Seattle: 2008, pp 8-11. – Available: http://interlocksymposium.com/site/ywd_acs_corporation/assets/pdf/27_1510_Lagois_European_Standards_for_Alcohol_Interlocks_Report_on_Status_and_Content.pdf (01.05.2013)

⁷⁰ J. Patten, P. Eng (comp). Technical Standard for Vehicular Breath Alcohol Interlock Devices in Canada. Ottawa: National Research Council Canada 2011. – Available: www.ccmta.ca/english/pdf/ii_technical_standard.pdf (01.05.2013)

vabadusesse, et ta saaks jätkata normaalselt elu ja oma perekonda toetada. Alkolukkude peamine eesmärk ei ole inimest karistada, vaid võimalus jätkata ohutut sõitmist, lisaks aidatakse programmi näol inimesel kontrolli alla saada alkoholi tarvitamine. Kui programm on läbitud, on inimesel võimalus jätta alkolukk oma autosse, aga ilma selleta, et toimuks andmete mahalaadimine ja korduvtestid sõidu jooksul.⁷¹

Alkoluku programmi juhendamise käigus tehakse osalejad tuttavaks alkoluku kasutamisega ja antakse neile nõu, kuidas lahendada oma probleeme seoses alkoholiga. Järelevalvet aitab teostada salvesti, mis talletab kõik sündmused. Tavaliselt kalibreeritakse alkolukku iga kuu kuni kahe kuu tagant kontrollimisel, kus on võimalik seadmest maha lugeda vajalikku infot, sh ka joobununa teostatud sõiduki käivitamise katsed.⁷²

Alkoluku programmis osalemise tingimused, programmi sisu ja selle mittetäitmise tagajärjed erinevad riigiti. Tavaliselt käivitatakse riigis esialgne projekt, kus uuritakse, millistel eeldustel oleks alkoluku kasutamine efektiivne abinõu joobes juhtimise ärahoidmisel. Kuna programmiga kaasneb ka psühholoogiline sekkumine, uuritakse ka selle mõju. Enamasti määratakse alkoluku programmi käigus kindlaks reeglid ja regulatsioonid sobivuse mõõtmiseks või nõuded programmis osalemiseks, programmi kestvus, jälgimise ja raporti esitamise ulatus, asutus, kes vastutab jälgimise eest ja tagajärjed, kui alkoluku programmis esitatavaid nõudmisi ei täideta. Kõik need faktorid võivad mängida olulist rolli alkoluku programmi üldise edukuse määramisel.⁷³

Nimelt on erinevad rahvusvahelised uurimistulemused näidanud, et alkoluku efektiivsus võib olla väga varieeruv. Ei ole vaidlust selle osas, et alkolukk on efektiivne vahend joobes juhtimise vähendamiseks, aga efektiivsuse määr võib olla varieeruv. Enamasti juhivad, kes on kasutanud alkolukku, kordasid oma tegu 65-90% vähem võrreldes nendega, kellel oli juhtimisõigus ära võetud. Rootsis, mil alkolukku kasutati esimesed paar aastat, ei tabatud mitte ühtegi juhti alkoholijoobes. Rahvusvahelised uuringud on teinud kindlaks ka alkoluku programmi kitsaskohad. Oluliseks probleemiks on programmis osalemiseks kõlblikke isikute

⁷¹ M. Löytty. Taking up the challenge for sober driving: Alcohol Interlocks. European Transport Safety Council Drink Driving Conference. Brussels: Finnish Transport Safety Agency 2012, p 6. – Available: www.etsc.eu/documents/Loytty_ETSC_Drink_Driving_24.04.2012.pdf (03.05.2013)

⁷² D.J.Beirness, R.D.Robertson. Alcohol Interlock Programs: Enhancing Acceptance, Participation and Compliance. South Carolina: Traffic Injury Research Foundation 2005, p 29. – Available: www.tirf.ca/publications/PDF_publications/Hilton_Head_Proceedings.pdf (03.05.2013)

⁷³ R.W. Elder *et al.*, p 371.

vähene osalemismäär. Enamasti on selle põhjuseks asjaolu, et programmis osalemine on vabatahlik. Näiteks Rootsis lisandub eelpool nimetatud asjaolule veel suured kulud, mille tulemusel oli katseprogrammis osalemise määr vaid 11% isikutest, kes on joobes juhtimise eest süüdi mõistetud. Programmid, mida rakendatakse kriminaalõiguse raames ja milles alkoholuku kasutamise kohustus määratakse kohtute poolt, on programmis osalemise määr tihtipeale veelgi madalam. Näiteks Californias rakendasid kohtunikud ainult 10% kõlbulikest juhtidest alkoholuku programmi osalemise ja isegi sellest väiksest osast ligi 80% ignoreerisid kohtu poolt määratud karistust.⁷⁴

Peamisteks põhjusteks, miks seda karistust kohtulikult väga palju ei rakendata, on järgmised: paljud kohtunikud ja süüdistajad ei usu alkoholuku efektiivsusesse, mitmed joobes juhid ütlevad, et nad ei saa endale lubada alkoholuku, paljud joobeses juhtimise eest süüdimõistetud isikud ei oma autot või vähemasti seda nad väidavad. Kõige olulisem põhjus, miks kohtuniku määratud karistuse kandmisest kõrvale hiilitakse, on aga ebapiisav suhtlemine kohtute, kriminaalhooldusametnike ja alkoholukumüüjate vahel, mistõttu ei ole kohtunikud veendunud alkoholuku efektiivsuses ja selle töötamiskindluses. Teine nõrk koht on see, et alkoholuku positiivne mõju tavaliselt kaob üsna ruttu pärast seda, kui alkoholukk autolt eemaldatakse.⁷⁵

Alkoholukkude programmidel on kõrgeim õnnestumismäär juhul, kui kõik juhid, kelle alkoholisisaldus on olnud kõrge, võtavad programmist osa ja kui võimalused rikkuda seadust on võimalikult väikesed ning kui jätkatakse alkoholukuga sõitmist seni, kuniks on selge, et isik ei ole enam alkoholist sõltuv, st inimene kasutab alkoholuku ja osaleb programmis senikaua, kuniks on teda nõ ümber kasvatatud.⁷⁶

Uurijad on formuleerinud järgnevad programmi kriteeriumid alkoholuku programmi jaoks, mis peaksid tagama maksimaalse efektiivsuse:

- Osalemine peab olema kohustuslik kõigi nende rikkujate suhtes, kelle alkoholisisaldus teo toimepanemise hetkel oli kõrge, st on tuvastatud, et inimene oli raskes joobes. Kui neil on võimalus valida alkoholuku ja juhtimisõiguse äravõtmise asemel, on tõenäoline, et nad valivad teise ning jätkavad joobes juhtimist hoolimata asjaolust, et neil ei ole selleks õigust;

⁷⁴ SWOW (reference 66), p 2.

⁷⁵ SWOW (reference 66), p 2.

⁷⁶ SWOW (reference 66), p 2.

- Alkoluku programm peaks läbi viidama haldusõiguse raames sellise organisatsiooni poolt, mis vastutab juhilubade väljaandmise eest. See kriteerium tuleneb faktist, et õiguslikud organid ei ole alati võimelised teostama järjepidevat sunni- ja karistuspoliitika jõustamist;
- Juhilubadel peaks olema info, et isik võib juhtida ainult sellist autot, millel on alkolukk. Selle kriteeriumi eesmärgiks on hõlbustada järelkontrolli täideviimist. Näiteks kui isik peetakse politsei poolt kinni ja juhiloal vastavat märget ei ole, siis jääb ametiisikutel teadmata, et isik juhtis autot, mis ei olnud varustatud alkolukuga, ning programmitinguste rikkumisest ei saadagi teada;
- Programmi eeldused peab põhjalikult jõustama. Seda saab teha regulaarselt, näiteks igakuiselt, kontrollides alkolukku pettuste või petmiskatsete suhtes, samuti tuleb alkolukult saadud info alla laadida ja analüüsida;
- Alkoluku programmi sisu ja kestus tuleb kohandada vastavalt sihtrühma tunnustele ja peab olema võimalik kohandada programmi mistahes täheldatud muutustele grupi käitumises ja grupi üksiku indiviidi omadustes. Ollakse seisukohal, et auto registreeritud käivitamiskatsete sagedus pärast seda, kui isik on tarvitanud alkoholi, ei ole viide veel sellele, et isik on retsidiiv, st tahab toime panna uut süütegu. Siiski, kui katsete sagedus on programmi lõppedes endiselt kõrge, peab alkoluku programmi kestust pikendama, et oleks tagatud muutus isiku käitumisharjumustes.⁷⁷

Alkoluku programmi üks suuremaid miinuseid on see, et see on kallis. Mis teeb alkoluku programmis osalemise nii kulukaks, on enamasti meditsiinilised läbivaatused. Seetõttu võivadki inimesed pigem eelistada juhtimisõiguse äravõtmist.⁷⁸

Käesoleva töö autor on seisukohal, et lisakohustused, sh meditsiinilised läbivaatused ja ametkondade külastamised iga paari kuu tagant, tekitavad inimestele liigseid ebamugavusi, mistõttu pärsib see nende motivatsiooni osaleda alkolukuprogrammis. Lihtsam on leppida juhtimisõiguse äravõtmisega, eriti nendel, kelle kaaslastel on vastav õigus olemas ja seetõttu on neil võimalik võtta endale näiteks kohustuse lapsi kooli vedada, vanemaid hooldada, poes käia jms. Variant oleks see, kui meditsiiniline kontroll tehakse kohustuslikuks ainult nendele, kes suure tõenäosusega on alkoholist sõltuvuses. Märk sõltuvusest võiks olla seotud alkoholisalduse määraga sel hetkel, kui inimene on teo toime pannud. 2003. aastal viidi

⁷⁷ SWOW (reference 66), pp 2-3.

⁷⁸ SWOW (reference 66), p 3.

Hollandis, Zeelandi provintsis läbi kontroll, mille käigus peatati kinni 348 joobes juhti. Selgus, et 13% juhtidest, kelle alkoholisaldust mõõdeti vähem kui 1,3 promilli, olid retsivistid. 21% nendest juhtidest, kelle alkoholisaldus jäi 1,3-1,8 promilli vahele, olid retsivistid ja nendel, kellel oli alkoholisaldus kõrgem kui 1,8 promilli, osutusid retsivistideks 50% juhtidest.⁷⁹ Seega üks võimalus muuta alkoholiprogrammi vastuvõetavamaks rohkematele inimestele, oleks see, kui meditsiiniline kontroll tehakse kohustuslikuks ainult nendele, kelle puhul on kahtlus, et nad on alkoholist sõltuvuses ja seeläbi ohtlikumad.

Kokkuvõttes on mitmed uuringud tõestanud, et alkoholiprogrammis osalemine võib olla väga efektiivne viis liiklusohutuse tõstmiseks, seda eriti tõsiste õigusrikkujate seas, olles tunduvalt efektiivsem kui juhtimisõiguse äravõtmine. Selleks, et suurendada osalejate arvu, on näiteks USA mõningad osariigid arendanud välja sellised programmid, mis lubavad või nõuavad alkoholiprogrammi vahetult pärast kinnipidamist. See minimaliseerib juhtimisõiguse äravõtmise pikkuse ning seetõttu on isikul vähem ahvatlust karistuse kandmisest kõrvale hoiduda ja juhtida sõidukit illegaalselt. Isik saab koheselt tingimusliku juhtimisõiguse ning nad hakkavad hindama võimalust sõita legaalselt ajal, mil neile on paigaldatud alkohol. Näiteks Texase programm nõuab mõningatel seadusrikkujatel paigaldada alkohol enne kautsjoni tasumist ning New Mexico lõi 2003. aastal vabatahtliku programmi, mis lubas igal juhul, kellelt oli juhtimisõigus ära võetud joobes juhtimise tõttu, tagasi saada juhtimisõigus. Selleks oli vajalik ainult ilmuda mootorsõidukite osakonda (edaspidi lühendatult *DMV*) sõidukiga, millel oli alkohol paigaldatud. New Mexico on teinud palju teisigi muudatusi, eesmärgiga kaasata programmi suurem arv osalejaid.⁸⁰

Näiteks 2003. aastal oli kõigile juhtidele, kes tabati esmakordselt raskes joobes sõidukit juhtimast ja korduvatele joobes juhtidele, kohustuslik paigaldada alkohol. 2005. aastal, kui alkohol tehti kohustuslikuks kõikidele joobes juhtidele, suurenes programmis osalejate arv tunduvalt. See seadus sisaldab toetussätteid ka nende isikute jaoks, kelle sissetulek on väike. Kuigi iga seaduse rakendamine näib kaasa toovat alkoholiprogrammi kasvu, oli 2006. aastaks alkoholikasutajaid New Mexicos vaid 25% kõigist joobes juhtidest.⁸¹ Kui aga New Mexico karmistas veelgi seadusandlust, kus inimestele anti valik, kas paigaldada alkohol või

⁷⁹ SWOW (reference 66), p 3.

⁸⁰ R.W. Elder *et al.*, pp 364-365.

⁸¹ R.W. Elder *et al.*, p 365.

koduvangistus, valis 71% süüdimõistetutest alkoholuku. See on alkoholuku kasutajate kõrgeim määr kogu USAs.⁸²

Madala osalusmäära põhjuseid on palju. Paljudel osalejatel puuduvad tugevad stiimulid alkoholuku programmis osalemiseks. Näiteks on seaduserikkujad tunnistanud, et hoiavad alkoholuku kasutamisest eemale, kuna see valmistab neile piinlikkust. Samuti on õigusrikkujad avaldanud muret kulude ja seadme täpsuse üle.⁸³ Lisaks on tavaliselt traditsiooniliseks alternatiiviks juhtimisõiguse äravõtmine, mis näib paljudele vähem koormavam kui alkoholuku programmis osamine. Selline järeldus on eriti tõenäoline siis, kui juhti on juba karistatud juhtimisõiguse äravõtmisega, hoolimata sellest on ta aga jätkanud autoga sõitmist ning on leidnud, et vahelejäämise risk on väike ning isegi juhul, kui jäädakse vahele, on karistus selle eest neile aktsepteeritav.⁸⁴

2.3 Alkoholuku efektiivsus korduvkuritegevuse ärahoidmisel

Mitmed uuringud on näidanud, et alkoholukk vähendab tunduvalt retsidiivsust nii esma- kui ka korduvõigusrikkujate suhtes. Ühes eksperimendis võrreldi gruppe, kus üks grupp kasutas alkoholuku programmi ja teisel grupil oli traditsiooniliselt ära võetud juhtimisõigus. Kahe aasta jooksul võrreldi gruppide kinnipidamistulemusi seoses liikluskuritegudega. Alkoholuku programmis osalevatest katseisikutest 17 (2,4%) inimest 698-st pani 12 kuu jooksul toime alkoholiga seotud liikluskuriteo, teises grupis oli see protsent tunduvalt suurem - 46 isikut (6,7%) 689-st. Jõuti järeldusele, et autoluku kasutamine on efektiivne vähendamaks retsidiivsust juhtide seas, kes korduvalt olid toime pannud alkoholiga seotud süütegusid. Esimese aasta jooksul vähenes tunduvalt esimese grupi katsealuste alkoholi liigtarbimisega seotud liikluskuritegude toimepanemine (ligi 65%). Ka Liiklusvigastuste Uuringute Sihtasutus (inglise keeles *Traffic Injury Research Foundation*, edaspidi lühendalt *TIRF*) kinnitab autoluku efektiivsust. Vähemalt 14 uuringut, mis on tehtud USA's aastatel 1990-2002, näitavad, et märkimisväärselt vähenesid süüteod, mis on seotud joobes juhtimisega, kui sõidukitesse on paigaldatud alkoholukk. Nendes uuringutes vähenes retsidiivsus igal pool 50-

⁸² A. H. Eichelberger (ed). Evaluation of the New Mexico Ignition Interlock Program. – Traffic Tech Technology Transfer Series 2010/11, No 401, p 2.

⁸³ A. Vehmas, A. Sirkiä, T. Kinnunen. Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport. Helsinki: Finnish Transport Safety Agency 2012, p 2.

⁸⁴ R.W. Elder *et al.*, p 369.

95%.⁸⁵ Viimati läbiviidud uurimustulemuste kohaselt vähenes New Mexico retsidiivsus 65% korduvkurjategijate hulgas ja 61% esmarikkujate hulgas. Tulemused on näidanud, et joobes juhtidel, kelle autodesse on paigaldatud alkolukk, on oluliselt madalam retsidiivsusrisk võrreldes nendega, kellelt võeti ära juhtimisõigus kas siis seetõttu, et nad ei olnud programmis osalemiseks sobilikud või nad otsustasid ise mitte lasta alkolukku paigaldada. Mõlema grupi puhul efektiivsus hajus, kui alkolukud masinatelt eemaldati.⁸⁶

Kuigi sageli on ootus, et kõik joobes juhtimise vastu võitlevate programmidel, sealhulgas alkoluku programmil, on kestev mõju joobes juhtide käitumisele, on retsidiivsuse risk ka alkoluku puhul siiski umbes 25-30%. Seega kuigi mitmed uuringud on tõestanud, et ajal, mil alkolukk on sõidukitesse paigaldatud, väheneb retsidiivsus dramaatiliselt, on ebarealistlik loota, et alkolukul on püsiv mõju pärast selle eemaldamist sõidukist ja ilma toetava programmita.⁸⁷ Siiski leiab autor, et sellest ei saa teha järeldust, et alkoluku programmil ei õnnestu õigusrikkujaid ümber kasvatada. Üks põhjuseid, miks mõju kaob, on ilmselt see, et alkoluku programmid ei ole nii pika kestvusega, et inimese tarbimisharjumusi muuta.

Alternatiivina ongi välja pakutud näiteks kaotada ära programmi kindlaksmääratud ajavahemikud ja rakendada toimimispõhist põhimõtet, mille kohaselt alkolukk eemaldatakse alles siis, kui objektiivsed näitajad seda lubavad. Need näitajad peaksid olema tulemuslikkusest programmi kestvusajal. Sisuliselt tähendab see seda, et enne alkolukku ei eemaldata, kui osalejad on suutnud tõestada, et nad ei vaja enam alkolukku hoidmaks ära joobes juhtimist. See võiks olla näiteks seotud sellega, et mitu kuud enne seadme eemaldamist ei ole juhil olnud mitte ühtegi puhumistesti, mis oleks näidanud, et juht on joobes. Vähendamaks seda võimalust, et õigusrikkuja jätab oma auto paariks kuuks seisma, vältides niimoodi positiivset testitulemust, tuleks see siduda kas teatud arvu puhumistestidega või kindla odomeetri näiduga, arvestades konkreetse isiku sõitmisharjumusi. Alternatiivina, või siis lisaks, peab õigusrikkuja esitama tõendeid, et ta on edukalt lõpetanud alkoluku programmiga kaasneva ravi või ei tarvita enam alkoholi ja seetõttu on joobes juhtimine välistatud.⁸⁸

⁸⁵ J. Mejeur. Ignition Interlocks. Can Technology Turn the Key and Blow: Stop Drunk Driving? -State Legislatures 2007/33, No 10, p 21.

⁸⁶ R.W. Elder *et al.*, p 367.

⁸⁷ R.W. Elder *et al.*, p 370.

⁸⁸ R.W. Elder *et al.*, p 370.

Tavaliselt on alkoholuku programm suunatud korduvrikkujatele ja nendele, kes esmakordselt on juhtimisel tabatud raskes joobes. Paljud teadlased on viimasel ajal siiski asunud seisukohal, et kuna esmakordsed rikkujad sarnanevad pigem korduvrikkujatega, kui õiguskuulekate inimestega, siis tuleks alkoholuku programmi rakendada kõikide rikkujate suhtes. Lisaks on viimaste uuringute tulemusena leitud, et alkoholukud on sama efektiivsed nii esma- kui ka korduvrikkujate puhul.⁸⁹

USA kõige edukam alkoholuku programm on siiani olnud New Mexico oma ning nende kogemuste põhjal tuleb alkoholuku programmi rakendada ka esmarikkujatele, kuna nemad moodustavad 60-80% kõigist joobes juhtidest ja peaaegu sama suuruse tõenäosusega panevad nad toime korduvrikkumise kui korduvrikkujad. Uuringust ilmnes, et need, kelle juhtimisõigus on ära võetud, panevad kolm korda suurema tõenäosusega uuesti korda sama süüteo, kui need, kes on kasutanud alkoholukku. Samuti leiti, et pikad juhtimisõiguse äravõtmise perioodid ainult õpetavad inimestele, kuidas sõita nii, et isikut uuesti vahele ei võetaks, seega oleks alkoholuku kasutamine kõikide joobes juhtide puhul õigustatud. New Mexico on pakkunud välja ka alternatiivi nendele, kes hoiduvad alkoholukust eemale ja seetõttu väidavad, et neil ei ole autot. Nimelt leitakse, et seda asjaolu aitaks parandada, kui nendele isikutele määratakse sama suur rahatrahv nagu on alkoholuku maksumus, lisaks määratakse tingimisi karistus järelevalve all või võrdselt kulukas igapäevane alkoholitest kodus.⁹⁰ Käesoleva töö autori arvates aitaks selline meede kindlasti alkoholuku kasutamist suurendada, aga tekitaks mitmeid küsimusi, eelkõige korraldusliku ja järelevalve poole pealt, ja eelnevat põhjalikku tööd, et vältida koduste testide tegemisest kõrvalehiilimist või seda, et keegi lähedane teeks neid kohustatud isiku asemel. Samuti on pakutud välja varianti muuta alkoholuk kohustuslikuks, sest enamasti on see vabatahtlik ja siiani on osalejaid olnud sellistel tingimustel suhteliselt vähe. Ning selleks, et kohustuslikud programmid oleksid võimalikult efektiivsed, peab tegema pingutusi tagamaks eesmärkide täielikku saavutamist. Nendeks on minimaliseerida võimalust mitteosalemiseks (nagu näiteks sõiduki puudumine), nõue paigaldada alkoholuk juba siis, kui inimene kinni peetakse, mitte oodata süüdimõistvat otsust, lisaks erisätted nendele, kelle kuusissetulek on väike jms. Samuti tuleks alkoholukku pakkuda

⁸⁹ R.W. Elder *et al.*, p 371.

⁹⁰ R. Roth. New Mexico Interlock Program The Most Effective So Far. – Available: [36](http://www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=48&ved=0CGIQFjAHOCg&url=http%3A%2F%2Finterlockfacts.com%2Fpdfs%2FNew%2520Mexico_study_Roth_presentation.ppt&ei=acc8UYIe7-fsBpyYgeAI&usq=AFQjCNGJLU9M1WQjIqz0ouTq31ziY_0kXw&sig2=Wq6btQbihukE5PmQekhiLQ, 14.04.2008.</p></div><div data-bbox=)

alternatiivile, mis ei oleks nii atraktiivne, näitena New Mexico programm, kus alternatiivina pakuti koduaresti ja selle tagajärjel suurenes alkoholuku programmis osalejate arv 62%.⁹¹

Seega võib öelda, et alkoholuku programm on äärmiselt efektiivne, kui seda rakendada õigesti. Tehnoloogia peab olema seadusrikkujatele kergesti kasutatav ning asutustele, kes tegelevad järelevalvega, samuti. Seadusrikkujad on loomult tõrjuvad igasuguste katsete vastu, mis püüavad kontrollida või reguleerida nende käitumist. Nad võivad tihtipeale arvata, et kontroll, mida rakendatakse, on liiga karm, ebaõiglane, piinlik, liiga kulukas või teenimatu. Samuti joobes juhtimisega vahele jäänud inimesed sageli ei teadvusta endale, et neil on probleeme alkoholiga ning et see mõjutab nende võimet juhtida autot. Siiski võib vastupanu vähendada õigesti rakendatud alkoholuku programm. Lisaks sellele, et programmis osalejad saavad piisavat õpetust, kuidas tegutseda, kui alkoholukk on autosse paigaldatud, peab õigusrikkuja olema ka teadlik sellest, kuidas seade töötab. Nad peavad mõistma, et kõik katsed alkoholuku kasutamisest kõrvale hoidmisest salvestatakse ning edastakse ametiasutustele. Ei ole sugugi haruldane, et õigusrikkujad väidavad pärast kõrvale hoidmise tuvastamisest, et seade ei tööta õigesti, seda on liiga keeruline kasutada ning andmed on valed. Teadmine, kuidas seade töötab, vähendab õigusrikkuja motivatsiooni seadme kasutamisest kõrvale hiilida ning hajutab võimalikke kaebusi või vabandusi, mis hõlmavad alkoholuku kasutamist. Lisaks mõjutab tugevalt efektiivne töötav suhe seadusrikkuja ja järelevalve asutuste vahel ning demonstreerib isikule, et järelevalve on pidev, mistõttu on programmi täitmine tõenäolisem. Seega hea programm on selline, mis vähendab seadusrikkuja motivatsiooni seadme kasutamisest kõrvale hiilida.⁹²

Teadvustamine on äärmiselt oluline, hetkel on alkoholukud avalikkuse jaoks ikkagi tundmatud seadmed ning ei saada aru selle töötamismehhanismidest, järelevalvest jms. Kui inimesed oleksid rohkem teadlikud, avaldaksid seaduserikkujale toetust nende perekond. Pärast alkoholuku koolitust, on paljud õigusrikkujate perekonnad ühendust võtnud pakkujatega, ütlemaks, et nad on õnnelikud, et lasid oma autosse alkoholuku paigaldada, et vältida korduvrikkumisi. Samuti on mõned vanemad palunud paigaldada masinasse alkoholukk, ennetamaks seeläbi oma laste joobes juhtimise, kui nad alustavad autoga sõitmist.⁹³

⁹¹ R.W. Elder, *et al.*, p 371.

⁹² D.J.Beirness, R.D.Robertson, pp 7-8.

⁹³ D.J.Beirness, R.D.Robertson, p 39.

Alkolukult saadavad andmed sisaldavad endas kasulikku informatsiooni ning seda eelkõige järelevalveastuste ja ravispetsialistide jaoks. Rootsi alkoluku programmis leiti koguni, et alkoluku aruandel on oluline osa ravis ja pigem võib seda isegi kirjeldada kui alkoholiravi, mis hõlmab alkoluku kasutamist, mitte vastupidi. Andmed kajastavad testide täpseid kellaaegu ja kuupäevi, teostatud testide näite, alkoluku kasutaja identifitseerimist ja rikkumiste katseid. Selleks, et sellest infost saada parimat kasu, peaks analüüs olema lihtsalt loetavas formaadis, kasutades selleks selget keelt, vältides akronüüme ja ebavajalikku informatsiooni. Sellised aruanded võimaldavad järelevalveametnikel kiiret läbivaatamist, määrates kindlaks, kas õigusrikkuja on programmitingimustest kinni pidanud. Samuti ei tohiks seadme kasutamine olla aeganõudev, kuna see võib viia valede või ebatäpsete andmeteni. Ka teenuse pakkujal on suur roll soodustamiseks alkoluku programmide kasutamist ja järelevalvet: 1) teenuse pakkujad võiksid pakkuda ametnikele põhjalikku koolitust alkoluku kasutamise kohta ning 2) teenuse pakkujad peaksid korrapäraselt suhtlema (näiteks telefoni teel) ametnikega, et tagada programmi täielik töötamine ja et iga ametniku probleem või küsimus saaks kiire lahenduse. Kui need tingimused on täidetud, tahavad ka ametnikud rohkem seda karistusliiki kasutada.⁹⁴

Arvatakse, et kaks põhilist motivatsiooni, miks alkoluku programmist siiski osa võetakse, on järgmised: vastutasuks saadakse võimalus juhtida autot legaalselt ning alternatiivsed mõjutusvahendid on nii ebaseaduslikud, et seadusrikkuja valib alkoluku programmis osalemise. Isegi juhul, kui inimene on sisemiselt motiveeritud valimaks alkoluku programmis osalemise, võib saada takistuseks rahaline pool. Lisaks alkoluku paigaldamisele ja selle korrapärasele hooldusele lisandub tavaliselt veel pikk nimekiri kuludest, mis kaasneb seoses joores juhtimisega. Nendeks teisteks kuludeks võivad olla näiteks trahvid, advokaatide tasud, juhtimisõiguse taastamise tasud jne. Kulude vähendamiseks on osad alkoluku pakkujad teinud soovitusi kindlustusfirmadele, vähendamaks nende õigusrikkujate kindlustussummat, kes osalevad programmis. Uuringud on tõestanud, et sel ajal, kui alkolukk on autosse paigaldatud, on tunduvalt väiksem risk panna toime uut joores juhtimise kuritegu. Kuna alkolukk takistab tõhusalt joores juhte uuesti joores rooli istumast, siis kujutavad need juhid endast ka väiksemat ohtu ning nende kindlustusmaksused peaksid olema väiksemad. Juhid, kes on seotud kokkupõrgetega või panevad toime liiklusalaseid õigusrikkumisi, on tihtipeale just

⁹⁴ D.J.Beirness, R.D.Robertson, p 8.

joobes juhid.⁹⁵ Seega oleks selline lisahüve nagu kindlustusmaksete odavamaks muutumine samuti üks asjaoludest, mis võiks inimesi motiveerida alkoholukku kasutama.

Kokkuvõttes võib öelda, et alkoholukku ja tihtipeale sellega rakendatav programm võib olla väga efektiivne vahend suurendamiseks liiklusohutust teedel. Selle toime on mitmekümnete uuringute poolt korduvalt tõestatud ning järjest enam on ka erinevad rahvusvahelised sõltumatud organisatsioonid soovitanud kasutusele võtta alkoholukku ning enamused riike on seda teed ka läinud. Alkoholukku programmi õigesti rakendamine ja selle atraktiivsemaks muutmise kasutajatele sõltub kindlasti riigi eripäradest ja võimalustest. Järgnevas peatükis uuritaksegi, kuidas on teised riigid rakendanud alkoholukku programmi ja mida nad esialgsetest katsetustest on õppinud.

⁹⁵ D.J.Beirness, R.D.Robertson, p 13.

3. Alkoluku programmid teiste riikide näitel

3.1 Ülevaade alkoluku kasutamisest maailmas

Kolme aastakümne jooksul alates ajast, mil alkolukku tutvustati esimest korda Californias, on toimunud tohutu areng seadme tehnilise poole pealt, samuti selle rakendamises. Alkolukud ja selle programmid on laienenud oluliselt nii USAs, Kanadas, Austraalias kui ka Euroopas. Kui 1980ndatel aastatel tutvustati esmakordselt alkolukke kui seadmeid, mis olid üheks osaks õigussüsteemist ja mis suutsid võidelda joobes juhtimisega, siis esialgu oli seadmete areng aeglane ja kulud püsisid kõrged, kuna nõudmine oli vähene ja tunnustus seadmetele puudus.⁹⁶ Vaatamata sellele võttis California osariik 1986. aastal vastu seaduse, mis lubas alkoluku katselist uuringut.⁹⁷ Alates sellest hetkest on alkolukk ja selle kasutamist reguleerivad programmid läbinud tohutu kasvu ja arenemise.

Hetkel kasutatakse USAs alkolukke väga erinevatel tingimustel. Kaheksateistkümnnes osariigis on alkolukk kohustuslik kõikidele süüdimõistetud joobes juhtidele, st kelle alkoholisaldus on vähemalt 0,8 promilli: Alaska, Arizona, Arkansas, California, Colorado, Connecticut, Hawaii, Illinois, Kansas, Louisiana, Missouri, Nebraska, New Mexico, New York, Oregon, Utah, Virginia, Washington. Viieteistkümnnes osariigis on alkolukk kohustuslik neile, kes mõistetakse süüdi raskes joobes juhtimises, st kelle alkoholisaldus on vähemalt 1,5 või 1,7 promilli: Alabama, Delaware, Florida, Maryland, Michigan, Minnesota, New Hampshire, New Jersey, North Carolina, Oklahoma, Tennessee, Texas, West Virginia, Wisconsin, Wyoming. Viies osariigis rakendatakse alkolukku alates teisest rikkumisest: Georgia, Massachusetts, Montana, Pennsylvania, South Carolina. Kohtutel või mootorsõidukite osakondadel on alkolukkude rakendamise osas diskretsiooniõigus järgmistes osariikides: Idaho, Indiana, Iowa, Kentucky, Maine, Mississippi, Nevada, North Dakota, Ohio, Rhode Island, South Dakota, Vermont. Kokku oli 2011. aastal USAs alkolukke kasutusel rohkem kui 250 000.⁹⁸ Tavaliselt maksab seadme ja paigaldamise eest seadusriikkuja

⁹⁶ R.D. Robertson, W.G.M. Vanlaar, D.J. Beirness. Alcohol Interlock Programs: A Global Perspective. Proceedings of the Sixth International Symposium on Alcohol Ignition Interlock Programs. France: Annecy 2005, p 7.

⁹⁷ D. DeYoung. An Evaluation of the Implementation of Ignition Interlock in California. - Journal of Safety Research 2002/33, p 473.

⁹⁸ D. Kelly. Ignition Interlocks: Impact of 1st Offender Laws. American Association of Motor Vehicle Administrators 2012, p 13. – Available:

ise. See maksab umbes 75 dollarit. Igakuine hooldustasu on ligikaudu 60-90 dollarit.⁹⁹ Tavaliselt on programmid kas administratiivsed, mida juhitakse ja hallatakse läbi riigiasutuse, milleks tavaliselt on *DMV*, või kohtulikud, mida juhitakse kohtute poolt. Mõned osariigid kasutavad ka haldamist mõlema asutuse poolt.

Alkoluku kasutamist nõutakse üldiselt ühest neljal tingimusel:

- 1) kohtunik nõuab alkoluku olemasolu kui katseaja ühte tingimust;
- 2) alkoluku paigaldamine ja programmis osalemine on võimalus saada juhtimisõigus tagasi varem kui algselt määratud;
- 3) alkolukk on ainult osadele või kõigile süüdimõistetud isikute juhtimisõiguse ennistamise tingimuseks;
- 4) alkolukku on tingimuseks kõikidele süüdimõistetud isikutele taastamiseks juhtimisõigus.¹⁰⁰

Kanada võttis USAst eeskju ning esimest korda tutvustati alkoluku programmi Alberta provintsis 1989. aastal. Selle edu levitas ka ülejäänud riigis alkoluku programmi kasutuselevõttu. Kanada kriminaalkoodeks lubab kohtutel joores juhtimise eest süüdimõistetud isikule väljastada tingimuslik juhtimisõigus juhul, kui isik osaleb alkoluku programmis sellise provintsi seadusandluse alusel, kus isik elab. Sellega anti Kanadas nendele juhtidele, kes tunnustati esmakordselt süüdi joores juhtimises, võimalus vähendada juhtimisõiguse keeldu ühest aastast kolme kuu peale ja seda juhul, kui nad osalevad alkoluku programmis. Hilisemalt anti sama võimalus ka korduvkurjategijatele alates teisest õigusrikkumisest võimalusega vähendada juhtimisõiguse keeldu kahe aasta pealt kuue kuu peale. Isikud, kes olid toime pannud vähemalt kolm sellist süütegu, said võimaluse vähendada keeldu kolme aasta pealt 12 kuuni juhul, kui nad osalevad alkoluku programmis. Seega peab Kanadas joores juhtimise eest süüdimõistetud isik kindlasti teatud perioodi kandma karistust ka juhtimisõiguse äravõtmise näol. Alkoluku programmid on tavaliselt kas vabatahtlikud või kohustuslikud, sõltudes provintsist või rikkumiste arvust. Näiteks Quebecis rakendatav programm võimaldab esmarikkujatel osaleda programmis, saades vastutaksu pärast mõnda

www.aamva.org/uploadedFiles/MainSite/Content/EventsEducation/Event_Materials/2012/2012_Annual_International_Conference/3%20-%20Kelly%20-%20Ignition%20Interlocks.pdf (03.05.2013)

⁹⁹ J. Mejeur, p 2.

¹⁰⁰ K. Sprattler. Ignition Interlocks – What You Need to Know: A Toolkit for Policymakers, Highway Safety Professionals, and Advocates. National Highway Traffic Safety Administration 2009, p 2. - Available: www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/impaired_driving/pdf/811246.pdf (03.05.2013)

aega kestnud juhtimisõiguse keeldu jälle õiguse sõita. Enamus korduvrikkujad on aga kohustatud osalema. Vabatahtlikud programmid on New Brunswickis, Newfoundland ja Labradoris, Saskatchewanis ja Yukonis. Teatud isikutele kohustuslikud on alkolukud Albertas, British Columbias, Manitobas, Nova Scotias, Ontarios, Prince Edward Islandis, Quebecis. Kahes provintsis – Northwest Territories ja Nunavutis – ei ole alkolukke kasutusel. Programmid on osutunud suhteliselt edukateks ning alkolukkude kasutajate arv järjest suureneb - 2010ndaks aastaks oli alkolukkude kasutajate arv üle 17 000, mis tähendab ligi 32%-list suurenemist võrreldes aastaga 2008.¹⁰¹

Austraalias võeti esimene alkolukk kasutusele Victoria osariigis aastal 2002. Victoria eeskujul järgnesid alkoluku kasutuselevõttus ka Uus Lõuna Wales, Lõuna Austraalia, Queenslandi osariik ja Põhjaterritoorium. Samuti on Lääne Austraalia teatanud, et nad kavatsevad rakendada alkoluku programmi, lisaks viis Tasmaania hiljuti läbi alkoluku esialgse katseprogrammi. Kuigi osariikide ja territooriumite programmitingimused on erinevad, on enamuse Austraaliast siiski veendunud, et alkolukk on efektiivne meede hoidmaks ära joobes juhtimist. Näiteks Lõuna Austraalia ja Queenslandi osariigid on alkoluku programmi suunanud eelkõige nendele isikutele, kes on toime pannud raske joobes juhtimise süüteo, kui juhi alkoholisaldus on vähemalt 1,5 promilli või on tuvastatud ohtlik sõidustiil, mis on mõjutatud alkoholist või keelduti andmast puhumis- ja/või veretesti või isik on viie aasta jooksul pannud toime kaks või enam joobes juhtimise süütegu. Queenslandi programmi pikkus kestab maksimaalselt kaks aastat, mille konkreetne pikkus sõltub sellest, kui täpselt järgib osaleja programmitingimusi. Lõuna Austraalia programm kestab maksimaalselt 3 aastat, mille pikkuse üle otsustab kohus.¹⁰² Enamasti rakendatakse osariikides alkoluku programmi kohustuslikus korras ja seda just neile, kes on korduvkurjategijad või esmarikkujad, kellel on tuvastatud raske joove. Victoria osariik plaanib aga teha alkoluku kohustuslikuks kõigile, kes jäävad nimetatud süüteoga vahele, kuna usutakse, et see seadeldis suudaks päästa 50 inimelu aastas. Alkoluku programmis osalemise kulu on umbes 2000 dollarit kahe aasta peale, mis teeb kuni 85 dollarit ühes kuus.¹⁰³

¹⁰¹ A. Murie. Alcohol Interlock Usage in Canada. MADD 2011, pp 2-3. – Available: http://interlocksymposium.com/site/ywd_acs_corporation/assets/pdf/Andrew_Murie_-_Alcohol_Interlock_Usage_in_Canada.pdf (03.05.2013)

¹⁰² Queensland Government Department of Transport and Main Roads. Alcohol Ignition Interlocks. – Available: www.tmr.qld.gov.au/Licensing/Licence-suspensions-and-disqualifications/Alcohol-ignition-interlocks.aspx#jurisdictions, 01.03.2013.

¹⁰³ L. Maksimovic. Interlock devices to be made compulsory for drink drivers. – ABCNews 25.02.2013.

Euroopas on alkolukk kasutusel kas rehabilitatsiooni või kauba- ja reisijaveo kontekstis kümnes liikmesriigis. Austrias, Soomes, Rootsis, Hollandis, Prantsusmaal, Belgias, Taanis, Saksamaal ja Šveitsis kasutatakse alkolukke rehabilitatsiooni valdkonnas. Reisijate- ja kaubaveos on süütegusid ennetava meetmena ette nähtud alkolukk Soomes, Rootsis, Prantsusmaal ja Taanis. Seadeldist kasutatakse vabatahtlikult veel reisijate- ja kaubaveos Austrias, Soomes, Rootsis, Belgias ja Ühendkuningriikides. Vastavad seadused, mis reguleerivad kasutamist, on vastu võetud Soomes, Rootsis, Hollandis, Prantsusmaal, Belgias ja Taanis. Alkoluku testprogrammid on hetkel veel käimas Austrias, Hollandis ja Saksamaal, analüüsima, millistel tingimustel oleks alkoluku kasutamine kõige enam efektiivsem.¹⁰⁴

3.2 Rootsi alkoluku programm

Rootsi Parlament kiitis 1997. aastal heaks „Nullvisiooni“ (inglise keeles *Vision Zero*), mis sai liiklusohutuse aluseks ja see põhineb eetilisel printsiibil „ükski hukunu liikluses ei ole vastuvõetav“. Selle eesmärgiks on liikluses hukkunute ja tõsiselt viga saanute isikute arvu viimine nullini. Kuna liiklusohutuse seisukohalt on oluline viia joobes juhtide arv, siis on Rootsi kehtestanud väga karmi alkoholipoliitika. Näiteks on riigis väga kõrged maksud alkoholi osas, õlu pealt makstakse Rootsis ligikaudselt kaheksa korda kõrgemat maksu kui Saksamaal.¹⁰⁵ Olulise osa riiklikust alkoholipoliitikast moodustab ka kange õlle, veini ja viina jaemüügimonopol. Ka Euroopa kohus on öelnud, et Rootsi jaemüügimonopoli eesmärk on rahva tervise kaitse ning selle tingimused ja meetodid ei ole diskrimineerivad ega aseta importtooteid ebasoodsasse olukorda.¹⁰⁶ Seega on Rootsi võtnud kasutusele vägagi karmid meetmed vähendamaks joobes juhtimist ja üleüldist alkoholi tarbimist.

Joobes juhtimist peetakse Rootsis tõsiseks süüteks. Juht loetakse joobes olevaks, kui alkoholisisaldus juhi veres 0,2 promilli või rohkem. Joove tehakse kindlaks peamiselt kas hingamis- või veretesti alusel, samuti kasutatakse silmakontrolli. Kontrolli läbiviimiseks peab politseiametnikul olema eelnev kahtlus. Veretesti tehakse ainult juhul, kui isik keeldub hingamistestist või silmakontrollist. Samuti tehakse veretest ka juhile, kes on osalenud liiklusõnnetuses. Kui juht keeldub vabatahtlikust testi tegemisest, tehakse test läbi sunni. Kui

¹⁰⁴ F. Podda. Drink Driving Monitor. European Transport Safety Council's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU. - European Transport Safety Council 2013/1, No 18, p 7.

¹⁰⁵ J. Arnberg, S. Lord. Swedish Alcohol Policy – An Effective Policy? The Swedish Retail Institute 2009, p 5. – Available: www.brewersofeurope.org/docs/publications/HUI_2009_Swedish_alcohol_policy_study.pdf (03.05.2013).

¹⁰⁶ EK 26.03.2004, C-170/4, *Rosengren jt vs. Riksåklagaren*.

juhil tuvastatakse joove, riskeerib ta rahalise karistuse või vangistusega kuni 24 kuuks, lisaks juhtimisõiguse äravõtmisega alates ühest kuust kuni 36 kuuks. Rootsis on samuti karistus sõltuvusse seatud tarbitud alkoholi kogusest. Kui isiku joove jääb vahemikku 0,2-0,99 promilli, nähakse ette trahvid või vangistus kuni kuueks kuuks, juhtimisõigus võidakse ära võtta ühest kuust kuni kaheteistkümne kuuni. Karmimad karistused nähakse ette juhul, kui juhil tuvastatakse veres vähemalt 1,0 promilli alkoholi, samuti kui ta juhib autot ohtlikul viisil või on muul viisil mõjutatud alkoholi poolt. Sellisel juhul võib isikule rakendada vanglakaristust kuni kaheks aastaks või vähemalt 60 päevatrahvi, juhtimisõigus võidakse ära võtta vähemalt 12 kuust kuni 36 kuuks. Kui juhtimisõigus on ära võetud vähemaks kui 12 kuuks, siis väljastatakse talle taotluse esitamisel uus juhiluba. Kui juhtimisõigus on ära võetud kauemaks kui üks aasta, siis peab juht saama loa, et teha uuesti teha juhtimisõiguse testi ning seejärel läbima uuesti teooriakoolituse ja tegema juhtimistesti.¹⁰⁷

Karm alkoholipoliitika on ennast õigustanud - Rootsi liiklus on üks kõige turvalisemaid Euroopa Liidus. Rootsi jõudis aegade madalaimale tasemele liiklusrumade osas aastal 2010, kui liikluses hukkus 28 inimest 1 miljoni elaniku kohta, sellest 19 inimesel tuvastati joove.¹⁰⁸

Vastavalt Euroopa Komisjoni ja Rahvusvahelise Tervishoiu Organisatsioonile toimub Rootsis umbes 16% liiklusõnnetustest joobes juhtide osalusel.¹⁰⁹ Umbes 30% süüdimõistetud joobes juhtidest kordab oma tegu mõne aasta jooksul.¹¹⁰ Seega on Rootsi liiklusolukord võrreldes teiste riikidega väga turvaline, aga siiski on eesmärgiks võetud suurendamiseks veelgi liiklusohutust. Kui näiteks 2007. aastal läbiviidud politsei kontrolli käigus selgus, et ligi 99,71% juhtidest on teedel kained, 2010 aastal oli kained autojuhte 99,74%, siis 2020. aasta eesmärgiks on võetud viia kainete juhtide tase teedel 99,90%-ni.¹¹¹

Üks meetmetest, kuidas seda saavutada, on alkoholikk ning Rootsil on kavatsus seadeldist ja vastavat programmi rakendada järjest laialdasemalt. Juba aastal 1999 hakati juhtimisõiguse äravõtmise asemel pakkuma vabatahtlikku alkoholiku programmis osalemist.¹¹² Esmakordselt

¹⁰⁷ F. Podda (reference 18), p 44.

¹⁰⁸ F. Podda (reference 18), p 44.

¹⁰⁹ A. Clark. Drunk Driving: Is the Blood Alcohol Limit Too Liberal? - Time, 16.11. 2010.

¹¹⁰ C. Bax *et al.*, pp 60-61.

¹¹¹ L.O. Sjöström. Drink Driving in Sweden. Motorförarnas Helynkerhetsförbund 2011, p 3. – Available: www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_in_Sweden.pdf (03.05.2013)

¹¹² B. Bjerre. An Evaluation of the Swedish Interlock Program. - Traffic Injury Prevention 2003/6, No 4 (2), pp 98–104.

tutvustati alkoholiku kasutamise süsteemi Rootsile 1980ndate lõpus. Poliitikute ja organisatsioonide huvi oli tol ajal aga vähene. Sel ajal peeti võimatuks avaliku arvamuse kujunemist alkoholikusüsteemi kohta. 1999. aastal hakati korraldama aga eksperimenti kõikidele joobes juhtidele, sh esmakordsetele rikkujatele ja retsidiivsetele juhtidele. Selles programmis osalemisel oli inimesel, kes mõisteti süüdi joobes juhtimise eest, õigus jätkata oma sõiduki juhtimist kaheaastase katseaja jooksul, kui sõiduk on varustatud alkoholuga. Kogu programmi eest vastutas maakondlik omavalitsus, mis pärast taotluste saamist valis välja kõlblikud osavõtjad, analüüsis, säilitas ja kasutas kogu alkoholukult saadavat teavet, samuti kehtestas karistused programminõuete täitmata jätmise korral. Edasi nägi protsess välja järgmine:

1. lepingu sõlmimine alkoholiku varustajaga;
2. meditsiiniline läbivaatus;
3. tahteavalduse allkirjastamine;
4. avaldus saadetakse omavalitsusele ning peale heakskiidu saamist paigaldatakse sõidukisse alkoholukk;
5. Rootsi Teedeamet väljastab tingimusliku juhiloa;
6. järgnes täielik meditsiiniline ülevaatus umbes kolme nädala pärast;
7. iga kahe kuu tagant hooldus Rootsi Mootorsõidukite Inspeksioonis (inglise keeles *Swedish Motor Vehicle Inspection Company*) seadme kontrollimiseks ja kalibreerimiseks;
8. meditsiinilise kontrolli läbimine, tõendamaks oma kainust, hõlmas vere- ja uriiniproovide andmist iga kolme kuu tagant;
9. uue juhiloa väljastamine pärast programmi edukat läbimist.

Kui isik tahtis osaleda programmis, pidi ta selleks aktsepteerima programmitingimused, allkirjastades vastava tahteavalduse, võtma ühendust alkoholiku tarnijaga ja sõlmima ka temaga lepingu, sõitma Rootsis kaks aastat ainult sellise autoga, millel on paigaldatud alkoholukk, läbima korrapäraselt arstlikud läbivaatused ja viima auto iga kaheksa nädala tagant Mootorsõidukite Inspeksiooni.¹¹³ Seega olid programmi reeglid äärmiselt ranged. Ainult mõned hingamistestid, mis ületasid 0,2 promilli, oli lubatud programmi esimesel aastal. Teisel katseaastal ei tohtinud alkoholiidikaatoreid üldse ületada. Kui nõudeid ei täidetud, arvati

¹¹³ C.Bax *et al.*, p 60.

inimene programmist välja. Rootsi alkoholiku programm oligi mõeldud peamiselt selleks, et muuta osalejate alkoholi tarbimise harjumusi.¹¹⁴

Selle programmiga suudeti tõmmata tähelepanu erinevatele sidusgruppidele. Üha enam hakkasid poliitikud, organisatsioonid, ministeeriumid ja autotootjad positiivselt suhtuma autoluku kasutamisesse, kuna sellel ajal toimus joobes autojuhtid osalusel ligi 25-30% surmaga lõppenud liiklusõnnetusi ning iga päev oli teedel umbes 14 000 joobes juhti. Iga-aastased liiklusõnnetuste sotsiaalsed kulud (surmad, vigastused, vara kahjustamine), mis on põhjustatud alkoholist, ulatusid ligi 900 miljoni euro kanti. Kõige efektiivsemaks viisiks vähendamaks sotsiaalkulusid ja õnnetusi, peeti autoluku paigaldamist kõikidesse autodesse, selle asemel, et suurendada puhumiskontrolle teedel. 1999-2011. aastal läbiviidud programmi tulemusel selgus, et Rootsis ei pannud autoluku kasutamise algusaastatel ükski rikkuja enam toime uut süütegu. See fakt kinnitas veelgi enam alkoholiku efektiivsust.¹¹⁵ Lisaks kogeti, et alkoholiku programm suutis säilitada inimeste tööd, päästa abielusid ja muuta pikaajaliselt inimeste tarbimisharjumusi. Alkoholiku programmi nõrgad küljed olid aga järgmised: selles programmis osales kokku umbkaudu 8000 isikut, mis on 11% sihtrühmast, seega osalusprotsent oli äärmiselt madal, kusjuures 55% osalejatest pandi sõltuvuse või alkoholi kuritarvitamise diagnoos. Äärmiselt madalat osalust võisid tekitada eelkõige kõrged kulud (6500 eurot) ja 48% programmist osavõtjatest kukkusid välja, kuna ei suutnud täita programmi kõrgeid tingimusi.¹¹⁶ 6500 eurot maksev kaheaastane programm sisaldas järgmist: taotlus- ja osavõtutasu, arstlikku läbivaatust koos vereprooviga iga kolme kuu tagant, mille alusel väljastati tõend, alkoholiku rent ja uue juhiloa tasu, mis väljastatakse programmi lõppedes kui kõik programmitingimused on täidetud. Siiski täitsid 52% edukalt programmi, mis avaldas väga positiivseid tulemusi. Kokkuvõtvalt olid programmi tulemused järgmised:

- 48% osavõtjatest langesid programmist välja selle liiga rangete tingimuste tõttu;

¹¹⁴ B. Bjerre *et al.* A Swedish Alcohol Ignition Interlock Programme For Drink-Drivers: Effects on Hospital Care Utilization and Sick Leave. - Society For the Study of Addiction 2007, No 102, pp 564-568.

¹¹⁵ B. Bjerre, H. Bergmann. The Swedish Ignition Interlock Programme; Is it Possible to Forecast Which DWI Offenders Will Succeed in the Programme and Which Will Not? Glasgow: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety 2004.

¹¹⁶ O. Stenlund. Alcolock after drunk driving in Sweden. Dublin: Swedish Transport Agency 2012, p 9-12. – Available:

www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr_Olof_Stenlund_Presentation.pdf (03.05.2013).

- nende hulgast 45% arvati välja seetõttu, et nende õhus leidus alkoholi ajal, mil nad püüdsid käivitada autot, 38% ei suutnud tõestada oma kainust teisel aastal ja 17% lahkus programmist vabatahtlikult;
- juhid, kes täitsid programmi, vähenes retsidiivsus 60%-ni;
- need, kes täitsid programmi, vähenes oluliselt tõenäosus osaleda alkoholiga seotud õnnetustes;
- liikluskokkupõrgete arv osalejate seas vähenes sama palju nagu vajadus haiglaravi järele.¹¹⁷

Katseprogramm kestis 1999-2004 ning pärast programmi edukaid tulemusi, otsustas Rootsi valitsus 7.oktoobril 2004. aastal luua komisjoni, mis spetsialiseeruks autoluku süsteemi uurimisele. Pärast seda valmis „Rootsi Strateegia“ (inglise keeles *Sweden Strategy*), mille kohaselt pidi alates 2010. aastast paigaldama kõikidesse veoautodesse ja bussidesse alkolukud.¹¹⁸ Volvo, Saab ja Toyota, mille tehased asuvad Rootsis, ongi hakanud pakkuma võimalust osta sõiduk, millel on juba alkolukk paigaldatud. Alkoluku kasutamist on positiivselt käsitletud nii televisioonis, raadios ja erinevates ajalehtedes. See on kindlasti aidanud levitada teadmisi autoluku kasutamisest. Lisaks on traagiliste liiklusõnnetuste kajastamine joores juhtide osaluses pressis suuresti kaasa aidanud positiivse hoiaku kujundamisele alkoluku kasutamise osas. Kui Rootsis viidi läbi avalik arvamusküsitlus, mis viidi läbi sõltumatu instituudi poolt, siis selgus, et enamus (79%) küsitletutest toetasid alkoluku kasutamise seadust. Uuringust selgus ka see, et ligi 80% küsitletutest on valmis maksma umbes 200 eurot lisaks auto eest, mis on varustatud juba alkoluku süsteemiga.¹¹⁹

Täna on alkolukk kasutusel lisaks erasõidukitele ka ühistranspordis, eelkõige bussides. Alates 2010 jaanuarist on alkolukk nõutud kõikidele asutustele, kes ostavad, rendivad ja kasutavad sõidukeid kindlatel maanteelõikudel. Ühistranspordis kasutatakse seadmeid eelkõige ennetamise eesmärgil, nüüdseks on neid installitud rohkem kui 70 000 sõiduvahendil. Lisaks kasutatakse neid ka valitsuse- ja ametiautodes. Rohkem kui 5000 ametiautot on varustatud alkolukuga ja see number aina kasvab. Näiteks Rootsi

¹¹⁷ F. Podda (reference 18), p 49.

¹¹⁸ American Beverage Institute. Alcohol Detection Technologies: Present and Future. P 6. Available: http://interlockfacts.com/pdfs/090724_ABI_AlcoholDetectionTech_PresentandFuture.pdf (03.05.2013).

¹¹⁹ R.D. Robertson, W.G.M. Vanlaar, D.J. Beirness (reference 96), p 3.

autosõidukoolide ühendus on paigaldanud autolukud kõigisse oma 800 sõidukisse, kuna see suurendab nende usaldusväarsust.¹²⁰

Pärast mitmeid aastaid testimist, jõustus 2012. aasta jaanuaris alkolukualane seadus¹²¹, mida kohaldatakse kõikidele joobes juhtidele. Programmi eesmärgiks on kaasata programmi rohkem isikuid ning seetõttu on uuel süsteemil tugevamad stiimulid alkolukuprogrammis osalemiseks ning tagajärjed mitte valida tingimuslik juhiluba on rohkem märkimisväärsed. Nendele isikutele, kelle joove esimesel korral on väga kõrge või kes on retsidiivistid, kestab programm kaks aastat, ülejäänud isikutele rakendub üheaastane programm. Kui üheaastase programmi vältel selgub, et osaleja on alkoholisõltlane, pikendatakse perioodi kahe aastani. Vastav arstitõend tuleb esitada kuue kuu jooksul arvates ajast, mil algas tingimuslik periood. Arstitõend peab hõlmama tähelepanekuid kuue kuu jooksul ning selle alusel peab saama teha kindlaks, kas isikule on määratud diagnoos alkoholisõltuvuse või alkoholi kuritarvitamise kohta. Isikut loetakse alkoholisõltlaseks, kui diagnoos on tehtud tuginedes tunnustatud meditsiinilistele tavadele või kui kättesaadava informatsiooni põhjal on võimalik otsustada, et sellise diagnoosi kriteerium on täidetud. Alkoholi kuritarvitamiseks loetakse aine sellist kasutamist, mis vastab alkoholi kuritarvitamise kriteeriumitele või on alkoholi selline tarvitamine, mis ei ole ajutine ning mis on kahjustav meditsiinilisest seisukohast. Sellist kuritarvitamist saab samuti hinnata tuginedes vereanalüüsidele ja puhumistestidele tingimusliku perioodi jooksul, samuti muu teave mürgitusest, mis on tingitud alkoholist, näiteks isik on võetud vahi alla joobes oleku tõttu. Arsti hinnang peabki põhinema võetud vereproovidel, mida tehakse vähemalt kahel korral, ja uriini- või juuksekarvaproovidel, mida tuleb teha vastavalt vähemalt kahel ja ühel korral. Juuksekarvaproovi kasutatakse tuvastamiseks narkootikumide tarvitamist. See on oluline, kuna alkoluku programmi ei rakendata nendele, kes kasutavad narkootikume.

Need, kelle tingimuslik periood kestab kaks aastat, peavad esitama arstitõendi ühe aasta jooksul alates tingimusliku perioodi algusest. Tavaliselt algab tingimusliku perioodi arvestus päevast, mil juhiloa omanikku on teavitatud heakskiitavast otsusest tingimusliku juhiloa kohta, mis käsitleb ka tingimusi, mis on seotud alkolukuga. Pärast seda peab isik isiklikult

¹²⁰ European Road Safety Observatory. Alcolocks. - Available: http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/knowledge/Content/04_esave/alcolocks.htm (03.05.2013).

¹²¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om innehav av körkort med villkor om alkohol. TSFS 2011:71. – Available: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/2011/?rulenummer=2011_71 (05.05.2013)

minema Transpordi Agentuuri, saamaks teavet tarnija ja alkoluku paigaldamise kohta. Alkolukk tuleb sõidukisse paigaldada nelja nädala jooksul alates tingimusliku perioodi arvestuse esimesest päevast.¹²²

Ka puhumistestidele, mille läbi inimene tõestab, et ta on kaine, on esitatud omad nõudmised. Selleks, et alkolukule antud puhumistestid oleksid kehtivad, peab väljahingatava õhu maht olema vähemalt 1,2 liitrit. Kui alkomeeter näitab, et juht ei ole alkoholi tarvitanud, auto käivitub. Tavaliselt leiavad perioodilised testid aset 10-60 minuti jooksul pärast masina käivitamist. Perioodiline ajastus määratakse juhuslikult. Perioodiline test tuleb anda kuue minuti jooksul pärast vastava nõudmise saamist. Kui alkolukk on paigaldatud I klassi mopeedile või mootorrattale ning nõutav on kaitsekiiver, peab juht masina peatama ja tegema korduvtesti viieteistkümne minuti jooksul. Erandkorras tuleb perioodilisi teste teha iga 5-15 minuti jooksul, kui puhumistest näitab, et isik on joobes. Seejärel tuleb koheselt anda uus test ja kui see tulemus on puhas, tulebki teste anda iga 5-15 minuti jooksul. Kui perioodilisi teste ei tehta etteantud aja jooksul või kui test ebaõnnestub, hakkab tööle häirerežiim. Selleks, et häire maha saada, tuleb auto peatada ning mootor välja lülitada. Masina käivitub, kui antakse negatiivne joobetest. Teeninduses on isik kohustatud käima maksimaalselt iga kuue kuu tagant. Hooldust tohib läbi viia ainult selline ettevõtte, mis on määratud tarnija poolt. Kui leiab aset vähemalt üks alljärgevatest juhtumitest, tuleb läbi viia täiendav hooldus enne tavapärasest tähtaega, kui:

1. sõiduk on käivitatud viisil, et on teostamata jäetud vajalik hingamistest;
2. elektromootorjõud on akult ära võetud kolmel korral alates ajast, mil teostati viimane hooldus;
3. perioodilisi teste ei ole läbi viidud ettenähtud aja jooksul kolmel korral alates ajast, mil teostati viimane hooldus;
4. perioodilised testid on ebaõnnestunud kolmel korral alates ajast, mil teostati viimane hooldus;
5. puhumistest, mis tuleb teha enne auto käivitamist, on ebaõnnestunud viiel korral alates ajast, mil teostati viimane hooldus.

Täiendav hooldus peaks aset leidma võimalikult kiiresti pärast eelpool nimetatud asjaolude ilmnemist. Tingimusliku juhiloa omanik vastutab selle eest, et tema auto jõuaks teenindusse.

¹²² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om innehav av körkort med villkor om alkohol.

Kui täiendav hooldus ei leia aset seitsme päeva jooksul alates juhtumi ilmumisest, lukustab alkoholikk masina.¹²³

Rootsi Transpordi Agentuurile on antud õigus kehtestada regulatsioone alkoholiku installeerimisele, kasutusele ja järelevalvele, taotlustele, järelevalve- ja administratsioonitasule jms. Samuti peavad tarnijad vastama Rootsi Transpordi Agentuuri regulatsioonile (TSFS 2011:70)¹²⁴ ja Euroopa Elektrotehnilise Standardiseerimise Komisjoni poolt kehtestatud 50436-1 standardile ning seda kontrollib Transpordi Agentuur. Näiteks peab tarnija tagama alkoholiku funktsioneerimist ja pakkuma teenust kogu riigis, sealhulgas peab igas piirkonnas tagatud vähemalt üks teeninduspunkt, v.a juhul, kui igaüks, kes elab selles piirkonnas, on järgmise piirkonna teeninduspunktist vähem kui 100 kilomeetri kaugusel, samuti ei tohi mitte keegi asuda lähimast teeninduspunktist kaugemal kui 200 kilomeetrit. Samuti peab tarnijal olema Transpordi Agentuuriga tehnoloogiaalne kokkulepe, mis näeb ette erinevad protseduurilised reeglid tarnija jaoks, näiteks nagu peab tarnija tagama kindlad protseduurid selleks, et alkoholiku installeerimine ja hooldus viiakse läbi personali poolt, kellel on selleks õiged tehnilised oskused, meetodikirjeldus kalibreerimiseks ja protseduurid kindlustamiseks, et informatsioon isiku kohta kasutatakse turvalisel viisil. Samuti peab olema privaatsuskokkulepe, mis hõlmab isikuandmete töötlemist. Privaatsuskokkulepe peab varustajal olema Transpordi Agentuuri ja hooldust pakkuvate esindustega, tagamaks, et peale eelpool nimetatud asutuste ei saaks keegi ligipääsu andmetele ja informatsioonile, mis saadakse alkoholiku mälust.¹²⁵ Et saada vajalikud õigused, tuleb Transpordi Agentuurile esitada taotlus, mille läbivaatamine maksab 14,400 SEK-i.¹²⁶

Enne, kui oma sõidukisse alkoholikk paigaldatakse, peab see läbima tehnilise läbivaatuse, mis viiakse läbi heakskiidetud testimisagentuuride poolt. Testimisasutused kiidetakse heaks akrediteerimise kaudu vastavalt 9. juuli 2008 Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele nr 765/2008, mis esitab nõuded akrediteerimisele ja turujärelevalvele. Peale paigaldamist peab isik käima regulaarselt hoolduses, kus alkoholikut laetakse alla kogu informatsioon, lisaks kontrollitakse alkoholiku töötamist ja toimub selle kalibreerimine. Saadud informatsioon

¹²³ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om innehav av körkort med villkor om alkohol.

¹²⁴ Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av alkoholås. TSFS 2011:70. – Available: http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/2011/?rulenummer=2011_70 (05.05.2013)

¹²⁵ Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av alkoholås.

¹²⁶ Swedish Transport Agency. Alcolocks for drunk driving offenders, new system 2012. Frequently asked questions. Available: www.transportstyrelsen.se/en/road/Alcolock/Alcolocks-for-drunk-driving-offenders-new-system-2012/Manufacturers-Information/, 12.07.2011.

edastatakse alkoluku varustajale, kes omakorda saadab selle edasi Transpordi Agentuurile, kasutades FTP-failiedastusprotokolli (inglise keeles *file transfer protocol*). Viimane võimaldab turvalist failide vahetust kahe Interneti kasutava serveri vahel. Näiteks edastatakse Transpordi Agentuurile info asetleidnud sündmuste tüüpide osas, st mitu korda autot käivitati, mitmel korral autot käivitada ei lubatud, mitmel korral üritati seade lahti ühendada jms.¹²⁷

Uues programmis on alandatud ka kulusid selle arvelt, et enam ei pea osalejad tasuma haldustasu, samuti peab harvem käima teeninduses, et alla laadida kogu vajalik info ning vähendatud on ka meditsiinilise kontrollide arvu. Hinnanguliselt läheb üheaastane programm maksma 2400-3000 eurot (kulu ühes kuus 200-250 eurot) ja kaheaastane programm 3200-4800 eurot (kulu ühes kuus 133-200 eurot). Programmist väljakukkumise vähendamiseks on tehtud sellised uuendused nagu programmis osalejale antakse rohkem ja paremat informatsiooni selle kohta, kui oluline on järgida alkoluku kasutamise instruktsioone, samuti tehakse enne programmist eemaldamist rohkem hoiatusi kui enne ning on seatud kõrgemad nõuded alkoluku seadmele, et vältida testide valetulemusi jms.¹²⁸

Alkoluku programmist osavõtmine ei oma mingit mõju karistusele, mis on määratud joobes juhtimise eest - trahvid ja mõistetud vanglakaristus jääb jõusse, hoolimata sellest, et isik võtab osa alkoluku programmist. Alkoluku programmis osalemine mõjutab ainult juhtimisõiguse äravõtmist. Nendele, kes ei vali alkoluku programmi, rakenduvad karmimad karistused juhtimisõiguse äravõtmise perioodi osas. Need, kes keelduvad alkoluku paigaldamisest, nendel võetakse ära juhtimisõigus vähemalt üheks aastaks. Raske rikkumise korral ootab isikut ees vähemalt kaheks aastaks juhtimisõiguse äravõtmine. Samuti ei pea need, kes programmis osalevad, läbima uut juhtimistesti, et tagasi saada juhiluba.¹²⁹

Reeglina on programmi pikkuseks sõltuvalt joobeastmest ja korduvusest üks või kaks aastat. Pikem periood rakendub nendele isikutele, kes mõisteti süüdi raskendatud joobes juhtimise eest, st need kes on joobes sõidukit juhtinud korduvalt viie aasta jooksul ja nendel, kellel on diagnoositud alkoholism või alkoholi sõltuvus. Süsteem rakendub kõigile erasõidukitele, veoautodele, bussidele, mootorratturitele ja klass 1 mopeedidele (kategooriad B, BE, C, CE, D, DE, A ja AM). Isikutel on võimalus taotleda tingimuslikku juhiluba Rootsi

¹²⁷ O. Stenlund. Protection of Data in the Swedish Alcolock Program. Helsinki, Finland: Swedish Transport Agency 2012, p 7.

¹²⁸ O. Stenlund (reference 116), pp 17-23.

¹²⁹ O. Stenlund (reference 116), p 16.

Mootorsõidukite Inspeksioonis, mis teostab järelevalvet kogu programmi kestvuse vältel. Lisaks sellele kontrollib ja kiidab heaks alkoholuku seadmed.¹³⁰

Selleks, et osaleda alkoholuku programmis, ei pea ootama karistuse määramist, vaid taotluse võib Transpordi Agentuurile esitada juba siis, kui juhiluba on politsei poolt saadetud asutusele. Taotlusele tuleb lisada ka arstitõend ja allkirjastatud kinnitus, millega kinnitatakse programmitingimuste jälgimise nõustumist. Pärast seda, kui Transpordi Agentuur on kinnitanud osalemist, saab osta või rentida alkoholuku, misjärel see paigaldatakse autosse. Juhtida võib autot siis, kui väljastatud on tingimuslik juhiluba, mille tagaküljel on spetsiaalne kood. Alkoholuk on kasutaja isiklik seade ja see isik on vastutav kõigi puhumistestide eest, sõltumata sellest, kes neid teeb.¹³¹

Taotluste arv on järjest kasvanud. Ajavahemikul 01.01.2012-31.08.2012 on umbes 1323 juhti palunud Mootorsõidukite Inspeksioonil installeerida oma autosse alkoholuk, et nad ei kaotaks oma juhtimisõigust. See tähendab, et umbes 33% joores juhtidest on taotlenud programmis osalemist.¹³² Kuna uue alkoholuku programmi eesmärk oli muuta alkoholuku programm rohkematele joores juhtidele atraktiivseks, siis tundub, et see on täitnud oma eesmärgi.

3.3 Soome alkoholuku programm

Nii nagu kogu Euroopas, on Soomeski liiklusohutus viimaste aastate jooksul tunduvalt paranenud. Liiklusõnnetuste tagajärjel hukkunute arv on järjepidevalt vähenenud: kui 2008. aastal suri liiklusõnnetuste tagajärjel 373 inimest, siis 2011. aastal hukkus 292 ja 2012. aastal suri liiklusõnnetuste tagajärjel 254 inimest. Arvestades asjaolu, et Soomes on 5,3 miljonit elanikku, on 254 hukkunut suhteliselt hea tulemus, st 48 hukkunut ühe miljoni elaniku kohta.¹³³ Siiski ei ole ka Soomes rahuloluks põhjust, kuna joores juhte, kes ohustavad suurel määral liiklusohutust, tabatakse igal aastal umbes 21 000, st 60 juhti iga päev, kellest üks

¹³⁰ Swedish Transport Agency. Alcolock for DWI-offenders. – Available: <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Driving-licences/Alcolock/Alcolock-for-DWI-offenders/>, 03.03.2009.

¹³¹ Swedish Transport Agency (reference 126).

¹³² F. Podda (reference 104).

¹³³ TISPOL. Road Deaths 2008-2012. - Available: www.tispol.org/lifesaver/european-road-safety-situation/road-deaths-2008-2012 (03.05.2013)

kolmandik jääb vahele seetõttu, et nad satuvad liiklusõnnetustesse.¹³⁴ Veelgi enam – 23-25% liiklussurmadest on põhjustatud joobes juhtide poolt.¹³⁵ Seega on joobes juhtimine ka Soomes üks kõige suuremaid liiklusturvalisusprobleeme. Hoolimata asjaolust, et politsei kontroll on tugev, viies iga aasta läbi 1,2-1,8 miljonit juhuslikku puhumistesti, tabatakse 200 joobes juhi kohta hinnanguliselt kõigest üks joobes juht.¹³⁶ Seega on politseile vahele jäämise võimalus äärmiselt väike.

Soomes on alkoholipoliitika liberaalsem kui Eestis, olles siiski kooskõlas Euroopa Komisjoni soovitustega – nimelt loetakse kriminaalkodeksi¹³⁷ kohaselt juht joobes olevaks siis, kui tema alkoholisisaldus veres on vähemalt 0,5 promilli. Soomes ei eristata väärtegusid ja kuritegusid ning kõiki õigusrikkumisi nimetatakse „kuritegudeks“. Olenevalt õigusrikkumist kirjeldavast seadusest eristatakse sageli „kriminaalkodeksi kuritegusid“ ja „liiklusrikkumisi“. Seega on joobes sõidukijuhtimine liikluskuritegu, eristades joovet rasket joovest. Nagu enamuses Euroopa riikides, oleneb ka Soomes isiku karistus joobe raskusastmest. Vastavalt kriminaalkodeksile vastutab mootorsõiduki juht joobes juhtimise eest, kui tema veres on vähemalt 50 milligrammi alkoholi 100 milliliitri kohta. Raskeks jooveks loetakse seda, kui juhi 100 milliliitris veres on alkoholi 120 mg või rohkem või kui väljahingatavas õhus on alkoholi 0,53 mg või rohkem. Kui joove on vähemalt 0,5 promilli aga väiksem, kui 1,20, siis on karistuseks rahatrahv või maksimaalselt kuus kuud vangistust. Rahatrahvi miinimummäär on üks päevamäär, mis on 1/60 süüdlase keskmisest kuusissetulekust pärast maksude mahaarvamist ning varalise seisundi (võimalik trahvi suurendav mõju) ja võimalike elatusmaksete (võimalik trahvi vähendav mõju) arvessevõtmist. Kui isikul tuvastatakse raske joove, on karistuseks rahatrahv kuni 60 päevamäära või vangistus, mis võib olla maksimaalselt kaks aastat. Juhtimisõigus võidakse ära võtta, sõltuvalt asjaoludest, ühest kuust kuni viie aastani. Tavaliselt määrataksegi joobes juhtimise eest karistuseks rahatrahv, umbes kolmandik juhtudest on viinud vanglakaristuseni.

Teeveerel kasutab politsei joobe kontrollimiseks alkomeetrit. Kui see näitab nulli, aga siiski on selge, et juht on joobes, viiakse ta meditsiinilisele läbivaatusele. Kui alkomeeter näitab

¹³⁴ TISPOL. Finland: understanding public attitudes to drink-drive penalties. - Available: www.tispol.org/interview-room/written-interviews/finland-understanding-public-attitudes-drink-drive-penalties, 02.04.2012.

¹³⁵ European Transport Safety Council (reference 43), p 3.

¹³⁶ TISPOL (reference 134).

¹³⁷ Rikoslaki. 19.12.1889/39. – Available: www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki (03.05.2013)

joovet juhi väljahingatavas õhus, mis ületab piirmäära, siis viiakse isik kas politseijaoskonda, kus kasutatakse kontrolliks täppisalkomeetrit või tervishoiukeskusesse, kus tehakse veretest.¹³⁸ Politseikontrolli käigus on selgunud, et keskmine joobeaste on 1,6 promilli ja umbes 88% joobes juhtimisega seotud surmadest on põhjustatud just sellise joobeastmega juhtide poolt. On kindlaks tehtud, et kui raske joobes juhtimise (vere alkoholisisaldus vähemalt 1,2 promilli) korral on risk sooritada sama kuritegu 2,5 korda kõrgem kui teiste joobes juhtide puhul. Kõigist juhtidest, kes panevad toime vastava kuriteo, sooritavad ligikaudu pooled uue kuriteo joobes juhtimise alal.¹³⁹ Seega on Soomes suureks probleemiks joobes juhtide retsidiivsus.

Esimest korda tehti jõupingutusi võtta alkoholikk kui rehabilitatsioonivahend kasutusse isikutele, kellel on alkoholisõltuvus, aastal 1989. See ebaõnnestus ning uus uurimisprojekt viidi läbi aastatel 2005-2008, mis andis joobes juhtimise eest süüdimõistetud isikule võimaluse juhtida oma sõidukit legaalselt, st kui isik oli nõus paigaldama oma sõidukisse alkoholuku ja järgima sellele esitatavaid tingimusi, ei võetud temalt ära juhtimisõigust. Esialgses testimises osales kokku 302 juhti. Kuna programmi tulemused olid positiivsed, rakendati juba 01. juulil 2008 püsivat alkoholuku programmi, mille pikkuse üle otsustab kohus. Kohus võib määrata alkoholuku kasutamise üheks kuni kolmeks aastaks. Järelevalvega tegeleb politsei, kes jälgib juhtide tegevust info põhjal, mida võimaldab alkoholuku mälusalvesti.¹⁴⁰

Kui politsei tuvastab sõidukit juhtival isikul joobe, rakendab politsei koheselt isikule ajutist juhtimiskeeldu ja konfiskeerib isiku juhiloa. Vabatahtlikus programmis saab osaleda igäüks, kes elab alaliselt Soomes, on süüdi tunnistanud joobes juhtimise kuriteos ning kellelt ei ole juhtimisõigus ära võetud mingil muul põhjusel. Juhul, kui need tingimused on täidetud, võib esitada politseile või kui menetlus toimub kohtus, siis esitada see kohtule. Ka politsei võib anda loa alkoholuku installimiseks. Enne kui isikule antakse vastav luba, peab ta minema arsti või mõne muu tervishoiuprofessionaali juurde, arutamaks isiku alkoholitarbimise harjumusi, mõjutusi tervisele ja võimalusi rehabilitatsiooni jaoks. Isik peab arstilt küsima tõendit külastuse kohta, kus tuleb ära näidata ka visiidi põhjus. Tõend tuleb viia oma elukohajärgsesse politseijaoskonda, mis esitatakse koos taotlusega. Lisaks sellele on vaja

¹³⁸ Finnish Police. Drunken driving and Drugs. P 10. - Available: www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/Pages/3DEF6EF2FAABAF61C2256C3700306344 (03.05.2013)

¹³⁹ P. Jääskeläinen. Drink Driving in Finland. - Available: www.etsc.eu/documents/copy_of_Liikenneturva%20-%20Petri%20Jaaskelainen.pdf, 15.03.2012.

¹⁴⁰ K. Capek, *et al.* Voluntary test Use of Alcohol Interlocks in Finland. Lisbon, Portugal: 2010, p 2. – Available: <http://intranet.imet.gr/Portals/0/UsefulDocuments/documents/01955.pdf> (03.05.2013)

taotlusele lisada kaks fotot taotlejast, alkoluku paigaldamist tõendav sertifikaat ja sõiduki registreerimistunnistus, mis näitab erisust alkoluku osas. Kui nõutud dokumendid on esitatud, nõuab politseiametnik selle eest tasu. Isikul on õigus alkolukuga varustatud sõidukit juhtida siis, kui politsei on väljastanud vastava juhiloa. Nagu eelnevalt mainitud, on seda võimalik teha ka ilma kohtumenetluseta. Alkoluku juhiluba annab isikule õiguse juhtida ainult sellist sõidukit, mis on varustatud alkolukuga ja mille kohta on isik teavitanud politseid kandmaks sõiduki vastavasse andmeregistrisse. Ka teised isikud võivad sõidukit juhtida, aga testitulemuste eest vastutab isik, kelle suhtes teostatakse järelevalvet. Alkoluku kasutamise kulud jäävad vahemikku 110-160 eurot kuus ja kõik kulud peab katma juht ise. Seadet ei ole vaja ise osta, vaid seda saab ka tingimuslikuks perioodiks rentida.¹⁴¹

Samamoodi nagu teisteski riikides, kus on kasutusel alkolukk, ei käivitu sõiduk juhul, kui isiku väljahingatavas õhus on alkoholi rohkem kui piirmäär, mis on 0,2 promilli. Pärast esialgset ebaõnnestunud katset lukustub sõiduk viieks minutiks ja pärast teist ebaõnnestunud katset lukustub auto viieteistkümneks minutiks. Kui sõiduk on käivitatud, nõuab seade esimest korduvtesti 5-10 minuti pärast ja edaspidi iga 30-40 minuti pärast. Kui sel ajal tuvastatakse juhi väljahingatavas õhus alkoholi rohkem kui on lubatud või kui juht korduvtesti ei tee, hakkab tööle alarmisüsteem, mis kohustab juhti peatama sõidukit.¹⁴²

Seade viiakse teenindusse iga 60 päeva tagant ja juhul kui seda ei tehta, lukustub auto seitsme päeva jooksul. Alkoluku hooldusega tegeleb ettevõtte, mis on volitatud tootja poolt ja kellest on Soome Transpordi Agentuuri teavitatud. Kui sõidukil on tööle hakanud alarmisüsteem, lukustub sõiduk viie päeva jooksul alates alarmi tööle hakkamisest. Kui sõiduk on käivitatud või püütud käivitada ilma puhumistesti tegemiseta, lukustub sõiduk samuti viie päeva jooksul alates vastava sündmuse asetleidmisest.¹⁴³ Alkolukku saab paigaldada ainult sellistes töökodades, mis on volitatud tootjate poolt, kes omakorda on heaks kiidu saanud ametiasutustelt. Täpsemat teavet alkoluku kohta saab tootjate esindajatelt, kelle kontaktandmed on kättesaadavad transpordiohutuse ameti kodulehel. Samamoodi teavet, kus saab alkolukku installeerida, saab ameti koduleheküljelt. Pärast seda, kui alkolukk on paigaldatud selleks volitatud ettevõtte poolt, tuleb masin viia ülevaatusele, kus märgitakse ära

¹⁴¹ Police, Finnish Transport Safety Agency, Ministry of Transport and Communications. Alcolock-controlled Right to Drive. – Available: www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=191434&name=DLFE-11222.pdf&title=Alcolock%20info (03.05.2013)

¹⁴² K.Pylväs. Alcolock in Finland. – Available:

www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Pressemappen/Verkehr/safe___sober_2010.22.11/Pylvaes.pdf (03.05.2013)

¹⁴³ K.Pylväs, p 2 and pp 11-12.

tehtud muutused. Kui isik rikub programmitingimusi, tühistatakse tema tingimuslik juhtimisõigus ja samaaegselt rakendub keeld mitte juhtida sõidukit. Seda otsustab kohus.

Alates aastast 2005 on alkoholuku programm muutunud järjest enam populaarsemaks, tänaseks on ligikaudu 1700 alkoholuku paigaldatud erasõidukitesse, iga kuu lisandub umbes 50 uut osalejat. Pärast seda, kui tingimuslik periood on läbi, võib isik alkoholuku oma sõidukist eemaldada. Siiski jätavad umbes pooled isikutest alkoholuku endiselt oma sõidukitesse turvavahendina, hoolimata sellest, et nende programm on juba läbi. Kui seade eemaldatakse, peab sõiduk jällegi läbima ülevaatuset, milles tuvastatakse, et alkoholukk on ära võetud. Seejärel tuleb tingimuslik juhiluba tagastada politseile, misjärel väljastatakse tavapärase juhiluba.¹⁴⁴

2007-2008.a viidi Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhtimisel läbi teaduslik eksperiment alkoholuku kasutuse osas ühistranspordis. Selle käigus paigaldati 64 sõidukisse alkoholukk ja üle 100 juhi osales eksperimentis. Uurimustulemusena selgus, et alkoholukk ühistranspordis õigustab ennast. Tehnilised probleemid olid enamasti seotud pika ooteajaga, st alkoholukk oli jäetud sellisel temperatuuril sõidukisse, mille juures see ära külmus ning seetõttu läks selle töökorda saamisega aega. Osalejad kinnitasid, et alkoholukk andis neile enesekindluse selle suhtes, et nad on juhtimiseks sobilikus konditsioonis ja seeläbi aitavad parandada liiklusohutust. Mõnedele juhtidele ei meeldinud ajakulu, mis kaasnes seoses alkoholuku kasutamisega (tavaliselt on alkoholukk töökõlbulik 20-30 sekundi järele, aga teatud temperatuuril võib selle ülessoojenemine võtta mõned minutid) ja mõni neist leidis, et alkoholuku avalik kasutamine on piinlik. Ettevõtted, kes osalesid uuringus leidsid, et alkoholuku kasutamine tagab neile mõningase konkurentsieelise, kuna kliendid on seeläbi veendunud, et juht on kaine. Samuti leiti, et see aitab parandada ettevõtte mainet läbi tööjõukaitse, riskimaandamise ja kvaliteedikontrolli osas.¹⁴⁵

Pärast seda anti Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt välja soovitus rakendada alkoholuku kõikides kooli- ja lasteaiatranspordis. Loodeti, et see suurendab alkoholuku vabatahtlikku kasutamist. Siiski soovitus tulemusi ei andnud ning 01. augustil 2011.a võeti vastu seadus, mille kohaselt on alkoholuku kasutamine kohustuslik, kui transport on valdade, omavalitsuste või koolide poolt korraldatud ja transport saab riigitoetust. Seega akt ei rakendu igasugusele transpordile, mis tegeleb laste kooli ja/või lasteaeda viimisega. Hinnanguliselt on

¹⁴⁴ Police, Finnish Transport Safety Agency, Ministry of Transport and Communications, p 2.

¹⁴⁵ A. Vehmas, A. Sirkiä, T. Kinnunen, pp 20-21.

praegu kasutusel umbes 8000 alkolukku. Kõik alkolukud peavad vastama Soome riigi poolt kehtestatud nõuetele ja Euroopa alkoluku standardile EN 504361 või EN 50436-2. Soome Transpordi Agentuur on heaks kiitnud kaheksa erinevat tüüpi alkolukku, mida pakuvad viis erinevat tootjat. Tootjad omakorda volitavad väljaõppe läbinud töökodasid paigaldama ja hooldama alkolukke ning nende nimekiri on Transpordi Agentuuri kodulehel. Lisaks paigaldusele vajab alkolukk ka kalibreerimist, mis tavaliselt toimub iga kuu või kahesteistkümne kuu tagant. Kalibreerimisel väljastatakse isikule vastav tunnistus, mida peab hoidma sõidukis. Kalibreerimistähtaega tohib ületada maksimaalselt seitsme päeva võrra, vastasel juhul sõiduk lukustub. Seade ise tuletab meelde, millal on aeg seade kalibreerimisse viia.¹⁴⁶

2011. aastal viidi läbi ka uuring Soome valitsuse Transpordiuuringute Instituut (inglise keeles *Institute for Transport Studies*) poolt, selgitamaks välja, kuidas rakendatakse alkolukke professionaalsete juhtide peal ja kuidas kasutajad sellesse suhtuvad. Eelkõige pööratakse sellele tähelepanu just seetõttu, et raskeveokitega (eelkõige veoautod ja bussid) seotud liiklusõnnetused on äärmiselt raskekujulised oma suure massi tõttu. Professionaalsete juhtide osas täpne statistika joobes juhtimise osas puudub, aga hinnanguliselt osalevad raskesõidukid ligi 20% liiklusõnnetustest, mis lõppevad surmaga ja alkoholiga seotud liiklusõnnetuste osakaal on sealjuures 2,5%. Kuigi osalus on vähene, on äärmiselt raskete tagajärgede tõttu oluline teha kõik võimalik, et raskeveokisõidukite juhtide poolt on tagatud täielik ohutus alkoholi tarbimise osas.¹⁴⁷ Uuringusse kaasati takso-, bussi ja kaubaveojuhid ning ettevõtjad, kelle sõidukid on varustatud alkolukuga. Juhtide käest uuriti nende tausta, kogemusi seoses alkoluku kasutamisega ja nende hinnangut alkolukule ja joobes juhtimisega seotud probleemidele üleüldiselt. Selgus, et enamus juhtidest leidis, et alkoluku kasutamine ei seganud tööülesannete täitmist ning juhised alkoluku kasutamiseks olid piisavad. Kui küsiti juhtide arvamust alkoluku kasutussageduse osas, siis enamus leidis, et professionaalsed juhid peaksid hingamistesti teostama kas vahetuse alguses või pärast igat pikemat pausi. Juhuslikke teste ja hingamistesti tegemist iga kord enne auto käivitamist ei peetud mõistlikuks. Ligi pooled vastanutest paigaldaksid alkoluku ka omaenda sõidukisse juhul, kui see oleks odavam või siis kaasneks sellega kindlustussoodustus.¹⁴⁸

¹⁴⁶ A. Vehmas, A. Sirkiä, T. Kinnunen, p 5 and p 21.

¹⁴⁷ Ministry of Transport and Communications. Road safety 2006-2010. Finland: Vammalan Kirjapaino Oy 2006, p. 33. - Available: www.lvm.fi/files/road%20safety%202006-2010.pdf (03.05.2013)

¹⁴⁸ A. Vehmas, A. Sirkiä, T. Kinnunen, pp 34-37.

Uuringust selgusid ka praeguse seadusandluse, mis reguleerib alkoholiku kasutamist koolitranspordis, nõrgad kohad. Näiteks leidsid paljud, et kehtiv seadus ei takista piisava kindlusega joobes juhtimist ja seda eriti busside puhul, kus töö on vahetustega. Nimelt ei pea juht andma pidevaid puhumisteste senikaua, kuniks mootorit ei ole välja lülitatud kauemaks kui 44 minutit. Suurtes transpordiettevõtetes teostavad hommikusi kontrollid hooldusmehed, mis nõuab ka mootori käivitamist. Seega võib üks isik anda hingamisteste mitmekümnetesse bussidesse ja juhid, kes rooli istuvad, ei pea seda tegema. Seega soovitasid mõned juhid siiski juhuslikke testide kasutusele võtmist. Paljud juhid leidsid, et kergeim ja õiglaseim oleks see, kui alkoholikk oleks üks osa turvavarustusest, st kõikidele uutele sõidukitele paigaldatakse alkoholikud. Soome on teinud Euroopa Liidule ettepaneku lahendada antud küsimus rahvusvahelisel tasandil ja võtta eesmärgiks alkoholikud saaksid standarvarustuse osaks kõikides uutes masinates hiljemalt 2020. aastaks.¹⁴⁹

Tänaseks on alkoholiku programmi ja selle efektiivsust uuritud ka joobes juhtide peal, eesmärgiga analüüsida uue seadusandluse võimalusi, mis teeks alkoholikud kohustuslikuks kõikidele juhtidele, kes jäävad joobes juhtimisega vahele rohkem kui korra. 2011. a jaanuaris määras Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeerium töörühma uurimaks, kas alkoholiku kasutust võiks laiendada ka joobes juhtide peal. Uuringust selgus, et rohkem kui pooled juhtidest on varasemalt süüdi mõistetud joobes juhtimise eest enne, kui nad said tingimusliku juhtimisõiguse. 3,3% juhtidest jäi joobes juhtimisega uuesti politseile vahele ajal, mil nad osalesid alkoholiku programmis. Pärast alkoholiku programmi kehtivuse lõppu tabati 2,5% juhtidest sooritamas sama süütegu. Seega kui võrrelda nende isikute retsidiivsust, kes osalesid alkoholiku programmis nendega, kellele rakendus joobes juhtimise eest traditsioonilised karistused, oli alkoholiku programmis osalejate retsidiivsus oluliselt väiksem (vastavalt 5,8% ja 29-30%). Enamus juhte ütles, et alkoholiku kasutamine mõjutas nende alkoholitarvitamise harjumusi ja aitas neil vältida istumast rooli ajal, mil nad olid tarvitanud alkoholi. Põhinedes alkoholikudelt saadud informatsioonil, on alkoholikk ära hoidnud 12 000 korral joobes juhtimist ja üle 40 000 korral takistanud juhte, kelle alkoholisisaldus oli vähene, st suurem või võrdne 0,2 promilliga. Kolmandik juhtidest ütles, et nad jätaksid alkoholiku oma sõidukisse ka siis, kui programm on läbi.¹⁵⁰

¹⁴⁹ A. Vehmas, A. Sirkiä, T. Kinnunen, p 37 and p 42.

¹⁵⁰ TISPOL. Finland: an update on alcohol interlock effectiveness. – Available: www.tispol.org/news/spotlight/finland-update-alcohol-interlock-effectiveness (22.03.2013)

Keskmine alkoholuku programm kestis 506 päeva ehk vähem kui 18 kuud. Paljud alkoholuku kasutajad kaebasid teabe hankimise raskuse üle, eelkõige jäi inimestele selgusetuks enne otsuse tegemist, kas osaleda programmis või mitte, kui pikk on alkoholuku kasutusaeg. Selle pikkus jäi paljudele selgusetuks isegi ajal, mil nad alkoholuku programmis juba osalesid, sest kasutajad olid saanud erinevatelt asutustelt erinevat informatsiooni. Kohtute arvamuse kohaselt tekkis raskusi seaduse tõlgendamisel, teadmatusest, hooletusest ja inimlikest vigadest liialt lühikese tutvumisperioodi tõttu. Isikud suhtusid alkoholukku väga erinevalt. Ühest küljest leiti, et see on äärmiselt tüütu ja häbiväärne meeldetuletus joobes juhtimisest. Teisest küljest aga leiti, et alkoholukk on abistav vahend, ohutu reisikaaslane, mis takistas äpardusi. Enamus juhtidest leidis, et hingamistestide andmine avalikus kohas oli kohatu ja alandav. Mõned üksikud juhid tunnistasid, et varjasid seda inimeste ja koguni oma perekonna eest. Enamik juhtidel ei esinenud probleeme teabe hankimisega, aga 10-15% juhtidest leidis, et keegi ei osanud anda nõu küsimustes, mis olid seotud alkoholukuga või siis oli info ebaselge ja liiga üldine. Eelkõige väljendasid juhid soovi saada detailsemat infot müüjate ja paigaldajate asukohtade kohta, kohtumiste kohta arstiga, tingimusliku perioodi kestuse ja võimaluse kohta saada tingimuslik juhiluba juba enne seda kui kohus teeb vastava otsuse. Siiski võib öelda, et üldine teadmiste tase alkoholukkude ja nende kasutuse kohta on viimaste aastate jooksul tunduvalt paranenud, kuid siiski on vajalik rohkem suhtlust ja infot tingimusliku juhtimisõiguse kohta, nii kasutajate kui ka sellega tegelevate asutuste jaoks. Uuringu käigus tuvastati mitmeid puudujääke, äärmiselt oluline on need puudused kõrvaldada enne kui alkoholuku kasutamine tehakse sagedasemaks. Analüüsi tulemusel soovitatakse teha järgmised muudatused:

- 1) alkoholuku kampaania ja kodulehed, mille eesmärk on suurendada teadmiseid alkoholuku ja tingimusliku juhtimisõiguse kohta;
- 2) tuleks koostada selged juhised tingimusliku juhtimisõiguse kohta kohtute, politseiasutuste ja tervishoiutöötajatele;
- 3) võimuasutused peaksid kindlaks määrama ja heaks kiitma kõik protsessid, mis on nõutud seoses alkoholuku kasutamisega seadme tootjate või nende esindajate poolt;
- 4) juhtimisõiguse äravõtmise pikkus tuleks võrdsustada tingimusliku perioodi pikkusega;
- 5) tavaline juhtimisõigus tuleks taastada alles siis, kui alkoholuku andmetest nähtub, et isik pole viimase kuue kuu jooksul andnud kordagi hingamistesti, mis näitaks alkoholisisaldust. Juhul kui juht on üritanud autot käivitada joobes, peaks politsei pikendama tingimusliku juhtimisõiguse pikkust selle ajani, mil kuus kuud pole antud ühtegi sellist puhumistesti või suunama isiku tervishoiutöötaja juurde hindamiseks;

- 6) tervishoiutöötaja peaks hindama iga üksikisiku vajadust arstikülastuse osas, nt ühest kuni kolme sessioonini;
- 7) lühikest sõidukeeldu tuleks kaaluda kõikidele isikutele, kes jäävad joobes juhtimisega vahele ja enne kui isikule antakse tingimuslik juhtimisõigus;
- 8) seadmete tootjad ja importijad peaksid parandama alkoholuku kasutusjuhendit ja jätkama tehnilisi arenguid probleemide leevendamiseks, näiteks nagu ülessoojendamisaja lühendamine jms;
- 9) igasuguseid hooldustöökodasid tuleks informeerida alkoholuku käsitlemise kohta ajal, kui nad teostavad autodele hooldusi.

Uuring ei ole veel lõppenud ning edaspidi keskendutakse esmarikkujate ja retsidiivsete joobes juhtide alkoholuku kasutamise mõjudele ja juhtumitele, mil sõidetakse joobes ajal, kus alkoholuk on kasutusel.¹⁵¹

Transpordi- ja Kommunikatsiooniministeeriumi töögrupp on soovitanud muuta karmimaks karistusi joobes juhtimise eest, mis seeläbi samuti suurendaks alkoholukkude kasutamist. Rangemad meetmed tagaksid alkoholuku püsivama kasutamise, tehes seadmest mitte ainult karistuslikku funktsiooni, vaid ka vahendi, mis muudab inimeste käitumisharjumusi. Isikutele, keda on korduvalt süüdi mõistetud joobes juhtimise eest, soovitab töögrupp, et alkoholuku programm peaks neile kehtima vähemalt kaks aastat.¹⁵² Ka toetavad Soome elanikud karmimaid karistusi joobes juhtidele – näiteks 2011. aastal toetas vastanute hulgast 80% inimestest senisest rangemaid karistusi.¹⁵³

Küsitlustest selgus, et 60% isikutest on muutnud oma joomisharjumusi, st joovad tunduvalt vähem või on joomise üldse lõpetanud. 29% alkoholuku kasutajatest tunnistas, et nad on õppinud mitte jooma siis, kui on vaja sõita. 63% kasutajatest arvas, et alkoholuk kõikidele joobes juhtidele on väga vajalik, 25% arvas, et üpriski vajalik ja kõigest 3% vastanutest leidis, et see on pigem mittevajalik.¹⁵⁴ Seega on Soome teadlased jõudnud järeldusele, et praegune vabatahtlik alkoholuku kasutamise süsteem ja tingimused on töötanud suhteliselt hästi. Siiski

¹⁵¹ TISPOL (reference 150).

¹⁵² Ministry of Transport and Communications. Working Group: Stricter sanctions for drink-driving offences. – Available: www.lvm.fi/web/en/pressreleases/-/view/3329111, 20.02.2012.

¹⁵³ TISPOL (reference 134).

¹⁵⁴ M. Löytty. Alcohol Interlocks in Finland. Alcohol Interlock Symposium. Finnish Transport Safety Agency 2012, p 5. – Available: <http://interlocksymposium.com/presentations/1005-1105-Marital%C3%B6ytyy.pdf> (03.05.2013)

tuleks süsteemi parandada, et suurendada veelgi selle kasutust alternatiivina juhtimisõiguse äravõtmisele.

3.4 Soovitusi Eestile

Käesoleva töö autor leiab, et Eestis peaks vastu võetama seadus, mille kohaselt tohiks joobes juhtimise eest süüdimõistetud isik omada tingimuslikku juhtimisõigust, kui tema sõidukisse oma paigaldatud alkolukk. Enne seda tuleks käivitada aga katseprojektiga, mille eesmärk oleks välja selgitada, millistel tingimustel oleks alkoluku kasutamine efektiivseim.

Katseprojektiga tuleks alustada võimalikult varakult, kuna statistika näitab, et joobes juhtide süütegude arv on hakanud jälle kasvama. Eesti peaks andma selgeid märke, et joobes juhtimine on äärmiselt taunitav ning kui tehniliste vahendite abil on võimalik seda vähendada, tuleks seda kindlasti teha.

Soomes ja Rootsis tehti kohustusliku alkolukkudega algust reisijaid vedavate ja raskeveosõidukite peal, samuti on sarnaselt alustanud ka kogu ülejäänud Euroopa. Seeläbi on suurendatud reisijaveoteenust pakkuvate ettevõtete usaldusväärsus, liiklusohutus on suurenenud ning alkoluku-alane teavituskampaania on algust saanud. Kuna katseprojektid on näidanud, et alkolukk on avaldanud suurt efektiivsust joobes juhtide retsidiivsuse ärahoidmisel, on esialgselt rakendatud alkoluku vabatahtlikku programmi ka riskigrupi, st joobes juhtide, peal. Enamasti kasutatakse alkolukku retsidiivsete juhtide ja/või selliste esmakordsete rikkujate peal, kellel on tuvastatud raske joove.

Käesoleva töö autor leiab, et sarnast järk-järgulist rakendamist tuleks teha ka Eestis. Näiteks Soomes võeti katselise programmi käivitamiseks ühendust erinevate ettevõtetega ning nendest viis takso-, bussi- ja kaubaveoga tegelevat ettevõtet kaasati vabatahtlikku katselisse projekti. Projekt on tavaliselt lühiajalisem kui riskigrupi rakendamise puhul, kuna kui seadet kasutatakse ennetava meetmena, ei ole vaja isikuid ümber kasvatada ning seetõttu ei rakendada tüüpilist alkoluku programmi, kus isikutel on vaja läbida kohustuslikud arstlikud kontrollid jms.

Paralleelselt tuleks käivitada ka vabatahtlik alkoluku katseprogramm riskigrupi puhul, kus joobes juhtimise eest süüdimõistetud isikutele antakse võimalus jätkata legaalselt sõitmist, kui nad on nõus paigaldama oma sõidukisse alkoluku ja järgima programmitingimusi.

Tingimuslikku juhtimisõigust peaks saama taotleda eelkõige kohtuvälise menetleja kaudu, kui aga menetlus on jõudnud kohtusse, peaks olema võimalus ka seal vastav taotlus esitada. Tingimusliku juhiloa peaks väljastama Eesti Riiklik Autoregistri Keskus. Vabatahtlikus katseprogrammis peab saama osaleda igaüks, kes elab alaliselt Eestis, on toime pannud joobes juhtimise süüteo ning kellelt ei ole juhtimisõigus ära võetud mingil muul põhjusel. Seega vabatahtliku katseprogrammi puhul ei omaks tähtsust see, kas isik on esmakordselt süüdi mõistetud joobes juhtimise eest või on tegu retsidiiviga. Käesoleva töö autor on seisukohal, et selline alternatiivne meede tuleks ette näha kõigile joobes juhtidele, kuna eelkõige on tegemist siiski vahendiga, mis muudab inimese käitumisharjumusi ja tagab liiklusohutuse tunduvalt paremini kui juhtimisõiguse äravõtmine. Isegi juhul, kui inimesel ei ole harjumust alkoholi tarvitada ja seejärel sõidukit juhtida ning isikul oli see ainuke süüteo toimepanemise kord, on see selge märk sellest, et inimene ei tunneta alkoholi mõju ning seetõttu püsib risk panna toime korduv süütegu sama kõrge, kui retsidiivsete juhtide puhul.

Tavaliselt kestab programm nendele isikutele, kelle joove esimesel korral on väga kõrge või kes on retsidiivistid, kaks aastat, ülejäänud isikutele rakendub üheaastane programm. See on väga pikk aeg arvestades seda, et tavaliselt peab paari kuu tagant arsti juures nõustamisel ja kontrollis käima. Kui programmis osalemine on vabatahtlik, selle osalemiseks esitatavad tingimused on kõrged ja osalemine koormav, siis ei ole alkoluku kasutajaid kindlasti palju. Praegu on Eestis rakendatava juhtimisõiguse äravõtmisperiood väga lühike, ainuüksi selle asjaolu tõttu ei pruugi alkoluku kasutamine sihtgrupi jaoks atraktiivsena tunduda.

Näiteks 2012. esimesel poolaastal võeti kuriteo eest juhtimisõigus ära kõige sagedamini kolmeks kuuks. Juhtimisõiguse äravõtmist üheks kuni kolmeks kuuks rakendati koguni 64% juhtudel ja 13-36 kuud juhtimisõiguse keeldu rakendati ainult 9% juhtudel.¹⁵⁵ Seega kui inimesel on valik, kas talle rakendatakse juhtimisõiguse äravõtmist kuriteo eest näiteks üheks kuuks või ta osaleb alkoluku programmis kaks aastat (sellist pikkust rakendavad teised riigid kurjategijate või raske joove korral), valivad tingimusliku juhtimisõiguse ilmselt väga üksikud inimesed. Kuna eelkõige on sihtrühmaks retsidiivistid ja/või raskes joobes isikud ja nad on liikluses tunduvalt ohtlikumad, lisaks on uuringud näidanud, et vähemalt pooltel sellistel on alkoholisoolevõime, tuleks nendele rakendada väga range karistus (näiteks minimaalne juhtimisõiguse äravõtmise pikkus on 24 kuud) ja alternatiivina anda neile valida alkoluku

¹⁵⁵A. Ahven (viide 35), lk 7.

programmi. Sama süsteemi tuleks kasutada ka esmarikkujate peal. Siis oleks inimesel võimalus ka edaspidi sõidukit kasutada, samuti alustada oma harjumuste muutmistega, olles seejuures kaasinimestele ohutu liikleja. Seda kõike võimaldab alkolukk.

Kui inimene otsustab valida alkoluku programmis osalemise, võiks riik eelkõige eeskuju võtta Rootsist, kus on kõige pikaajaliselt ja edukamalt kasutatud alkoluku programmi. Rootsi erinevus teiste riikide ees on see, et alkoluku programmis osalemiseks ei pea ootama karistuse määramist, vaid taotluse võib vastavale ametile esitada juba siis, kui juhiluba on politsei poolt saadetud Transpordiagentuurile. Sama süsteemi võimaldatakse ka New Mexico, kuid ülejäänutes riikides, kes kasutavad alkolukku, peab olema süüdimõistev otsus joores juhtimise eest ning määratud karistusena juhtimisõiguse äravõtmine. Osades riikides on nõue enne kanda ära teatud aeg karistusena määratud juhtimisõiguse äravõtmist ja alles siis saab taotleda osalemist alkoluku programmis. Autori arvates ei ole selline tingimus õigustatud, kuna erinevad uuringud on näidanud, et süüdimõistetud isikud jätkavad paljudel juhtudel sõitmist illegaalselt. Kui nad selle aja jooksul jätkavad juhtimisõigusega sõitmist, siis neil ei ole enam huvi alkolukku kasutada ning harjumused jäävad samaks. Seega äärmiselt oluliseks tuleb pidada võimalikult varajast võimalust taotleda alkoluku programmis osalemist.

Alkoluku kui seadeldise töötamis- ja spetsiifilisemate programminõudete, st kui palju on lubatud valeteste, mitme minuti tagant antakse korduvteste, kui tihti tuleb käia alkolukku kalibreerimas ja andmeid maha laadimas, väljatöötamisel tuleks lähtuda Rootsist. Võrreldes katseprogrammiga on Rootsi uus programm vähem karmim, kus on välja töötatud tingimused, millal on alkoluku kasutamine mugav ja suhteliselt lihtne. Seeläbi on oluliselt suurenenud alkoluku programmis osalemine, kuna alkoluku kasutamine on kerge ja programmitingimused on vähem koormavad. Siinkohal ei hakka käesoleva töö autor programminõudeid ja alkoluku töötamistingimusi uuesti välja tooma, kuna neid on eelnevalt käsitletud käesoleva töö kolmanda peatüki teises alapunktis.

Nõuded alkolukkudele peaks olema kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega ning kooskõlas Euroopa standardiga. Eekujuks võiks jällegi võtta Rootsi, kus on alkolukkudele ja nende müüjatele esitatud nõuded väga kõrged. Ka alkolukkude müüjatele tuleks Vabariigi Valitsuse määrusega kehtestada nõuded, millistele tingimustele peab alkoluku müümist taotlev müüja vastama. Autor leiab, et need nõudmised peaks olema väga kõrged, kuna vastasel juhul saab alkoluku müüjad olema väga palju, mis tingib omakorda alkoluku

kasutajate raportite kokkuvõtete formaalse ja sisulise erinevuse ning seetõttu on ametiisikutel seda keerulisem kontrollida. Kui on palju müüjaid, siis see ilmselt omaks mingisugust mõju alkoholiku hindadele, aga autor leiab, et see oleks suhteliselt väike, kuna enamus kulust moodustab arstlikud kontrollid. Nendele isikutele, kes sooviks programmis osaleda, aga nende sissetulekud seda ei võimalda, peaks abi andma riik.

Alkoholikult info mahalaadimine peaks aset leidma hoolduses, kus toimuks ka alkoholiku kalibreerimine, et vältida kasutajate jooksumist erinevate asutuste ja ettevõtete vahet. Hooldusettevõtted peavad kindlasti sõlmima konfidentsiaalsuslepingu järelevalveasutuste ja müüjaga. Konfidentsiaalsusleping tuleks järelevalveasutusel sõlmida ka alkoholiku müüjaga, kes edastab alkoholikult saadava info hindamisse Hooldusettevõtete väljakoolitamine peaks jääma müüjate kohustuseks ja vastutuseks.

Enamus riikides tegelevad info töötlemise ja jälgimisega transpordi agentuurid, mis kuuluvad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse. Eestis sellist asutust ei ole, kuid oma funktsioonide poolest on transpordi agentuuridele kõige sarnasem ilmselt Maanteeamet. Üks võimalus ongi laiendada Maanteeameti tegevusala ja koolitada välja vastavad ametnikud, kes hakkaksid saadud infot analüüsima.

Kindlasti peaks olema sätestatud ka see, milline peab olema odomeetri näit ja mitu hingamistesti on kuude lõikes tehtud, kindlustamaks seda, et alkoholiku programmis osaleja ikka kasutab seda sõidukit, millele on paigaldatud alkoholikk.

Alkoholiku programmi tingimuste rikkumine peaks kaasa tooma erinevaid tagajärgi, millele ei järgneks kohe programmist eemaldamine. Kuna rikkumiste osatähtsus on erinev, peaks ka tagajärg olema erinev. Näiteks see, kui esmase puhumise käigus on antud puhumistest, mis näitab, et isik on joobes, on tunduvalt väiksem rikkumine kui see, kui isik on perioodiliste testide andmise ajal joobes, samuti see, kui seade on tahtlikult lahti ühendatud. Ühel juhul ei hakata sõidukit juhtima, teisel juhul juhatakse masinat ilmselt joobeseisundis. Kõige äärmuslik meede oleks programmist eemaldamine, aga teatud juhtudel tuleks kaaluda näiteks programmi pikendamist. Alkoholiku programmi algusajal tuleks lubada rohkem eksimusi, kuna selle kasutamisega harjutakse ja täpsete juhiste selgekssaamine võtab aega, aga näiteks viimasel programmis osalemise kolmel kuni kuuel kuul ei tohiks lubatud olla ühtegi eksimust või siis on seda lubatud teha, aga väga vähesel määral. See on äärmiselt oluline, kuna laitmatu

programmitingimuste järgimine on märgiks, et inimene on muutnud oma tarbimisharjumusi ning programm on oma eesmärgi täitnud ja isik on liiklusele ohutu.

Pärast seda, kui alkoholiku vabatahtlik katseline programm on läbi viidud reisijate vedu korraldavates sõidukites ja raskeveokites ning joobes juhtimise eest süüdimõistetud isikute seas, tuleks esialgsete positiivsete tulemuste saamisel rakendada seda ka kohustuslikus korras. Kui alkoholukku rakendada ennetava vahendina reisijate vedu korraldavates sõidukites ja raskeveokites, suurendaks see eelkõige teenust pakkuvate sõidukite usaldusväärset tarbijate hulka, suurendades seeläbi inimeste teadlikkust alkoholiku osas. Kuna alkoholiku kasutamine ei ole vabatahtlikus korras suurt rakendust leidnud, tuleks võtta eeskujuks ülejäänud Euroopa riigid ning teha alkoholiku kasutamise kohustus kõikidele raskeveokisõidukitele ja nendele, kes korraldavad reisijate vedu. Siinkohal tuleks kindlasti võtta õppust Soome kogemustest, kus uuringu tulemustest selgus, et kui alkoholukku tuleb kasutada ainult siis, kui mootorit tahetakse käivitada (st korduvtest vaja teha ei ole), ei hoia see piisaval määral ära joobes juhtimist. Seetõttu tuleks kindlasti rakendada korduvtest ka siis, kui alkoholukku kasutatakse ennetava vahendina. Riigi poolt tuleks kasutatavatele alkoholukudele määrata äärmiselt kõrged tehnilised nõuded, kuna kui alkoholiku kasutamine on raskendatud ja see ei ole piisava tundlikkusega, andes valetulemusi, tekitab see kasutajates tõrksust ning üldsus näeb selles pigem „tüütut“ seadeldist, mitte kui abistavat vahendit joobes juhtimise ärahoidmisel.

KOKKUVÕTE

Käesolevas töös leidis kinnitust, et joobes juhid on peamiseks ja üheks kõige ohtlikumaks probleemiks liikluses, olles ohuks nii iseendale kui ka kõikide teiste liiklejate suhtes. Joobes juhtide süütegude arv on hakanud viimasel aastal jälle suurenema ning käesoleva töö autori arvamuse kohaselt peaks riik andma selge sõnumi, et joobes juhtimine on äärmiselt tõsine süütegu. Eestis on küll karistuspoliitika muutunud rangemaks joobes juhtide suhtes, seades näiteks karistuse suuruse sõltuvusse alkoholijoobe raskusest ning nendele, kelle joove on 1,5 promilli või suurem, loetakse kurjategijateks, aga siiski näitab statistika, et pingutused pole olnud piisavad, kuna joobes juhtimine on endiselt üks peamisiid liiklussurmade põhjuseid. Mõjusaid meetmeid, mis kasvataks inimest ja tema tarbimisharjumusi ümber, on vähe. Üks efektiivseim, ökonoomseim ja enimrakendatav karistus joobes juhtimise eest on juhtimisõiguse äravõtmine, kuigi ka sellel on omad puudused. Nimelt hoiavad 25%-75% süüdimõistetud isikutest karistuse kandmisest kõrvale, eesmärgiga lihtsustada oma igapäevaolu.¹⁵⁶ Lisaks näib, et traditsioonilised karistused joobes juhtimise eest ei täida paljudel juhtudel oma eesmärki, kuna nende mõju on lühiajaline, mistõttu on ka korduvkuritegevuse määr kõrge.

Paljud riigid on selliste tagajärgede vähendamiseks kasutusele võtnud alternatiivkaristusena alkoluku, mille peamine eesmärk on muuta joobes juhtimise eest süüdimõistetud isiku tarbimisharjumusi, samas võimaldades tal jätkata mugavalt oma igapäevaolu. Pärast mitmeid aastaid uurimist ja katsetamist, on jõutud selgusele, et alkolukk on joobes juhtimise ärahoidmisel väga efektiivne – alkoluku kasutamise ajal on retsidiivsus vähenenud 50-95%.¹⁵⁷ Näiteks Soomes on lühiajalisel kasutusel alkolukk ära hoidnud joobes juhtimist 12 000 korral ja üle 40 000 korral takistanud juhte, kelle alkoholisaldus oli vähene, st suurem või võrdne 0,2 promilliga.¹⁵⁸

Käesoleva magistr töö üheks peamiseks eesmärgiks oli leida vastus küsimusele, kas ka Eesti peaks võtma kasutusse alkoluku. Autori arvates tuleks alkolukk kindlasti kasutusele võtta. Kuna Eesti kriminaalpoliitika üheks peamiseks eesmärgiks on korduvkuritegevuse ennetamine ning on tõestatud, et alkolukk on retsidiivsuse vähendamiseks efektiivne meede,

¹⁵⁶ J.L. Nichols, H. Laurence Ross, p 103. – Available: http://profiles.nlm.nih.gov/nn/b/c/y/b/_/nnbcyb.pdf (12.03.2013)

¹⁵⁷ J. Mejeur, p 21.

¹⁵⁸ TISPOL (reference 150).

on selle kasutuselevõtt õigustatud ja vajalik. Kui on mingisuguseid tehnilisi vahendeid, millega saab joores juhtimist vähendada, tuleb seda teha.

Ükski seadeldis ei ole aga ideaalne ning ka alkoholukul on omad puudused, millega tuleks rakendamisel arvestada. Näiteks on kasutajad öelnud, et alkoholuku seade soojeneb liiga kaua ja seetõttu on teda teatud tingimustel, eelkõige talvel suurte miinuskraadidega, ebamugav kasutada. Lisaks sellele töid inimesed välja tundlikuse probleemi. On olnud juhtumeid, kus alkoholukk on andnud valetulemusi, kuna reageeris hambapastale. Selliste juhtumite vältimiseks soovitatakse enne puhumistesti andmist võtta paar lonksu vett. Kuigi need probleemid näivad olevat väikesed, tekitab see inimestes ebamugavust ja seeläbi ka tõrksust. Kui inimesed on negatiivselt meelestatud, ükskõik mis põhjustel, on selle kasutajaid oluliselt vähem. Osalejate arvust sõltub otseselt aga mõju liiklusohutusele. Seega on äärmiselt oluline vähendada sihtgrupi vastupanu ja üks eeldustest on see, et tehnoloogia peab olema väga kergesti kasutatav. Lisaks on inimestel seadme kasutamine valmistanud mõningast piinlikkust, aga seda saab vähendada näiteks erinevate teavituskampaaniatega, mille kaudu hakkaks inimesed rohkem alkoholuku efektiivsusest aru saama ja seeläbi võib suurened ka alkoholukkude ennetav kasutus erasõidukites turvavarustuse osana.

Tehnoloogiliste arengutega on järjest keerulisemaks tehtud ka alkoholuku kasutamisest kõrvalhoidmine. Kui mõned aastad tagasi oli aktuaalne see, et keegi muu kaine isik puhus kohustatud isiku asemel alkoholuku või kasutati teist autot, siis tänaseks on sellised võimalused miinimumilähedased. Muu kaine isiku kasutamist välistab suuresti see, et alkoholukudel on korduvtestid. Kasutaja ei tea mitte kunagi, millal tal on aeg anda teine, kolmas, neljas test, kuna need toimuvad erinevate etteteadmata ajavahemike jooksul. Neid võimalusi, kus joores juht on roolis ja kaine isik on pidevalt kõrval, kes korduvtestide annab, peab autor väga väikseks, kuna alkohol küll põhjustab inimestes põhjendamatut enesekindlust ja soodustab tavapärasest suuremate riskide võtmist ning hulljulget käitumist auto juhtimisel, siis kainenel inimestel seda ei juhtu ning enamus keelduvad riskimast. Teise auto kasutamise võimalus on samuti rakendatud, kuna paljud seadusandlused näevad ette miinimum puhumistestide arvu, mida peab teatud perioodil tegema ning samuti peab suurenema odomeetri näit. Seega alkoholukuga varustatud auto mittekasutamine on välistatud.

Teiseks eesmärgiks seadis autor leida vastus küsimusele, mida oleks Eestil teiste riikide kogemusest õppida ning millistel eeldustel oleks alkoholuku kasutamine efektiivne abinõu

joobes juhtimise edaspidisel ärahoidmisel, kui on aset leidnud vastav süütegu. Kindlasti suudab alkoholikk ka iseenesest ära hoida joobes juhtimist, kuid äärmiselt efektiivseks on see osutunud siis, kui rakendatakse koos alkoholukuga ka vastavat programmi.

Selleks, et alternatiivkaristuse tulemus oleks maksimaalne, on väga tähtis rakendada programmi õigesti ja sellistel tingimustel, mis sobituvad ühiskonda arvestades selle eripärasid. Alkoholiku programmide peamine kitsaskoht on selle vähene osalusmäär, kuna programmid on enamasti vabatahtlikud, st inimesele antakse võimalus valida alkoholiku paigaldamine ja programmis osalemine juhtimisõiguse äravõtmise asemel. Sihtgrupiks on eelkõige korduvkurjategijad, kuna tulenevalt nende käitumisest näib, et nad ei suuda kontrollida oma joomisharjumusi. Neid ei kasutata aga üksnes siis, kui inimene mõistetakse süüdi purjus peaga juhtimise eest, vaid ka selleks, et taolisi rikkumisi ennetada. Ennetamise mõttes kasutatakse alkoholukke reeglina taksodes, bussides ja veoautodes.

Rootsi kogemusi vaadates võib öelda, et programmitingimused ei tohi olla väga karmid, lubatud peavad olema mõningased rikkumised, eriti seetõttu, et selle õige kasutamine ja programmitingimustest arusaamine võtab aega. Riikides läbiviidud uuringutest nähtub, et väga mitmed osalejad on kurtanud infopuuduse üle ja isegi ametnikud, hooldajad ega müüjad oska päris täpselt nende küsimustele teadmatusest vastata. Autor leiab, et selline olukord saab tekkida ainult juhul, kui programmiga tutvumise periood on jäetud väga lühikeseks. Enne katsetamist ja vastava seadusandluse vastuvõtmist tuleks kokku panna väga selged juhised ja läbi viia teavituskampaaniad alkoholiku programmi taotlemise, tingimuste ja tagajärgede suhtes. Kõige tähtsam on, et kõik protsessis osalejad oleksid teadlikud igasugusest infost ja sellest, kuidas seade töötab, mis on selle nõrgad kohad ja kuidas neid ületada. Samuti on autori seisukohalt äärmiselt oluline, et juhtimisõiguse äravõtmise ja alkoholiku programmis osalemise vahele jääks minimaalne aeg. Kui tingimuslikku juhtimisõigust saab taotleda alles pärast seda, kui isik on joobes juhtimise eest süüdi mõistetud ja temalt on karistusena ära võetud juhtimisõigus, võib ootamisperiood kujuneda pikaks, kuna taotlemine ja taotluse läbivaatamine võtab aega. See aga loob isikule soodsa võimaluse sõita senikaua illegaalselt. Mida lühem on periood juhtimisõiguse äravõtmise ja alkoholiku paigaldamise vahel, seda suurem on võimalus, et isik ei hoia kõrvale karistusest ning tema ümberkasvatamine on lihtsam. Eesti võiks siinkohal eeskujuga võtta Rootsi, kus alkoholiku programmis osalemist saab taotleda kohe pärast seda, kui politsei on joobes juhi tabanud ning juhiluba on ajutiselt ära

võetud. Käesolevas töös on autor peatükis kolm alapunktis 3.4 juba välja toonud peamised soovitusel Eestile juhiks, kui otsustatakse kasutusele võtta alternatiivkaristusena alkolukk.

Käesoleva töö autor on seisukohal, et riik peaks tegema kõik endast võimaliku, et vähendada selliste juhtide arvu teedel, kes ohustavad selliseid ühiskondlikke põhiväärtusi nagu inimese tervis või tema elu, omand ja vabadus. Efektiivseim viis selle saavutamiseks näib olevat alkoluku kasutuselevõtt. Kuigi sellel on omad puudused ning see on suhteliselt kallis, on autor veendunud, et juba lähitulevikus võib alkolukk saada mootorsõidukite elementaarseks turvavarustuse osaks nagu seda hetkel on turvapadjad ja –vööd.

SUMMARY

Effectiveness of ignition interlock for preventing alcohol-impaired driving

This thesis focuses primarily on the ignition interlock device, the way it works, the effectivity of ignition interlock programme and on the research of the participation examination. The ignition interlock is a drive limiting device, which has a sensor determining the breath alcohol level. This is the so-called automatic control system, which aims to prevent drunk driving. Depending on the design of the device the information obtained will be transmitted to the strat device of the vehicle or to the fuel pump of a car. Thus, this way the ignition interlock will not let the car start unless the driver has proven that he is sober by blowing into the breathalyzer.

As the author importances the perception of drunk driving as a huge problem, this thesis will first provide an overview of intoxication-related general issues, in particular the extent of the problem in Estonia as well as in Europe. This also includes the need to mention that her study focuses solely on alcohol intoxication, since it is a safety point of the view on one of the most common problems taken into account on the road safety.

Then, the author introduces the ignition interlock itself, the principles of working and also examines if it is proved to be effective. The third chapter focuses on the experiences of various countries in which the ignition interlock is in use. This work also briefly outlines the use of ignition interlock in the U.S., Canada, Australia and Europe. In this thesis the author concentrated on the two Nordic countries - Sweden and Finland, and the legislation and practice there.

Drunk drivers problem has been an actual issue in Estonia all the time and especially now, since the number of drunk drivers is starting to grow. In the year 2009, the number of misdemeanors decreased drastically, dropping almost 48% and in the years 2010 and 2011 it did not lead to significant changes in the number, but since the year 2012 it has begun to grow again. When compared with the year 2010 the number of drunk drivers was the lowest in the last decade, in the year 2012. the total number of drunk drivers had an increase of nearly 15%. During the year 2013 the statistics show a growing trend of drunk driving - for example on the 2nd of March 2013 the police caught 30 drivers who had consumed alcohol - that means

that there were 1,25 drunk drivers per hour. It should also be taken into account that some of the intoxicated drivers remain hidden.

It can be said that the traffic situation in Estonia has certainly changed considerably to be safer compared to what the situation was on the road five and more years ago, but the continued rise in the number of drunk drivers still makes people concerned. There are relatively more drunk drivers on our roads than in the Nordic countries. Drunk drivers are one of the biggest traffic problems and also the recidivism of drunk drivers concerns the society, because many of them do not have any impact on the current level of the sanctions and there is an urgent need to take something more efficient into use.

In addition to Australia, Canada and the United States, several European countries have been diversifying their range of penalizing drunk drivers in the form of an ignition interlock. This device is designed to prevent drunken driver sitting in front of the steering wheel, but the people remain the same opportunity to drive safely and legally. However, it is not limited to the installation of an ignition interlock only thing in the car, but generally a person must also participate to the programme, which includes drunk driving-related medical examinations, training, mentoring, assessment and monitoring. Programmes and the conditions are different, mostly used for the ignition interlock to prevent violations of a preventive measure or as a means of rehabilitation-infringement action. This thesis focuses primarily on an ignition interlock research and rehabilitation programmes addressed in the longer ignition interlock function and its preventive effect. This is mainly due to the limited size of the work, and also to stick to specific frames of the written work.

The author chose this issue because of the interest why it is so common to drive drunk and carry out misdemeanors and why it has started an upward trend again. In addition, the theme was based on the choice of the author of that the ignition interlock topics haven't been widely acknowledged in Estonian theoretical literature. The author has also previously done her BA thesis about "Drunk driving (driving under the influence): the forfeiture of driving privilege as an supplementary punishment" and briefly mentioned the ignition interlock there too but it focused specifically on drunk driving additional punishment general issues and problems. The ignition interlock has been studied very superficially and briefly, leaving entirely undercovered the principles of working, the programmes of it and also the different variety of conditions.

The main purpose was to answer the question of whether Estonia should adopt the use of an ignition interlock. If yes, then what are we to learn from other countries' experiences, and what assumptions would be an effective deterrent to the use of ignition interlock in preventing subsequent drunk driving, as there have been a misdemeanor. These assumptions determining examines the particular ignition interlock programmes in other countries, with particular focus on Sweden and Finland. These two Nordic countries have been selected because Sweden is one of the first countries where the interlock was introduced, thus having a very long experience in this field, and the second reason is that Sweden has one of the most successful ignition interlock programmes, involving many people. Also, on the model of Finland, whose efforts to successfully implement the ignition interlock are remarkable in such a short period of time.

In the process, it was found that although the technology has made a tremendous improvement over the past years of the ignition interlock history, there are still obstacles that cause problems to use the device in a good effortless way. For example, users have told that an ignition interlock device heats up too long, and that it is subject to certain conditions, especially in the winter with low minus degrees it is uncomfortable to use. Moreover, people brought up the problem of the sensitivity - for example, there have been cases where the ignition interlock has given results because of the toothpaste leftovers on human cavity after the morning brushing. It is recommended to avoid such incidents while taking a few sips of water before committing the breathalyzer test.

Although these problems seem small, it will cause people discomfort, and thus the reluctance. Criminals are very perceptive, and difficult to handle devices tend to increase it further. However, if people have a negative attitude, no matter what the reason, there are less participants in the programme. This, however, has a very great importance, since the majority of the ignition interlock programmes are voluntary. Resistance can be reduced, and certainly one of the assumptions is that the technology must be very easy to use. In addition, people have to use the device manufactured with some personal embarrassment, but it is easy to reduce the instance of various information campaigns, through which more people begin to understand the effectiveness of ignition interlock and thus may increase the alcohol interlock safety equipment as part of the preventive use of private cars.

The state should be used for the mouthpiece to set extremely high technical requirements, as if an ignition interlock is difficult to use, and it does not have sufficient sensitivity, giving false results, causes users to reluctance and the public sees it rather as "tedious" a device, rather than as an instrument to assist drunk driving prevention. Claims should be the mouthpiece of the government regulation, and in accordance with the European standard. Could be taken as an example, again, of Sweden, where the requirements for an ignition interlock are really high, also for their dealers. Also, alcohol interlock vendors should have some government regulation to establish requirements for what conditions should an ignition interlock vendor selling request has to meet. The author argues that these demands should be very high, because otherwise the ignition interlock vendors can be very much again, which leads to an ignition interlock users, reports, summaries are formally and substantively different, and therefore the officers to be more difficult to control, which in turn prolongs the whole process. If you have a lot of salespeople, then it probably rendered redundant ignition interlock prices, however, the author believes that it would be relatively small, since the majority of the costs are formed by medical check ups and treatments. Those people who can not afford to allow the ignition interlock because of the low income, the state should make an agreement with sellers.

Technological developments have also been increasingly difficult to use on an ignition interlock circumvention. If a few years ago, it was vital that anyone other sober person blew a debtor instead of the mouthpiece, or used in another car, then today is close to the minimum of such opportunities. Other largely excludes the use of a sober person that alkoholukudel is repetitive tests. The user can never know when it is time to give a second, third, fourth test, as they are held different for unknown period of time. These opportunities where drunk driver is behind the wheel, and a sober person is constantly side who repeatedly gives the test or there is another car in use, is relatively small. The option to use another car is really low, because there is a certain amount of tests you have to make and also the mileage has to grow, too.

Certainly, the ignition interlock itself can prevent drunk driving, but it proved to be extremely effective when applied in the programme. Various surveys show that 50-95% ignition interlock users do not repeat drunk driving misdemeanors. In order to maximize the result, it is very important to implement the programme correctly, and under such conditions as will fit into the society considering its particularities. Ignition interlock programmes have their main so-called bottleneck is the low participation rate because the programmes are generally

voluntary, ie, a person is given the opportunity to choose an ignition interlock installation and participation in the program, instead of disqualification and taking away the driver's license. The target group is especially repeat offenders and the people who have been caught for the first time and they have had identified a severe intoxication level by the police and it seems that they can not control their drinking.

However, usually the start of an ignition interlock programme takes place with the heavy duty vehicles and passenger carrier service vehicles. Thus, it has increased the passenger carrier service companies reliability and credibility, also the traffic safety is increased and the ignition interlock information campaign has been started. A similar gradual implementation should be carried out in Estonia, where ignition interlock is initially mandatory preventive measure and then also used for rehabilitation purposes. The latter gives the drunk driving for convicted persons the opportunity to continue driving legally, if they are willing to install an ignition interlock in his vehicle and adhere to the conditions of the programme. The author of this work has the opinion that such an alternative measure should be carried on every drunk driver in a test programme and also, the impact of this method should be evaluated for all drunk drivers.

For example in Finland there was launched an initial pilot programme in various businesses including by way of which a taxi, bus and freight companies engaged in a pilot project involved volunteers. The project is usually shorter than the risk group, since when the device is used as a preventive measure, it is not necessary parties to re-grow, and therefore did not apply the typical ignition interlock programme where individuals have to undergo compulsory medical checks, etc.

The study revealed that the rehabilitation programme usually lasts for individuals whose intoxication is very high for the first time or who are repeat offenders for two years, and the rest were applied to a one-year programme. If the programme is voluntary, the participation terms and conditions for participation are high and therefore it is a burden, and there aren't many users of the ignition interlock. There are currently implemented a relatively short period while the driver's licence is taken away and this fact does not make the opportunity to use the ignition interlock a very attractive for the target group. For example, during the year 2012 the driver's licence was taken away for the most common case for three months.

The driving disqualification for one to three months, implemented as much as 64% of cases and 13 to 36 months driving ban applied only at the case of 9%. Thus, if a person has a choice, either an driving disqualification will be taken into account for a one month leght of time or she/he participates in an ignition interlock programme for two years (such length implemented by other countries as criminals or severe intoxication case), choosing a conditional driving probably very few people. Since in particular is targeting repeat offenders and / or severely intoxicated persons, and they have the traffic far more dangerous, in addition, studies have shown that at least half of these are alcohol dependence, should be to implement a very strict punishment (for example, the minimum disqualification period of 24 months), and as an alternative to those choose an ignition interlock programme. The same system should also be used on the first time drunk drivers. Then people would be able to also continue to use the vehicle, as well as the start of the changes in its behavior, while being safe for other people driving on the road.

While looking at Swedish experience it can be said that the rehabilitation programme should not have very harsh conditions, there must be allowed a certain level of violations, particularly because of its proper use and understanding of the conditions of the programme will take time. The national studies show that a number of people have complained about the lack of information, and even officers, custodians and vendors do not know exactly how to answer questions.

The author argues that such a situation can occur only if the programme access period has been very short. Prior to testing, and the adoption of legislation should be to put together a very clear instructions and carry out awareness campaigns ignition interlock programme application, subject to the conditions and consequences. The most important thing is that all the people who are taking part from the programme are aware of any and all available information and on how the device works, what are its weaknesses and how to overcome them.

It is also utmost important from the author's point of view that taking away the right to drive and that a disqualification, and an ignition interlock programme participation remains between the minimum time. If a conditional right to drive can be requested only after the person has been convicted of drunk driving, and her/his punishment is taken away the right to drive, it may turn out that the period of waiting will be long as the application and reviewing

takes some times. This, however, creates a favorable opportunity to drive illegally as long as possible.

The shorter the period of disqualification and the installation of an ignition interlock, the greater the chance that a person does not shy away from his punishment and rehabilitation is easier. Estonia could be here to take the example of Sweden, where the ignition interlock programme participation can be applied immediately after a drunk driver has been caught by the police and the driver's licence has been taken away.

The violations of the ignition interlock programme requirements should bring a variety of consequences, not followed by immediate removal of the programme. Since violations intensity is different, it should also be a consequence of the difference. For instance, if the during the first and primary breathalyzer test shows that the person is intoxicated, is much smaller than the violation, if a person is under the influence of periodic tests at the time, as this is when the device is disconnected. In one case, did not begin to drive, the second case is managed probably intoxicated. An extreme measure would remove the program, but in some cases, should be considered as an extension of the program. During the ignition interlock programme start time should be allowed more mistakes, because getting used to using clear and precise instructions takes time to obtain, but as the last three to six months should not be allowed to have any blunder or a very small extent, because it is a sign that a person has changed their consumption habits, and the programme has met its objective of traffic and people safety.

Definitely should also be set out what must be the mileage and the number of breathalyzer tests which are made from month to month, to ensure that ignition interlock programme participant still uses the vehicle in which the interlock is installed. The ignition interlock info unloading should take place at exactly the same place which would also be an ignition interlock calibration station in order to prevent users from various agencies and businesses to run back the difference. Maintenance companies must surely conclude confidentiality, as well as the vendors that provide relevant information surveillance institutions.

In most of the countries the information processing and monitoring takes place in transport agencies, which are in the territory of the Ministry of the Economic Affairs and Communications. Estonia does not have such authority, in terms of its features probably the

most similar to it is the Road Administration. One option is to expand the Road Administration activity area and educate certain officers who begin to analyze the obtained information.

While writing this thesis it was defined that when compared to financial penalties and imprisonment the most effective way to punish one is to take away the right to drive a car – it has a vaster impact on them and it keeps the drunk drivers away from roads, though a large percentage of the penalized drivers still tend to repeat their misdemeanor during the time with no right for them to drive. In Estonia some years ago a research¹⁵⁹ was carried out which confirmed the fact: drunk drivers had an attitude of not getting caught because of the scanty amount of inspection and the minor number of people getting caught. That is the main reason why they have been driving their vehicle (drunk) again – this leads to the solution that the penalty does not comply with the goal which was posed. Hence there is the proof of the circumstances that lead us to the conclusion where current ways of punishing drunk drivers do not have a proper impact on them and also do not re-grow them in a sufficient basis. The author thinks that the ignition interlock should be taken into use in Estonia as an alternative way of treating drunk drivers. If there are some technical devices to reduce drunk driving then the ignition interlock should be used. The ignition interlock has a greater effect when it is being used during the right conditions and a corresponding programme. Relying upon the other countries' experiences makes it easier for Estonia but still there should be set off an experiment project to identify under what conditions it would be the most efficient to use the ignition interlock.

¹⁵⁹ K. Roopärg-Abel.

LÜHENDID

DMV – mootorsõidukite osakond

EK – Euroopa Kohus

ETSC – Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu

FTP - failiedastusprotokoll

NHTSA - riiklik maantee liiklusohutuse amet

TIRF - Liiklusvigastuste Uuringute Sihtasutus

TISPOL – Euroopa liikluspolitsei võrgustik

KASUTATUD KIRJANDUS

1. Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Kriminaalpoliitika analüüs. *Sine loco*, Justiitsministeerium 2012, nr 6. – Arvutivõrgus:
www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57056/Joobes+juhtimise+s%FC%FCteod+I+poolaastal+2012.pdf (12.03.2013)
2. Ahven, A., Hillep, E. (koost). Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika osakond 2006. - Arvutivõrgus:
www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukijuhtimisega%2Bseonduvad%2Briskid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%E4hendamiseks.pdf (01.05.2013)
3. Ahven, A., Kereme, H., Kruusement, A., Klopets, U., Leps, A., Salla, J., Sööt, M-L., Surva, L., Tamm, K. Kuritegevus Eestis 2010. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika uuringud 2010. – Arvutivõrgus:
www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=54700/KuritegevusEestis2010_web.pdf (12.03.2013)
4. Ahven, A., Klopets, U., Leps, A., Lindsalu, P., Salla, J., Surva, L., Tamm, K. (koost). Kuritegevus Eestis 2011. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika uuringud 2010. – Arvutivõrgus:
www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=57202/Kuritegevus_Eestis_2011.pdf (12.03.2013)
5. American Beverage Institute. Alcohol Detection Technologies: Present and Future. - Available:
http://interlockfacts.com/pdfs/090724_ABI_AlcoholDetectionTech_PresentandFuture.pdf (03.05.2013)
6. Anderson, P. (comp). Reducing Drinking and Driving in Europe. London: Institute of Alcohol Studies 2008. – Available:
www.ias.org.uk/resources/papers/europe/phproject/drinkdriving-report.pdf (01.05.2013)
7. Arberg, J., Lord, S. Swedish Alcohol Policy – An Effective Policy? The Swedish Retail Institute 2009. – Available:

- www.brewersofeurope.org/docs/publications/HUI_2009_Swedish_alcohol_policy_study.pdf (03.05.2013).
8. Bax, C., Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M., Mathijssen, R. Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study. The Netherlands: Institute for Road Safety Research 2001. Available:
http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/rapport_swov_alcolock.pdf (01.05.2013)
 9. Beirness, D.J. Best Practices for Alcohol Interlock Programs. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation 2001.
 10. Beirness, D.J., Robertson, R.D. Alcohol Interlock Programs: Enhancing Acceptance, Participation and Compliance. South Carolina: Traffic Injury Research Foundation 2005. – Available:
www.tirf.ca/publications/PDF_publications/Hilton_Head_Proceedings.pdf (03.05.2013)
 11. Bjerre, B. An Evaluation of the Swedish Interlock Program. - Traffic Injury Prevention 2003/6, No 4 (2), pp 98-104.
 12. Bjerre, B., Bergmann, H. The Swedish Ignition Interlock Programme; Is it Possible to Forecast Which DWI Offenders Will Succeed in the Programme and Which Will Not? Glasgow: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety 2004.
 13. Bjerre, B., Marques, P., Selén, J., Thorsson, U. A Swedish Alcohol Ignition Interlock Programme For Drink-Drivers: Effects on Hospital Care Utilization and Sick Leave. - Society For the Study of Addiction 2007, No 102, pp 560-570.
 14. Breuer, D. (ed). European status report on road safety. Towards safer roads and healthier transport choices. Denmark: World Health Organization Regional Office for Europe 2009. - Available:
www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0015/43314/E92789.pdf (12.03.2013)
 15. Capek, K., Nyberg, J., Pitkänen, J-P., Niittymäki, J. Voluntary test Use of Alcohol Interlocks in Finland. Lisbon, Portugal: 2010. – Available:
<http://intranet.imet.gr/Portals/0/UsefulDocuments/documents/01955.pdf> (03.05.2013)
 16. Clark, A. Drunk Driving: Is the Blood Alcohol Limit Too Liberal? - Time, 16.11. 2010.
 17. DeYoung, D. An Evaluation of the Implementation of Ignition Interlock in California. - Journal of Safety Research 2002/33.

18. Eesti Vabariigi Justiitsministeerium. Eluaegsete kinnipeetavate ennetähtaegne vabastamine. Tallinn: kriminaalpoliitika osakond. – Arvutivõrgus:
www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=52539/Eluaegsete+%FClevaade.pdf
 (12.03.2013)
19. Eesti Vabariigi Justiitsministeerium. Justiitministeeriumi arengukava 2012-2015. Lisa 1. - Arvutivõrgus:
www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=54324/Justiitsministeeriumi+arengu+kava+2012%26%238211%3B2015.pdf (12.03.2013)
20. Eichelberger, A.H. (ed). Evaluation of the New Mexico Ignition Interlock Program. – Traffic Tech Technology Transfer Series 2010/11, No 401, p 1-2.
21. Elder, R.W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R.A., Sleet, D.A., Nichols, J.L., Compton, R. Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes. – American Journal of Preventive Medicine 2011/40 (3), pp 362-376.
22. Elvik, R., Vaa, T. The Handbook of Road Safety Measures. Oxford, UK: Elsevier Ltd 2004.
23. Euroopa Komisjon. Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide komiteele. Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020. Brüssel: 2010. – Arvutivõrgus:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_et.pdf (12.03.2013)
24. European Road Safety Observatory. Alcolocks. - Available:
http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/knowledge/Content/04_esave/alcolocks.htm (03.05.2013)
25. European Transport Safety Council. Drink Driving Recidivism. - Available:
www.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf, 12.2008.
26. European Transport Safety Council. European Transport Safety Council Fact Sheet. Drink Driving Recidivism. – European Transport Safety Council 2008/12. – Available: www.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf (03.05.2013)
27. Felson, M. Crime and Everyday Life. Thousands Oaks: Pine Forge Press 2002.
28. Felson, M. Routine Activity Theory: The Theorists Perspective. - Encyclopedia of Criminology and Deviant Behavior 2001/Vol. I.

29. Finnish Police. Drunken driving and Drugs. - Available:
www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/Pages/3DEF6EF2FAABAF61C2256C3700306344
 (03.05.2013)
30. Fulkerson, A. Ignition Interlock Monthly Data Reports. - International Journal of Police Science and Management 2008/11, No 1, pp 108-122.
31. Galvin, B., Moore, J. (ed). The value of education in drug rehabilitation: report of new research, pp 1-36. Ireland: Alcohol and Drug Research Newsletter, Issue 40. - Available: www.drugsandalcohol.ie/16883/1/Drugnet_40_-_Draft_3_-_as_signed_off.pdf (12.03.2013)
32. Ginter, J. Klassikalised sotsioloogilised teooriad kriminoloogias. Õppevahend. Tartu: Tartu Ülikooli Õigusteaduskond 1991.
33. Jost, G., Popolozio, M., Allsop, R., Eksler, V.(comp). Road Safety Target in Sight: Making up for lost time. 4th Road Safety PIN Report. Brussel: European Transport Safety Council 2010. - Available:
www.etsc.eu/documents/ETSC%20PIN%20Report%202010.pdf (12.03.2013)
34. Jääskeläinen, P. Drink Driving in Finland. - Available:
www.etsc.eu/documents/copy_of_Liikenneturva%20-%20Petri%20Jaaskelainen.pdf,
 15.03.2012.
35. Kelly, D. Ignition Interlocks: Impact of 1st Offender Laws. American Association of Motor Vehicle Administrators 2012. – Available:
www.aamva.org/uploadedFiles/MainSite/Content/EventsEducation/Event_Materials/2012/2012_Annual_International_Conference/3%20-%20Kelly%20-%20Ignition%20Interlocks.pdf (03.05.2013)
36. Klopets, U., Reinthal, T. Kohtupraktika analüüs. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2009. - Arvutivõrgus:
www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf , 23.11.2010.
37. Laane, E., Laane, K. Teavet probleemkäitumise ennetustööks. Tallinn: Eesti Vabariigi Sotsiaalministeerium 1999.
38. Lagois, J. European Standars for Alcohol Interlocks. Report on status and content. Seattle: 2008. – Available:
http://interlocksymposium.com/site/ywd_acs_corporation/assets/pdf/27_1510_Lagois_European_Standards_for_Alcohol_Interlocks_Report_on_Status_and_Content.pdf
 (01.05.2013)

39. Lind, S., Hillep, E., Agarmaa, M., Heinsoo, P., Eljas, C., Pars, S., Nuka, E., Aarniste, E., Vaikmaa, S., Ruus, K-T. Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri. 179 SE. – Arvutivõrgus: www.riigikogu.ee/?op=emsplain&page=pub_file&file_id=ff942b94-87db-8e79-0eec-5522c640679a& (12.03.2013)
40. Lind, S. Joobeseisund ja selle tuvastamine – kestev probleem Eesti õiguskorras. – *Juridica* 2006/I, lk 34-41.
41. Löytty, M. Alcohol Interlocks in Finland. Alcohol Interlock Symposium. Finnish Transport Safety Agency 2012. – Available: <http://interlocksymposium.com/presentations/1005-1105-MaritaL%C3%B6ytty.pdf> (03.05.2013)
42. Löytty, M. Taking up the challenge for sober driving: Alcohol Interlocks. European Transport Safety Council Drink Driving Conference. Brussels: Finnish Transport Safety Agency 2012. – Available: www.etsc.eu/documents/Loytty_ETSC_Drink_Driving_24.04.2012.pdf (03.05.2013)
43. Maksimovic, L. Interlock devices to be made compulsory for drink drivers. – *ABCNews* 25.02.2013.
44. Mejeur, J. Ignition Interlocks. *Can Technology Turn the Key and Blow: Stop Drunk Driving? -State Legislatures* 2007/33, No 10, pp 16-21.
45. Ministry of Transport and Communications. Road safety 2006-2010. Finland: Vammalan Kirjapaino Oy 2006. - Available: www.lvm.fi/files/road%20safety%202006-2010.pdf (03.05.2013)
46. Ministry of Transport and Communications. Working Group: Stricter sanctions for drink-driving offences. – Available: www.lvm.fi/web/en/pressreleases/-/view/3329111, 20.02.2012.
47. Murie, A. Alcohol Interlock Usage in Canada. MADD 2011. – Available: http://interlocksymposium.com/site/ywd_acs_corporation/assets/pdf/Andrew_Murie_-_Alcohol_Interlock_Usage_in_Canada.pdf (03.05.2013)
48. National Highway Traffic Safety. Key Features For Ignition Interlock Programs. - Available: www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.nhtsa.gov%2Fstaticfiles%2Fnti%2Fimpaired_driving%2Fpdf%2F811262.pdf&ei=F2SBUcSJJoir0gXXjoHICw&usq=AFQjCNHU2hzSaYs0

- Kxm1GrbbGr6pC6M2Rw&sig2=TxSOGQnrEb93QYCgcvdEA&bvm=bv.45921128, d.d2k, 03.2010.
49. National Highway Traffic Safety Administration. Traffic Safety Facts. Vehicle and License Plate Sanctions. - Available:
[http://profiles.nlm.nih.gov/nn/b/c/y/b/_/nnbcyb.pdf](http://www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CD4QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.nhtsa.gov%2Fpeople%2Finjury%2Fnew-fact-sheet03%2Fvehiclelicenseplate.pdf&ei=e5MSUazBL-2Y0QXv0YGoDg&usg=AFQjCNHeZDLFer01x1a_IJxSHRxUqjHB5A&sig2=KayZDggLzEY2ZYOOsaL7vQ&bvm=bv.41934586,d.d2k, 04.2004.
50. Nichols, J.L., Laurence Ross, H. The Effectiveness of Legal Sanctions in Dealing with Drinking Drivers. -Alcohol, Drugs and Driving 1990/6, No 2, pp 93-112. – Available: <a href=) (12.03.2013)
 51. Ojala, T. Auto haistab alkoholi. – Tehnikamaailm 01.2008.
 52. Ojamaa, H. Politsei tabas ööpäevaga 30 joobes juhti. – Postimees 03.03.2013.
 53. Orro, E., Martens, K., Lepane, L., Josing, M., Reiman, M. Alkoholi turg, tarbimine ja kahjud Eestis. Aastaraamat 2012. Tallinn: Eesti Konjuktuuriinstituut, Atlex AS 2013.
 54. Patten, J., Eng, P. (comp). Technical Standard for Vehicular Breath Alcohol Interlock Devices in Canada. Ottawa: National Research Council Canada 2011. – Available: www.ccmta.ca/english/pdf/ii_technical_standard.pdf (01.05.2013)
 55. Podda, F. (ed). Drink Driving Monitor. European Transport Safety Council's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU. - European Transport Safety Council 2012/10, No. 17, pp 1-8.
 56. Podda, F. Drink Driving Monitor. European Transport Safety Council's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU. - European Transport Safety Council 2013/1, No 18, pp 1-8.
 57. Podda, F. (comp). Drink Driving: Towards Zero Tolerance. Brussel: European Transport Safety Council 2012. - Available: www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf (12.03.2013)
 58. Police, Finnish Transport Safety Agency, Ministry of Transport and Communications. Alcolock-controlled Right to Drive. – Available: www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=191434&name=DLFE-11222.pdf&title=Alcolock%20info (03.05.2013)

59. Pylväs, K. Alcolock in Finland. – Available:
www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Pressemappen/Verkehr/safe___sober_2010.22.11/Pylvaes.pdf (03.05.2013)
60. Queensland Government Department of Transport and Main Roads. Alcohol Ignition Interlocks. – Available: www.tmr.qld.gov.au/Licensing/Licence-suspensions-and-disqualifications/Alcohol-ignition-interlocks.aspx#jurisdictions, 01.03.2013.
61. Raukas, M., Antšak, A., Budris, S., Ivask, H., Traat, U., Aro, M., Aus, J., Lainola, R., Lip, K., Tamm, A., Vaikmäe, M., Rannaste, K., Tarendi, T., Fuks, H. „Retsidiivsus. Uuring korduvalt kriminaalkorras vabadusekaotamisega karistatud noormeeste, vanuses 16-24, retsidiivsuse mõjuteguritest“. Tallinn: KESA-Mauritius 2007. – Arvutivõrgus:
www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=52501/RETSIDIIVSUS.+UURING+KORDUVALT+KRIMINAALKORRAS+VABADUSEKAOTUSEGA+KARISTATUD+NOORMEESTE+VANUSES+16-24+RETSIDIIVSUSE+M%D5JUTEGURITEST.+KESA-Mauritius.+2007.pdf (01.05.2013).
62. Road Safety Authority. Review of Lower Drink Driving Limits. - Available: www.rsa.ie/en/Utility/News/2012/Review-of-Lower-Drink-Driving-Limits/, 13.12.2012.
63. Robertson, R.D., Vanlaar, W.G.M., Beirness, D.J. Alcohol Interlock Programs: A Global Perspective. Proceedings of the Sixth International Symposium on Alcohol Ignition Interlock Programs. France: Annecy 2005.
64. Roopärg-Abel, K. Joobes juhtide retsidiivsus ja selle põhjused (Lääne Politseiprefektuuri Pärnu politseiosakonna näitel). Lõputöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia Politsekolledž 2008. - Arvutivõrgus:
<http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=39775/I+koht+Kiira+Roop%E4rg-Abel+%26%238222%3BJoobes+juhtide+retsidiivsus+ja+selle+p%F5hjused%26%238220%3B.pdf> (12.03.2013)
65. Roth, R. New Mexico Interlock Program The Most Effective So Far. – Available: www.google.ee/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=48&ved=0CGIQFjAHOCg&url=http%3A%2F%2Finterlockfacts.com%2Fpdfs%2FNew%2520Mexico_study_Roth_presentation.ppt&ei=acc8UYle7-

- fsBpyYgeAI&usg=AFQjCNGJLU9M1WQjIqz0ouTq31ziY_0kXw&sig2=Wq6btQbih
ukE5PmQekhiLQ, 14.04.2008.
66. Saar, J., Markina, A., Ahven, A., Annist, A., Ginter, J. Kuritegevus Eestis 1991-2001. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2002.
 67. Sjöström, L.O. Drink Driving in Sweden. Motorförarnas Hälmykterhetsförbund 2011. – Available: www.etsc.eu/documents/Drink_Driving_in_Sweden.pdf (03.05.2013)
 68. Soave, P. (koost). Maanteetransport: liiklus- ja ohutuseeskirjad. - Euroopa Liidu teemalised teabelehed 06.2011.
 69. Sprattler, K. Ignition Interlocks – What You Need to Know: A Toolkit for Policymakers, Highway Safety Professionals, and Advocates. National Highway Traffic Safety Administration 2009. -Available: www.nhtsa.gov/staticfiles/nti/impaired_driving/pdf/811246.pdf (03.05.2013)
 70. Stenlund, O. Alcolock after drunk driving in Sweden. Dublin: Swedish Transport Agency 2012. – Available: www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr_Olof_Stenlund_Presentation.pdf (03.05.2013)
 71. Stenlund, O. Protection of Data in the Swedish Alcolock Program. Helsinki, Finland: Swedish Transport Agency 2012.
 72. Swedish Transport Agency. Alcolock for DWI-offenders. – Available: <http://www.transportstyrelsen.se/en/road/Driving-licences/Alcolock/Alcolock-for-DWI-offenders/>, 03.03.2009.
 73. Swedish Transport Agency. Alcolocks for drunk driving offenders, new system 2012. Frequently asked questions. Available: www.transportstyrelsen.se/en/road/Alcolock/Alcolocks-for-drunk-driving-offenders-new-system-2012/Manufacturers-Information/, 12.07.2011.
 74. Swedish Transport Agency. Frequently asked questions. - Available: www.transportstyrelsen.se/en/road/Driving-licences/Alcolock/Alcolocks-for-drunk-driving-offenders-new-system-2012/Frequently-asked-questions/, 12.07.2011.
 75. SWOV Institute For Road Safety Research. Alcolock. Fact Sheet. Leidschendam, the Netherlands: 2011. – Available: www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcolock.pdf (01.05.2013)
 76. TISPOL. Finland: an update on alcohol interlock effectiveness. – Available: www.tispol.org/news/spotlight/finland-update-alcohol-interlock-effectiveness (22.0.3.2013)

77. TISPOL. Finland: understanding public attitudes to drink-drive penalties. - Available: www.tispol.org/interview-room/written-interviews/finland-understanding-public-attitudes-drink-drive-penalties, 02.04.2012.
78. TISPOL. Road Deaths 2008-2012. - Available: www.tispol.org/lifesaver/european-road-safety-situation/road-deaths-2008-2012 (03.05.2013)
79. Traat, U., Markina, A. Üldkriminoloogia II. Tallinn: Sisekaitseakadeemia 2005.
80. Vehmas, A., Sirkiä, A., Kinnunen, T. Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport. Helsinki: Finnish Transport Safety Agency 2012.
81. Worldwide Brewing Alliance. Drinking and Driving Report. *Sine loco* 2008/8th. - Available: www.brewersofeurope.org/docs/publications/BI_DrinkDriveRpt07_4.pdf (12.03.2013)

KASUTATUD ÕIGUSAKTID

82. Commission Recommendation of 17 January 2001 on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (2001/115/EC). – ELT L 034, 17.01.2011.
83. European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 1: Instruments for drink-driving-offender programs. CSN EN 50436-1.
84. European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 2: Instruments having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use. CSN EN 50436-2.
85. Karistusseadustik. RT I 2001, 61, 364... RT I, 17.04.2013, 2.
86. Liiklusseadus. - RT I 2010, 44, 261... RT I, 05.12.2012, 1.
87. Rikoslaki. 19.12.1889/39. – Available: www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki (03.05.2013)
88. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om innehav av körkort med villkor om alkoholås. TSFS 2011:71. – Available: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/2011/?rulenummer=2011_71 (05.05.2013)
89. Transportstyrelsens föreskrifter om godkännande av alkoholås. TSFS 2011:70. – Available: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/TSFS-i-nummerordning/2011/?rulenummer=2011_70 (05.05.2013)

KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA

1. EK 26.03.2004, C-170/4, *Rosengren jt vs. Riksåklagaren*.
2. RKKKo 3-1-1-89-04 (U.Pihu väärteoasi liiklusseaduse § 74¹⁹ järgi).
3. RKÜKo 3-4-1-2-05 (Liiklusseaduse § 41³ lg 1, 4 ja 8 põhiseaduspärasuse kontrollis).
4. RKKKo 3-1-1-55-07 (A. Jürise süüdistusasi KarS § 424 järgi).
5. RKKKo 3-1-1-26-10 (väärteoasi Reimo Hanniste karistamises liiklusseaduse § 74²² lg-te 3 ja 5 järgi).

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, LIISA ORAV,

(sünnikuupäev: 14.08.1988)

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

Alkoluku efektiivsus joores juhtimise preventsionis

(lõputöö pealkiri)

mille juhendaja on professor Jüri Saar.

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
- 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas, 06.05.2013