

Tartu Ülikool  
Õigusteaduskond  
Avaliku õiguse instituut

Algis Sepp

RAHVUSVAHELISELT TAGAOTSITAVATE SÕIDUKITE  
TABAMISEL KOHALDUV ÕIGUSLIK REGULATSIOON

Magistritöö

Juhendaja:  
MA Andres Parmas

TALLINN 2015

Sissejuhatus.....	3
1. Peatükk.....	7
1.1 Kaupade ja isikute vaba liikumine EL liikmesriikide vahel .....	7
1.2 Kuritegevuse kasumlikkus .....	9
1.3 Kuritegelik ühendus või üksikisikute koostöö.....	11
1.4 Ajaline faktor.....	14
1.5 Sõidukite identiteedi muutmine .....	15
1.6 Sõiduki identiteedi tuvastamine.....	18
1.7 Varastatud sõidukite turg.....	21
2. peatükk .....	25
2.1 Rahvusvahelised, EL- ja Schengeniriikide sisesed koostööorganisatsioonid .....	25
2.2 Schengeni infosüsteem ja Interpoli andmebaas .....	27
2.3 Interpoli andmebaasi ja SIS II infosüsteemi teadete alusel tagaotsitava sõiduki kinnipidamine .....	30
2.4 Kuriteokahtlusega sõiduki kinnipidamisel rakenduvad menetlusnormid.....	31
2.5 KrMS § 470 lg 6 alusel sõiduki arestimine ja tagastamine.....	33
2.6 Sõidukite kinnipidamisel kohaldatav praktika .....	38
2.7 Kohtulahendite analüüs .....	40
2.8 Menetluslikud küsitavused seoses KrMS § 470 lg 6 kohaldamisega.....	44
2.9 Tabatud ja väljanõutud sõidukite statistika .....	46
3. peatükk .....	50
3.1 Muudetud identiteediga sõiduki suhtes menethuse läbiviimine .....	50
3.1.1 Kriminaalmenetluse alus ja ajend .....	50
3.1.2 Menetlusalluvus .....	51
3.1.3 Kriminaalmenetlus vs ne bis in idem printsiip .....	53
3.2 Menetluse üleandmine välisriigile .....	55
3.3 Arestimise tähtaja täitumine .....	60
3.4 Kaebeõigus sõiduki kinnipidamisele.....	63
3.5 Alternatiivne kaebeõigus.....	64
3.6 Õiguslik alus sõiduki kinnipidamiseks KrMS § 470 lg 6 alusel 2-kuulise aresti täitumisel...	67
3.7 Menetleja poolt tekitatud kahju hüvitamine .....	67
3.8 ÕAT esitamise kord ja protseduurid .....	68
Kokkuvõte.....	69

Правовая регуляция, применяемая при поимке автомобилей в международном розыске.....	77
Kasutatud kirjandus.....	85

*Muidu olid hobusevargad mehed, aga et ammet nii hõlbus on, katsuvad vahel sekka ka naesed. Mõne päeva eest püüdis siin üks mõisa sulase naine Võru maakonnast kaubahoovi juures hobust ja saani korruga ära müüa, ja et ruttu lahti saaks, oli hind väga odav; see'p see naest lõksu saatis. Sai politsei ette viidud ja tunnistas varst, et tall hobust odavalt ära müüa hõlbus olnud, sest ta olevat looma Urvastu kiriku juurest ilma hinnata ostanud, see on eesti keeli – varastanud. (Eesti Postimees 28. november 1879)*

## Sissejuhatus

Alljärgneva magistritöö teema on rahvusvaheliselt tagaotsitavate mootorsõidukite tabamisel kohalduva õigusliku regulatsioon analüüs eesmärgiga leida kohaldamiseks optimaalseim õiguse rakendamise viis. Magistritööga on tegemist empiirilise uurimusega. Töö teema valiku määras autori ametialane kokkupuude rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite tabamisel kohalduva õiguse rakendamise vajadus. Magistritöös on küllalt suur osa teemast kaetud autori isiklikust ametialasest kogemusest saadud teadmistega. Arvestades autori praktilist huvi teema vastu, siis ei ole töös piiratud pelgalt õigusliku problemaatika analüüsimisega vaid on antud ülevaade teema sisulise ja parema arusaadavuse huvides kõigepealt sõiduki identiteedi manipulatsioonide erinevatest võimalustest. Alates sellest, kui mootorsõiduki omaniku või valdaja varakäsus ei ole enam võimalik seoses õigusvastase teoga neile kuuluva vara suhtes kuni sõiduki tabamiseni ja sõiduki õigusjärgsele omanikule väljaandmise otsustamiseni.

Töö on jaotatud kolmeks osaks. I osa käsitleb mootorsõidukite vargusi ja varastatud sõidukite piiriülest ebaseaduslikku kaubandust, mootorsõidukit tuvastada võimaldavaid identifitseerimistunnuseid, nende manipuleerimisvõimalusi ja praktikaid. Selles osas selgitatakse, et sõidukite vargused ja varastatud sõidukitega kaubitsemine ei ole enam ammu ühegi riigi siseriiklik probleem vaid on võtnud globaalse mõõtme. Kaasaegsed sõidukid on toodetud seeriatootmises ja neil on väga piiratud hulk tunnuseid, mille alusel sama põlvkonna sõidukite mudeleid on võimalik omavahelt eristada. Selles töö osas selgitatakse selliste sõidukite eristamiseks kehtestatud identifitseerimistunnuste markeerimise nõudeid, seda millised on enamlevinud identifitseerimistunnuste moonutamise viisid ja kuidas moonutusi tuvastada ja esialgseid identifitseerimistunnuseid välja selgitada.

II osa käsitleb tagaotsitavate sõidukite tabamise ja tagastamise praktilisist problemaatikast, s.h kohtu- ja menetluspraktikat ning rahvusvahelisi koostööorganisatsioone.

III osas leiavad käsitlemist tagaotsitavate sõidukitega seotud menetluslikud küsimused, kes on õigustatud menetlust läbi viima ning kuhu saab esitada kaebuse menetlustoimingute peale.

Kokkuvõttes antakse hinnang praegu kohaldatavale menetluspraktikale rahvusvahelisele sõidukite ebaseaduslikule kaubandusega võitlemiseks. Kas olemasolevad instrumendid on piisavad ja kas menetluse läbiviimine toimub võimalikul ökonoomseimal ja menetlusalust isikut võimalikult vähem koormaval viisil ning kas menetlusaluse isiku õiguste kaitse on tagatud vajalikul määral.

Eesti liikluseaduse kohaselt on sõiduk teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul. Mootorsõidukina käsitletakse mootori jõul liikuvat sõidukit, millest järeldub, et mootorsõiduk on teel liiklemiseks ettenähtud mootori jõul liikuv seade.<sup>1</sup>Eestis liikluses kasutatav mootorsõiduk peab olema registreeritud liiklusregisris ja registreerimist tõendab registreerimistunnistus.<sup>2</sup> Kuigi varastatud mootorsõidukitega tegelemine on politsei ning prokuratuuri jaoks igapäevane, siis on ometigi küsimusi, millele vastuseleidmine on osutunud praktikas keerulisemaks, kui esmapilgul võinuks eeldada. Rahvusvahelise kriminaalõiguslase koostöö sätteid on kriminaalmenetluse seadustiku rahvusvahelise koostöö peatükis<sup>3</sup>, ning mootorsõidukitega seotud süütegudele ei ole seal pööratud üleliia palju tähelepanu. Loomulikult kohalduvad lisaks Eesti seadusandja poolt välja antud seadusele ka rahvusvahelised lepingud ja ratifitseeritud konventsioonid. Rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite tabamisel kohalduv õiguslik regulatsioon on äärmiselt lakooniline ja paraku on see kaasa toonud olukorra, kus erinevatel ametkondadel on välja kujunenud erinev praktika ja kohaldatakse sisuliselt sarnases olukorras täiesti erinevaid menetluslikke võtteid.

Magistritöös on tuginetud peamiselt Eestis kehtivale õigusele, sealhulgas rahvusvahelistele konventsioonidele ja menetlejate poolt rakendatava praktika analüüsil. Teiste riikide menetluslikku ja õiguslikku praktikat on töös kajastatud sel määral, mil töö autor on erinevate kriminaalasjade käigus ise vahetult kokku puutunud.

Ülekohtune oleks jätta mainimata, et igapäevane õiguse kohaldamine mootorsõidukitega seotud kuritegude menetlemisel sujub ilma suuremate tõrgeteta. Sellele vaatamata on menetlejad aegajalt olukorras, kus sisemine õig(l)ustunne ütleb ühte aga ressursinappusest

---

<sup>1</sup> LS § 2 p 40 ja p 73

<sup>2</sup> LS § 76 lg 1 ja lg 2

<sup>3</sup> KrMS 19. Peatükk

tingitud menetluspraktika sunnib kasutama teistsugust lähenemist. Nagu E. Kergandberg on kriminaalmenetluse õpikus tõdenud, siis menetluse läbiviimise peamiseks nappivaks ressursiks on tihtipeale, inimtööjõud, aeg ja teadmised.<sup>4</sup>

Mootorsõidukitega seotud kuriteod tervikuna<sup>5</sup> on siiski liiga mahukas teema. Isegi kitsendades teemat üksnes sõidukite vastu toime pandud varavastaste süütegude osas, mis H. Hopes'i ja R. Tewkseburi poolt väljatooduna klassikalise jaotuse järgi jaguneb viieks. Lühiajalised lõbusõidud, mis on sageli seotud teo toimepanija domineerimisvajadusega kaaslaste ees, ajutiseks transpordiks liikumisel ühest kohast teise, sõiduki vargus, et see endale jätta, vargus kasumi teenimiseks müües auto edasi tervikuna või varuosadena ja viimaks, kuid sellepärast veel mitte kõige marginaalsem on varastatud sõiduki kasutamine teise kuriteo toimepanemiseks.<sup>6</sup> Käesolevas töös keskendutakse sellest loetelust neljandale punktile ning sedagi vaid selles osas, mis puutub sõiduki tervikuna üle riigipiiri toimetamist ja turustamist ning kui selline rahvusvaheliselt tagaotsitav mootorsõiduk tabatakse, siis selle tagastamisega seonduvate küsimustega, hõlmates samuti mootorsõidukite identiteedi muutmise tehnilise selgituse ja muid küsimusi seonduvalt piirülese õigusvastase tegevusega. Oluliseks küsimuseks on, kas välisriigi registris oleva mootorsõiduki suhtes ning välisriigi kodaniku poolt toime pandud õigusrikkumist, mis on tuvastatud Eestis, saab kohaldada Eesti õigust, kui jah siis mille alusel ja millises ulatuses. Arvestades teema spetsiifilisust olen pidanud vajalikuks selgitada ka sõidukite identiteedi muutmise tehnilisi nüansse ning siduda need juriidilise argumentatsiooniga. Sel põhjusel on tööst leitavad autode ehitust ja identifitseerivaid tunnuseid kirjeldavad osad, mis aitavad mõista, kuidas teostatakse võltsimist tehniliselt ja miks mõnikord on keeruline võltsingut tuvastada.

Töö autorile teadaolevalt ei ole rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite probleemistikust Eestis varem tehtud avalikult kättesaadavaid uurimusi ja analüüse. Avalikult ja ametkondlikult on kättesaadavad ülevaated kriminaalmenetluse üldisest statistikast ning eraldi väljavõttena sõidukite vargustest.<sup>7</sup> Ka rahvusvahelistest teadustööde andmebaasidest ei olnud võimalik leida käesoleva töö temaga otseselt kattuvaid uurimusi. Samas on küllalt palju käsitletud sõidukite vargusi ja „musta turgu“. Sestap on jäänud piiratuks võimalus võrrelda

---

<sup>4</sup> E. Kergandberg, M. Sillaots 2006, 11 jj

<sup>5</sup> Sõidukite kui vallasasjade puhul on võimalikud kõik varavastased kuriteod ning lisaks veel liiklussüüteod alates mootorsõiduki jooke seisundis juhtimisest kuni sõiduki juhi poolt sõiduki liiklus- või käitusõuete rikkumiseni (autori märkus)

<sup>6</sup> H.Hopes, R.Tewkseburi 2011, 64

<sup>7</sup> Nt H. Urvaste 1997, 318; Põhja Prefektuuri registreeritud kuritegevuse statistika (koopia andmetabelist autori valduses)

õiguslikku praktikat meil ja mujal maailmas. Kasutatud on avalikest andmebaasidest saadud kohtute otsuseid, normatiivmaterjale, teadustöid ja artikleid, mis on antud teemas asjakohased. Arvestades, et tegemist on enam praktilisest kaalutlustest innustust saanud tööga siis on järgneva materjali koostamisel arvestatud võimalusega, et isik, kes tahab end teemaga kurssi viia, saaks suurema osa vajalikest teadmistest kätte selle töö kaudu. Kuivõrd on tegemist juriidilise teemaga, milles orienteerumisel tuleb kasuks sõidukite alane tehnilise taustainfo teadmine, siis on teadlikult töös selgitatud ka võltsimise tehnilist poolt ja selle tuvastamise võimalusi.

Terminoloogia osas olen kasutanud paralleelselt ja sünonüümina mootorsõiduk ja sõiduk, eelistades viimast, s.o lühemat ja suupärasemat vastet, pidades selle all silmas sellist mootorsõidukit, mis on ettenähtud teeliikluseks ja mille registreerimine liiklusregistris on kohustuslik, ning millele laienevad majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi määrus nr 42<sup>8</sup> sõidukite tehnonõuete kohta. Uurimistöös on lähtunud peamiselt probleemikesksest lähenemisest, ehk probleemikäsitus on toimingukeskne, mistõttu ei ole rangelt eristatud erinevaid kriminaalmenetluslike ja rahvusvahelise koostööt instrumente ja organisatsioone. Kuivõrd Eesti on Euroopa Liidu liige, kellel on välispiir Vene Föderatsiooniga, siis väljend „rahvusvaheline“ hõlmab kõiki riike väljaspool Eestit, s.h venemaad ja EL liikmesriike.

---

<sup>8</sup> Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele

# 1. Peatükk

## 1.1 Kaupade ja isikute vaba liikumine EL liikmesriikide vahel

Inimkonna arengu edu võti on olnud pidevas evolutsioonilises tehnilises ja sotsiaalses arengus. See on toonud meid tänases päevas situatsiooni, kus tehnoloogia võimaldab suhelda inimestega suvalises punktis reaalajas üle kogu maailma. Sotsiaalmeedia ning suhtlusvõrgustikud ühendavad ühiste huvidega inimesi luues sellega sotsiaalselt sidusaid gruppe, kommuune, ühendusi.

Eesti inimarengu aruandes on tõdetud, et „(riikidevaheliste) majanduste kokku kasvamine on praegusel perioodil muude elualade integreerumise veduriks. Majanduse üleilmastumine on vähemalt esialgu toimunud oluliselt kiiremini kui elulaadide ühtlustumine, kultuuride vaheline integratsioon, riigiüleste valitsemisstruktuuride teke jms. Globaliseerumist tõlgendatakse rahvusvahelistumise (seni) kõrgema astmena, mille puhul toimuvad kvalitatiivsed muutused peaaegu kõikides eluvaldkondades. Tegemist pole lihtsalt kogumiga mitmest üheaegselt toimuvast arengust, nagu inimeste riigipiiriülene läbikäimine, firmade rahvusvaheline suhtlemine, rahvusvaheliste finantsturgude tähtsuse tõus jne, vaid ühtse kompleksse protsessiga, mis haarab eri maades paiknevaid ühiskondi, firmasid ja inimesi. Üleilmastumise puhul on tegemist nii geograafilise kui funktsionaalse integratsiooniga, kusjuures viimane aspekt on isegi olulisem kui esimene. Globaliseerumine on tihedalt seotud teisegi tänapäeva maailmas toimuva olulise protsessiga, nimelt dereguleerimisega nii riikidevahelistes suhetes kui riigisiselt. Globaliseerumisetapi algust maailmas on seostatud ühelt poolt tollitariifide vähendamisega riikide vahel, mis tegi võimalikuks kaupade takistusteta liikumise“<sup>9</sup>

Eesti Vabariigi taasiseseisvumise järgselt oli eestimaalase jaoks Soome välismaa ning need, kes seal olid saanud käia, võisid olla uhked, sest nad olid teinud midagi sellist, mida suurem osa kaasmaalasi polnud teha saanud. Tõsi küll. Lätit välismaaks ei peetud, kuigi sinnagi minemiseks tuli piiripunktis pass ette näidata. Mida lähemale tänasele päevale, seda kiiremaks muutub elutempo ja tehniline areng soosib seda igati.. Mida aeg edasi, seda dünaamilisemaks ühiskond näib muutuvat (vähemalt oma arengu praegusel etapil) ja ühtlasi muutub keerukamaks kontrollida organiseeritud kuritegevust. Nagu J. Raska on märkinud, siis see tegelikkuses kinnitust leidnud fakt lubab öelda, et sotsiaalse struktuuri iseärasused ja

---

<sup>9</sup> Eesti Inimarengu aruanne 2012/2013 P 5.1.1, 178

ühiskonna dünaamika kannavad hälbivuse potentsiaali, mille kasvust või kahanemisest sõltub ka võetavate regulatiivsete meetmete iseloom. Kaootilises kõrge hälbivuspotentsiaaliga ühiskonnas, kus mitteformaalsed, inimeste sotsiaalsele sidususele rajatud regulaatorid kas üldse puuduvad või ei toimi piisava efektiivsusega, püütakse neid asendada formaalsete regulaatorite massilise rakendamisega, kusjuures normide täitmise tagamist taotletakse karmide sanktsioonide abil. Kuna ainult formaalse regulatsiooni meetmega pole võimalik kompenseerida sotsiaalse struktuuri kui korrastatuse fundamentaalse aluse lünkasid, toob niisugune regulatsiooni toimeala laiendamine ning sanktsioonide karmistamine loodetud kasu asemel paratamatult kaasa karistatute (antud kontekstis kurjategijate) massi kasvu.<sup>10</sup> Probleemi eiramine, lastes arengutel kulgeda oma rada, viib paratamatult tulemuseni, kus tuleb tegeleda tagajärgedega. Tehnoloogia levik, riikidevahelise piiriülese kaupade ja isikute liikumise kontrolli vähenemine ning kõigi inimesi ohjavate piirangute pooldajate tembeldamine diskrimineerijateks ei saa lõppeda muud moodi kui olemasolev maailmakorra (lähitulevikus pigem siiski EL õiguskorra) põhjalikul ümber kujunemisega.

Euroopa Liidu Nõukogu eesistujariigi poolt esitatud julgeolekustrateegia eelnõu kaaskirjas liikmesriikidele on samuti leitud, et „Majanduskasv koos võimalustega, mida pakub õigusriigi põhimõttel rajanev vaba ja demokraatlik ühiskond, loob küll Euroopa kodanikele heaolu, kuid selliste võimalustega kaasnevad ka ohud. Nii püüavad näiteks terroristid ja muud liiki kurjategijad neid vabadusi kuritarvitada, taotledes hukatuslikke ja kuritahtlikke eesmärke. Peale selle suurendab inimeste ulatuslikum liikuvus omakorda meie ühist vastutust kaitsta neid vabadusi, mis on kõigile liidu kodanikele nii südamelähedased“.<sup>11</sup>

Euroopa Liidus (EL) on 28 iseseisvat riiki. EL pindala on üle 4 miljonit km. Inimesi on 495 miljonit, erinevaid ametlikke keeli on 24<sup>12</sup>. Asjakohatu ei ole EL võrdlus vanast testamendist tuntud rahvaste ja keelte Paabeliga<sup>13</sup>. EL kodanike ja residentide jaoks on liikumine liikmesriikide vahel vaba ning ainus vähenegi kontroll, või pigem inimeste liikumise registreerimine ja jälgimine toimub üksnes sellistes riikidevahelistes liiklusvahendites, kus dokumentide esitamine on kohustuslik, et reisijate arvu üle arvet pidada. Need on lennu- ja laevareisid. Autode ja bussidega reisimine EL ja Schengeni lepingu riikides toimub valdavalt kontrolli vabalt. EL riikide ühispiiridel ei kontrollita eraldi isikute, transpordi ja kaupade liikumist. Teedele paigutatud sõidukite numbrituvastusega kaamerad koguvad pigem

---

<sup>10</sup> E. Raska 130 jj

<sup>11</sup> Eelnõu 5842/2/10

<sup>12</sup> [http://europa.eu/about-eu/index\\_et.htm](http://europa.eu/about-eu/index_et.htm)

<sup>13</sup> 1 MS 11; 1-10, Piibel

statistilist informatsiooni, sest sageli ei ole võimalik reaajas jälgida kõiki kaamera vaatevälja läbinud sõidukeid. Schengeni lepingu eesmärk on inimeste vaba liikumine<sup>14</sup>. Schengeni riikide hulka kuulub enamuse EL riike ja lisaks veel Island, Liechtenstein, Norra ja Šveits.

Samal ajal, kui inimestel on prii voli liikuda ühes riigist teise, siis siseriikliku menetluse läbiviimise jurisdiktsioon on piiratud väga rangelt riigi geograafilise territooriumiga. Mida see tähendab pühendunud ja vaba liikumist kasutavale kurjategijale? Kui mitte päris paradiisi, siis üsna selle lähedast situatsiooni kindlasti. Ei ole saladus, et riigipiirid ja sellest tulenev riikide jurisdiktsioon kohaldada sunnivahendeid ja kehtestata võimu on pigem kuritegevust soodustav kui tõkestav asjaolu. Õigusrikkumise toimepanemisel ei ole takistus tänapäeva valdavalt ilma piirikontrollita Euroopas liikuda takistamatult tuhandeid kilomeetreid. Samas kui korraaitse organite õigus menetlustoiminguid teha lõppeb kohe riigipiiril<sup>15</sup>. Iseseisva riigi lahutamatuks tunnuseks on sisejulgeoleku kaitsemonopoli hoidmine. Kaasaja maailmas tagab sisejulgeoleku teostamise võimekus riiklikul tasemel rahvusvahelise tõsiseltvõetavuse. Sisejulgeolek ja korraaitse on midagi sellist, millest riiklikul tasandil hoitakse kinni<sup>16</sup> vahest isegi kiivamalt kui täieliku ja iseseisva otsustamise õigusest ja kaitsest (kui tuua näitena see, et välislepingud on üliluslikud siseriikliku õiguse suhtes).

## 1.2 Kuritegevuse kasumlikkus

Varastatud sõidukitega kauplemine on saanud ülemaailmseks fenomeniks, on avaldanud arvmust R.V. Clarke, R. Brown ning toonud näitena, et Ameerika Ühendriikides varastatakse üle 200 000 sõiduki aastas. Arvatavasti pool miljonit või enam sõidukit transporditakse igal aastal üle riikide piiride sõites või konteineritesse peidetuna. See on kasumlik ettevõtmine ning isikule mitte eriti suure vahele jäämiseriskiga, eriti kui arvestada, et ka valitsused ei pea autovargusi prioriteetseks kuritegevuse suunaks, millega aktiivselt võidelda.<sup>17</sup> Seda on arvamust täiendab N. D. Barbu tuues välja, et illegaalne varastatud sõidukite kaubandus on viimasel ajal saanud eriliselt kasumlikuks ettevõtmiseks, eriti just ida-eurooplaste hulgas, omades rahvusvahelist kriminaalset iseloomu. Nii on näiteks Rumeenias väga kõrgel tasemel dokumentide, võtmete, seerianumbrite jms võltsimine. Vaatamata riigisisese ja rahvusvahelise

---

<sup>14</sup> Kättesaadav internetis siseministeeriumi kodulehelt <https://www.siseministeerium.ee/25377/>

<sup>15</sup> KrMS § 3

<sup>16</sup> Põhiseaduse preambulist

<sup>17</sup> R.V. Clarke, R. Brown 2003, 197

õiguse sätetele, mis keelavad sõidukite vargused ja manipulatsioonid, on ikkagi grupid, kes kõige sellega perfektselt toime tulevad ning illegaalsest kuid kasumlikust ärist osa saavad.<sup>18</sup>

Isikud, kes panevad toime varavastaseid süütegusid, on valdavalt sellised, kes ei vaeva ennast moraali ega eetikaga ning enda tegude sotsiaalse sobivuse või siis sobimatuse analüüsiga. Nende eesmärk on kiire või siis kasumliku „projekti“ elluviimine. Enne sõiduki vargust tehakse tulude-kulude hinnang, kas loodetav kasum on riski väärt.<sup>19</sup> St Louis’is Missouris läbi viidud uurimuses sõidukite varguste toimepanemise kohta tõdeti, et sõidukite varastamine vajab vaid veidi enam spetsiifilisi teadmisi kui enamik muid tänavakuritegevuse liike. On vaja selgeks teha sõiduki käivitamise tehnilised nüansid ning teada kokkuostjaid.<sup>20</sup> Selles osas ei erine kuritegelikul teel elatise hankimine seaduslikul teel äraelamisest, kuna edukus sõltub peaaesjalikult teadmistest ja vilumusest. Nagu uurimispraktika näitab, on kuritegelikul teel saadud rahaliste vahendite ja vara tagaotsimise ning konfiskeerimise tagamine keeruline ja raske tegevus, mille jaoks ei ole kindlat šablooni ja mis nõuab pidevat uute teede ja lähenemiste leidmist. Uurimisel peab arvestama sellega, et niisuguse kuriteod, kus kurjategijad on leidlikud ja mõtlevad kogu aeg midagi uut välja peavad uurimisorganid pidevalt sammu pidama kavalate kurjategijatega. Info kogumisel tuleb jälgida laia pilti ning mitte jätta detaile silma vahele. Hiljem võib osutuda tähtsaks asjaolu, mis esmapilgul tundus tähtsusetu.<sup>21</sup>

Eesti Vabariigi justiitsminister on öelnud kõnes FBI kongressil: „Kui tavakuritegevuse põhjused on suurel määral sotsiaalsed, psüühilised ja olmelised, siis korrupsiooni- ja organiseeritud kuritegevus tugineb ratsionaalsele kaalutlusele. Need kurjategijad on ratsionaalsed isikud, kes kuritegu kavandades võrdlevad teoga kaasnevaid tulusid ja kulusid ning püüavad kasu maksimeerida.“<sup>22</sup>

N. D. Barbu on toonud välja, et kui varem oli sõidukite varguse puhul tavaline, et sõiduk käivitati ühendades süütelukku minevad juhtmed, siis nüüd on autode turvasüsteemide paranedes selline varguste viis jäänud tagaplaanile. Pigem on arengud selles suunas, et hangitakse sõidukitele margiesindusest volitatud esindaja käest pettuse teel või nende

---

<sup>18</sup> N.D. Barbu 2013, 62

<sup>19</sup> H.Hopes, R. Tewksbury 2011, 63

<sup>20</sup> C.W. Mullins, M.G.Cherboneau 2011 295 jj

<sup>21</sup> Исследование нестандартных маркировочных обозначений узлов и агрегатов автотранспортных средств отечественного и зарубежного производства. Северо-западный региональный центр судебной экспертизы Министерства юстиции России 2004

<sup>22</sup> Justiitsministri ettekandest FBI kongressil 13.09.2007 <http://www.just.ee/33199>

andmeid kopeerides. Vargusevastaste turvasüsteemide paranemine on kaasa toonud ka trendi, et autovargused viiakse läbi vägivallaga. Näiteks on parasjagu peatunud (nt tankla, parkla jms) autost juht jõuga väljaga tõmmatud ja autoga kohapealt minema sõidetud. On kasutusel ka skeem, kus kallile autole sõidetakse liikluses kergelt otsa ja kui auto omanik tuleb autost välja, et vaadata kui suur kahju avariiga tekitati ja selgitada välja avarii asjaolud ja jäetakse auto mootor tööle. Sel hetkel kui juht tuleb autost välja, istub liikluskahju tekitaja tema sõidukisse ning sõidab minema.<sup>23</sup>

Näiteks Taanis „kaob“ aastas 5000-7000 sõidukit. Selliselt tekitatud kahju on 175 miljonit eurot, kui arvestada keskmiseks sõiduki hinnaks 25 000 eurot. Kuigi numbrid on aukartustäratavad, siis ei kuulu selliste kuritegude menetlemine (erinevalt inimkaubandusest) prioriteetide hulka, kuna sõidukite varastamist peetakse suhteliselt madala riskiga kuritegude liigiks<sup>24</sup>.

### 1.3 Kuritegelik ühendus või üksikisikute koostöö

Laias laastus asuvad õigusteaduskonda õppima tudengid, kes eelistavad humanitaaraineid reaalinetele. See selgitab, miks juriidiline matemaatika ei allu tavamatemaatika reeglitele. Kui matemaatiliselt võrdub liidetavate summa nende arvvaärtusega juriidiliselt kahe või enama kurjategija poolt toime pandud kuritegu võib aga ei pruugi vastatata grupis toimepandud kuriteo tunnustele. Igapäeva praktilisele õiguse kohaldamises see nii ei ole. Kui üks kurjategija varastab sõiduki, ning müüb selle teisele isikule, kes muudab sõiduki kerenumbri ning müüb selle omakorda kolmandale, kes müüb sõiduki teises riigis, siis ei pruugi olla tegemist kuritegeliku ühendusega vaid kurjategijate omavahelise koostööga. Seega ei pea kindlasti kõik teost osavõtjad ise vahetult liikuma üle riigi piiride. Mõnikord piisab, kui edastada näiteks posti teel või heausklike isikuid kullerina kasutades kuriteo toimepanemiseks vajalikud vahendid teise riiki (antud kontekstis nt sõiduki registreerimistunnistus, mis küll üksikteona ei moodusta kuritegu, kuid osana tegevuste ahelast moodustab lüli, mille puudumine muudab oluliselt kuriteo toimepanemise asjaolusid ja teo toimepanemiseks vajalikke sooritusi – s.t ei ole vaja võltsida sõiduki registreerimistunnistust.)

---

<sup>23</sup> N. D. Barbu 2014 203-204

<sup>24</sup> G.Bruinsma and W. Bernasco

Eristamaks organiseeritud kuritegevust lihtsalt piiriülesest kuritegevusest, siis ühena paljudest rahvusvahelise kuritegevuse definitsioonina on leitud, et rahvusvaheline kuriteona on käsitletav tegu, milline hõlmab kahte või enam riiki ning on kvalifitseeritav kuriteona vähemalt ühes neist riikidest<sup>25</sup>. See tähendab, et iga piiriülene kuritegu, ei ole veel organiseeritud kuritegevus.

Keeruline on eristada organiseeritud kuritegevust erinevate riikide või sama riigi kuid piiriülese haardega kurjategijate omavahelisest heast koostööst. Mitte ainult kaasaegne majandus ei ole läinud projektipõhiseks, vaid ka kuritegevus. Kuna andmete edastamise võimalus on väga kiire, siis huvilistel on lihtne üksteist leida. Suurepärane võimalus informatsiooni vahetamiseks on suletud internetifoorumid, kuhu saavad ligi ainult isikud, kelle suhtes foorumi kasutajatel on täielik usaldus ja millele lisandub enamasti ka täielik anonüümsus. Suheldakse anonüümsete kasutajanimedega, mille usaldusväärset kontrollitakse kokkulepitud paroolidega või annab teine usaldusväärne kasutaja infot, et sellise kasutajanimedega isik võtab sellel ajal ühendust.

Arusaam organiseeritud kuritegevusest ja selle toimimisest on muutunud võrreldes varasema arusaamaga.<sup>26</sup> Muutused toimuvad n.ö organisatsioonisisese struktuuri muutumisega ja kohandumisega. Kriminaalsed võrgustikud võivad olla oluliselt erinevamad kui senised teooriad ja sotsiaalsete võrgustike metodoloogilised lähenemised on näidanud. Järjest enam on tsentraalselt juhitud kuritegevus asendumas ajutiselt kokkutulevate isikute gruppidega, kelle vahel on sidepidamiseks nn kontaktisikud.<sup>27</sup>

Piiriülene kuritegevus erineb lokaalse ulatusega kuritegevusest vajades veidi enam eel-ja koostööd. Seal on isikud, kes vahetult tegelevad sõidukite vargusega, isikud kes ostavad selliseid sõidukeid kokku ning isikud, kes toimetavad sõidukid üle mitme riigi piiride. Selleks on vajalik sõiduki registridokumentide ja tollidokumentide võltsimine, võimalusel ja vajadusel tollile altkäemaksu andmine ning lõpuks viimane lüli, kes turustab vara.<sup>28</sup> On täiesti reaalne, et iga grupp või isik teeb ära ainult oma osa ning teisi ahela lüli ei tunta. Arvestades, et kuritegude toimepanemine nõuab mõnikord suuremat pingutus, kui igapäevane legaalne töö, siis ahela iga lüli saab tehtud töö eest tasu. Kuivõrd lülid on omavahel seotud kaudselt, siis ühe lüli tabamine korrakaitsejõudude poolt ei pruugi viia järgmise lülini, eriti

---

<sup>25</sup> J.M.Martin, A.T.Romano 1992 p 15

<sup>26</sup> D. Hobbs

<sup>27</sup> G.Bruinsma and W. Bernasco

<sup>28</sup> J. Gerber, M. Killias 216 jj

kui koostöö on juhuslikku laadi ja ebaregulaarne. Eestis tabatud Leedu autovaraste grupid on selle kinnituseks korraga hea ja halb näide, sest iga lüli tegutses ainult konkreetsetes etteantud tööloigis, kuid keskselt koordineeris seda kõike üks inimene (Kurkide grupeering)<sup>29</sup>.

2003 aastal oli tuvastatud 69 rahvusvahelist võrgustikku 276 liikmega (itaallased, sakslased, poolakad, bulgaarlased, ukrainlased, ungarlased, serblased, araablased, rumeenlased), kes tegelesid varastatud sõidukite kaubandusega Euroopas, ning oli tuvastatud nende seotus 178 luksusklassi auto vargusega. Varguste massilisus hakkas mõneti vähenema pärast osades riikides Euro3 saastenormide kehtestamist.<sup>30</sup>

Kas see, kui varas täidab tellimust on organiseeritud kuritegevus? Kui on tegemist ühekordse projektiga, siis ilmselt mitte ja kuna omavahelised sidemed kurjategijate vahel on episoodilised ja juhuslikud, siis on keeruline kõiki ahelaga seotud isikuid välja selgitada. Skeemi väljatöötaja ning käigushoidja on sel juhul nagu peatöövõtja, kes palkab alltöövõtjaid. Viimased teevad ära ainult oma kitsa lõigu ja saavad selle eest oma väikese tasu. Peatöövõtja ise vahetult kuriteo toimepamise kohas ei viibi, tal on kõige väiksem risk saada tabatud kuriteo toimepanemisel.

Organiseeritud kuritegevus tänapäeval ei kattu maffia mõistega, kirjutab enda kodulehel FBI<sup>31</sup> ja jätkab, et tänasel päeval kohtame organiseeritud kuritegevust maailma igas nurgas. Rahvusvaheliste ja piiriüleste sündikaatide vastu võideldakse igal võimalikul moel nii kodu- kui välismaal ise ja koos rahvusvaheliste partneritega.

Kuritegeliku ühenduse temaatika on köitnud arvukate õigusteadlaste ja õiguse rakendajate tähelepanu ja üldjoontes on jõutud selgusele, millised on organiseeritud kuritegevuse peamised tunnused. Need on:

- Kuriteod pannakse toime riigipiiride üleselt, sageli on tegemist kaupadega, mis on sihtkoha riigis ebaseaduslikud;
- Riigiametnike äraostmine (korruptsiooni soodustamine) (peamiselt majanduslikult nõrkades riikides) eesmärgiga nõrgestada kuritegevust neutraliseerivaid mehhanisme;
- „organisatsioonil“ on piisavalt vahendeid eesmärkide saavutamiseks;

---

<sup>29</sup> 1-10-12954 ja Eesti Ekspress 02.12.2010

<sup>30</sup> N. D. Barbu 2013, 67

<sup>31</sup> <http://www.fbi.gov/about-us/investigate/organizedcrime>

- Hierarhiline või muu jäik organisatsioonisisene struktuur, mis tagab sisemise distsipliini ja kuulekuse;
- Ettevõtted tegutsevad peamiselt rahapesu eesmärgil;
- Vägivalla kasutamine;
- Eesmärgiks on kiire ja suur kasum
- Suur suutlikus tegevuste rahastamiseks ja „professionaalide“ kasutamine
- Kaldumus tegutseda rahvusvahelise haardega<sup>32</sup>

Selline loetelu ei ole kindlasti lõplik ning erineb nüansiti olenevalt kuritegelikku organisatsiooni tuumiku residentsusriigist.

#### 1.4 Ajaline faktor

Ühes riigist auto varastamine ning teises riigis selle realiseerimise kiirus on hea organiseerimise ja tahtmise juures mõõdetav päevadega. Mõnikord lausa tundidega, kui täidetakse tellimustööd. Politsei poolt sõiduki tagaotsimine ning rahvusvaheline teabevahetus on mõõdetav pigem nädalatega. Eesti näitel on kuriteokaebuse lahendamiseks aega 10 päeva, kui menetluse alustatakse, siis laetakse samaaegselt rahvusvahelisse andmebaasi üles rahvusvaheline tagaotsimisteade. Samas ei ole harvad juhused, kui isik on ostnud auto Itaaliast, sõitnud sellega läbi Euroopa, võtnud selle Eestis arvele ning alles kuid või aastaid hiljem Schengeni välispiiri ületades tuvastab piirivalve või toll, et see sõiduk on rahvusvaheliselt tagaotsitav. Selleks ajaks on kuriteo toimepanemise jäljed juba nii jahtunud, et neid üles soojendada on juba väga vaevaline või lausa võimatu. Leedu autovaraste jõugu näitel sõideti varastatud sõidukiga viivitamatult riigist välja. Kui sõiduk varastada õhtul, siis hommikuks sellega Leetu jõuda on jõukohane ka siis kui sõita terve tee lubatud piirkiirusega. H. Copesi poolt analüüsitud statistika kohaselt varastatakse enamik autosid just õhtutundidel, kui on väiksem risk saada teolt tabatud. Ühtlasi on sel juhul oluliselt suurem tõenäosus, et sõiduki kasutaja avastab varguse alles hommikul ning see on aeg, kus sõiduki vargus ei ole registreeritud ning selle kasutamisega jääda politseile silma on oluliselt vähem võimalusi.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> C.D. Guymon 2014, 55 jj

<sup>33</sup> H. Copes 1999 129

## 1.5 Sõidukite identiteedi muutmine

Kui tegemist ei ole kindla automudeli varguseks suunatud tellimustööga, siis sõiduki varguse puhul jäävad kulud suhteliselt samasse suurusjärku, kui varastada 10-15 aastat vana luksusklassi auto või suhteliselt uus keskklassi auto. Mõlemal on väga head ja täiesti võrreldavad turvasüsteemid, mille murdmine nõuab eritehnikat ja teadmisi. Kui kulud on võrdsed, siis on selge, et varastatud kallima sõiduki müümisel teenitav tulu on suurem, kuid kõrgema hinna tõttu võib olla pikem müügiaeg, ning seetõttu on vajalik sõiduki turustamisel suurema kasumi saamiseks vajalik veel sõiduk „puhtaks pesta“ ehk legaliseerida. Selleks pea ainus võimalus on VIN-koodi (*Vehicle Identification Number*) muutmine, millega luuakse sõidukile identiteet, mille vastu politsei huvi ei tunne. Sagedasti kasutatava skeemi kohaselt võetakse VIN-kood sarnaselt autolt, mis on avarii või muul põhjusel muutunud taastamiskõlbmatuks ning paigaldatakse see varastatud autole. Tegemist võib olla just sellisele tegevusele spetsialiseerunud isikute poolt tehtava kõrgtasemel käsitööga, mida ilma eriettevalmistuse või väga terava silma ja heade autoalaste teadmisteta isikul on keeruline või lausa võimatu avastada.<sup>34</sup> Viimase aasta jooksul on liiklustrassoloogia ekspertiisiks esitatud suhteliselt uusi Hyundai sõiduautosid, mille VIN-kood on stantsitud vana VIN-koodi asemele<sup>35</sup> spetsiaalselt kohandatud seadmega. EKEI liiklustrassoloogia osakonnajuhataja A. Edovald on täiendavalt selgitanud, et Hyundaide puhul on ilma ekspertiisi erivahendeid kasutamata raske võltsingut tuvastada, kuna VIN-koodi sümbolid asetsevad sümmeetriliselt, on õigete vahedega ja ühtlase sügavusega. VIN-kood on peale kantud samasuguse tehnoloogilise seadme abil, mida kasutatakse tehases. Sel juhul on ka kogenud spetsialistil sellist võltsingut raske tuvastada. Enamasti leitakse sellised võltsimised ainult tänu asjatundjate teravale silmale, kes igapäevaselt tegelevad autode kontrollimisega ning kellele jäävad üksikud ebakõlad autode juures silma. Nt tehnilisse passi kantud valmistusaasta ja sõiduki mudeli modifikatsioon ei vasta tehnilises passis olevale valmistusajale. Vahel on tegemist väga väikeste nüanssidega. Teatud tootmisaastast alates muudetud sõiduki liistude kuju ning värvi, paigaldatud teistsugused pörkerauad või muudetud salongi paneele. Pisasjad, mida asjassepühendamatu auto tavakasutaja ei pruugi ega peagi teadma. Just detailide

---

<sup>34</sup> Eesti Kohtuekspertiisi liiklustrassoloogia eksperdilt tellitakse aastate lõikes stabiilselt keskmiselt 70 VIN-koodi ekspertiisi (info autori kirjavahetusest eksperdiga)

<sup>35</sup> Ekspertiisiakt nr 14E-LT0030

ebakõlad reedavad, et sõiduki identiteet võib olla muudetud ja viitab võimalikule VIN-koodi manipuleerimisele<sup>36</sup>

Põhjendatud kahtluse korral tellitakse sõidukile ekspertiis, kus ekspert erivahendeid ja eriteadmisi kasutades tuvastab ekspertiisi käigus, kas konkreetse sõiduki VIN-koodil on manipuleerimistunnuseid. Kas sõiduki detaile on vahetatud remondi käigus, kas sõiduki esialgset värvust on muudetud, kas sõiduki tehasepoolsesse komplekteeritusse on tehtud hilisemaid muudatusi. Selliselt kildhaaval kokku korjatud info põhjal tuvastatakse sõiduki algne VIN-kood ning juba tuvastatud VIN-koodi kontrollimisel andmebaasidest selgub, kas sõiduk on rahvusvaheliselt tagaotsitav või mitte. Piisavalt sageli tuleb ette ka olukordi, kus sõiduki VIN-kood on küll muudetud, kuid ei sõidukile kantud VIN-kood ega seal varem olnud VIN-koodiga masina vastu ei tunne keegi huvi. On olnud ka juhuseid, kus sõiduki kerepaneelid on niivõrd korrodeerunud või avariiis kahjustatud, et on remondi käigus teadmatuses või hoolimatust kergemeelsusest välja lõigatud ja asendatud tavalise, markeerimata metalllehega.<sup>37</sup> Samuti on ette tulnud olukordi, et sõiduki VIN-kood ei ole tuvastatav ka põhjusel, et see on tehase poolt paigutatud välismõjudele ligipääsetavasse kohta, nt rattakoopasse ja seetõttu VIN-kood hävib iseeneslikult korrosiooni mõjul (nt vanemad VW kaubikud).

Selleks, et vähendada varastatud või ebaseadusliku sõidukite piiriüleisel transportimisel riski tõmmata tolli või piirivalve tähelepanu, kasutatakse ühe võimalusena sõidukite originaaldokumentide ning numbrimärkide kasutamist. Järgnevalt kirjeldatud ja autori ametiallase kogemusel põhinevalt<sup>38</sup>, peamiselt Venemaal registreeritud sõidukitel,<sup>39</sup> mis on hävinud, vigastatud või taastamiskõlbmatud, lõigatakse VIN-koodid<sup>40</sup> koos aluspõhja plaadiga ning sõiduki registreerimisnumbrid, ning varastatakse sarnane sõiduk, millele paigaldatakse maha monteeritud identifitseerimistunnused ning sõiduk viiakse tagasi Venemaale, justkui Venemaal registreeritud sõiduk. Selliselt on sõiduk „legaliseeritud“ ning kõlblik eksportimiseks.<sup>41</sup> Sellisel kujul manipuleeritud VIN-koodiga sõidukite tabamine piiripunktis ei tähenda tingimata seda, et sõiduk ise on läinud eelmise omanik valdusest välja

---

<sup>36</sup> Intervjuust A. Edovaldiga

<sup>37</sup> Ekspertiisiakt nr 13E-LT0024 ja nr 12E-LT0065

<sup>38</sup> Lisaks on seda teemat käsitletud uudistesaaate Reporter 29.10.2014 eetris olnud saatelõigus.

<sup>39</sup> Arvatavasti tehakse selliseid VIN-manipulatsioone ka teiste riikide puhul, kuid autori töökogemus on seotud just Eesti Vabariigi ja Venemaa Föderatsiooni vahelisel ajutisel kontrolljoonel kinnipeetud sõidukitega, siis on ka näited toodud sellised, millele on võimalik leida faktilist kinnitust.

<sup>40</sup> Vt VIN-koodi nõudeid järgmises alapunktis 1.6

<sup>41</sup> J. Gerber, M. Killias, 2003, 221 jj

tahte vastaselt. Ei ole ka harvaesinev, kui sõiduk on ilmselt ostetud nt Saksamaalt täiesti legaalselt ja seal arvelt maha võetud, kui ekspordiks minev sõiduk. VIN-koodi manipulatsioon on tehtud ilmselt Venemaa kaitsetollide tõttu omariikliku autotööstuse kaitseks. Välisriigist sõiduki sisseostmisel tuleb maksta arvestatav tollimaks, mis sõltub pea-asjalikult sõiduki mootori kubatuurist. Seega võib selline tegevus olla suunatud tollimaksu vältimiseks, mis aga ei ole vastuolus<sup>42</sup> Eesti Vabariigi õigusaktidega. Isiklikult olen näinud, et müüakse<sup>43</sup> sõidukite registreerimistunnistusi, VIN-koode ning numbrimärke. Selliste esemete müümine ei ole otseselt ühegi seadusega keelatud, kuigi tekib küsimus, kes peaks ostma auto kerest väljalõigatud VIN-koodi ning mis sellise tegevuse mõte võiks olla. Selliste identifitseerimistunnuste kasutamine teise auto juures on aga juba võltsimine karistusseadustiku tähenduses.

Sõidukite VIN-koodid stantsitakse tehases sõiduki kerepaneeli osale. Kuigi tehastes valmistatakse sadu ja tuhandeid sõidukeid mitmel erineval koosteliinil ja ka eri maades, siis VIN-koodide stantsid on valmistatud väga kindlate parameetrite järgi. Vähimgi muutus kirjaviisi suuruses, kaldes ja jälje sügavuses ei ole lubatud<sup>44</sup>. Vähimgi kõrvalekalle tähendab tavaliselt seda, et VIN-kood on kantud sõidukile tehaseväliselt, mis aga ei ole lubatud ja viitab sõidukiga seotud ebaseaduslikule tegevusele.

Identifitseerimisnumbri muutmiseks kasutatakse peamiselt kolme meetodit.

- 1) VIN-kood lihvitakse maha ning kantakse stantsiga peale uus kood vana koodi asemel
- 2) VIN-kood lõigatakse koos aluspinna lõiguga kerest välja ning samasuguselt sõidukilt võetud kood keevitatakse asemele (alternatiivina kleebitakse teiselt sõidukilt väljalõigatud keretükk olemasoleva VIN koodi peale ja servad tasandatakse pahtliga)
- 3) Olemasolevas VIN-koodis asendatakse mõned sümbolid .

Esimesel juhul piisab tegelikult, kui vahetada VIN-koodi viimased 7 numbrit, sest numbriosas esimesed kümme tähist tootja ning mudeli osas ei muutu<sup>45</sup>. Kõikide variantide, kuigi peamiselt teises punktis kirjeldatu puhul on eelis see, et on võimalik kasutada doonorauto originaaldokumente, mistõttu ei ole vajalik võltsida auto registreerimisdokumente. Nagu

---

<sup>42</sup> Venemaa Föderatsiooni tollimaksu vältimine ei ole vastuolus Eesti õigusega, küll on aga kriminaliseeritud võltsingu kasutamine (autori märkus).

<sup>43</sup> Internetiportaali [www.osta.ee](http://www.osta.ee) müügikuulutus (väljatrükk autori valduses)

<sup>44</sup> Mis muidugi ei tähenda, et tehase praaki ette ei tule ning VIN-koodi lüüakse sõidukile käsitsi tehase matriitsidega. Исследование нестандартных... 2004

<sup>45</sup> N. D. Barbu 2013 68

Eestiski, siis paljudes maades toimub juba siseriiklikus registris oleva sõiduki omanikuvahetus üksnes paberil ilma sõidukit liiklusregistri juures realselt ette näitamata, siis võivad heausksed omanikud sellise autoga sõita aastaid isegi kahtlustamata, et sõiduk võib olla varastatud.

## 1.6 Sõiduki identiteedi tuvastamine

Iga sõiduk on teatud mõttes unikaalne. Kuigi uute autode müügiplatsil silmaga vaadates autod ei erine mitte millegi poolest, on siiski pärast müüki vajalik ja võimalik neil vahet teha. Peamiselt küll omandisuhete ja suurema ohuallika valdaja vastutuse huvides. Sõidukile annabki kordumatu identiteedi neile kantud VIN-kood, mis on auto kerele kantud unikaalne numbrikombinatsioon, mille abil saab identifitseerida sõiduki. Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiivi<sup>46</sup> kohaselt VIN-koodi kannab sõiduki kerele tootja. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse nr 42<sup>47</sup> kohaselt VIN-kood (e tehasetähis) on 17 tähest ja numbrist koosnev tähistus, mille valmistaja on määranud konkreetse sõiduki tähistamiseks (Vehicle identification number). Tähistamise kord on määratud ISO 3779-1983(E)-ga. VIN-kood koosneb kolmest osast: WMI, VDS ja VIS. VIS on sõiduki valmimisnumber. VIN-koodi konkreetse sõiduki valmistamise järjenumbrit tähistav osa on kaheksa viimast kohta (Vehicle indicator section); VDS on sõidukikood, mis on määratud VIN-koodi 4. kuni 9. (kaasa arvatud) kohaga. See sisaldab sõidukit kirjeldavaid andmeid, mille määrab valmistaja (Vehicle descriptor section); WMI on VIN-koodi kolme esimese kohaga määratud valmistaja rahvusvahelise valmistajate nimistu järgi. Tähistus määratakse ISO 3780-ga kehtestatud korras ja registreeritakse Ameerika Autoinseneride Ühingus SAE.

VIN-kood ja kere- või raaminumber peab olema sõiduki valmistaja või (Eestis puhul) Maanteameti tehtud ning vastama registreerimistunnistusele ja olema loetav.<sup>48</sup>

Lisaks peab VIN-kood olema märgitud sõiduki andmesildile, raamile, raami osale või sarnasele konstruktsioonile. Raamile kantud tähis peab olema pressitud metalli sisse vähemal 7 mm suuruse šriftiga ning peab olema loetav 30 aasta jooksul pärast markeerimist. See on võrdne inimese isikukoodiga, kuigi selle vahega, et inimese isikukoodi inimese kehale ei kanta. VIN-koodi järgi on tuvastatav tootja andmebaasi alusel auto tootja ning tootmisaeg ja

---

<sup>46</sup> 76/114/EEC

<sup>47</sup> Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele § 3 p 117; 122; 123; 127

<sup>48</sup> Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. Lisa 1: Nõuded alates 1. jaanuaris 1997. a liiklusregistrisse kantud või kantavale sõidukile, välja arvatud enne 1. jaanuari 1984. a valmistatud või esmregistreeritud sõidukid ning 30-aastased ja vanemad sõidukid. Grupp 6, kood 601 art 1

konkreetsed sõiduki tehnilised andmed, värv, paigaldatud lisavarustus jms. VIN-koodi alusel tehakse ka märkmed tehase andmebaasi sõidukile margiesinduses tehtud hoolduste ja remonttööde kohta, samuti läbisõit ja töö tegemise asukoht. Andmed on kättesaadavad sõiduki margiesinduste ja tootja volitatud isikute kaudu. VIN-kood sõiduki tavakasutajale tähendab seda, et autoga hoolduses käies saab autoesindus VIN-koodi järgi teada, millise konkreetse modifikatsiooniga sõidukist on tegemist ning milliseid varuosi on vaja. Samuti küsivad autovaruosade kauplused sõiduki VIN-koodi varuosa müümisel, et olla kindel varuosa sobivuses just sellele sõidukile.

Lisaks sõiduki raamile ja/või kerele kantud VIN-koodile peab olema sõidukil ka andmesilt. Tulenevalt eelmainitud direktiivist, kõik sõidukid peavad olema varustatud andmesildiga, mille kirjed kinnitab tootja või tootja volitatud esindaja. Valmistajasilt peab olema kujundatud vastavalt 76/114/EEC määrusele ja tugevasti kinnitatud nähtavale ja kergesti juurdepääsetavale kohale sõiduki osa pinnal, mida kasutamise käigus ei vahetata. Sellel peavad olema loetletud selgelt ja kustumatult järgmised andmed:

- Tootja nimi;
- EMÜ tüübikinnituse number. (Number koosneb väikesest e-tähest, millele järgnevad kindlaksmääratud järjekorras EMÜ tüübikinnituse andnud riigi eraldusnumbrid ja -tähed (1 Saksamaa, 2 Prantsusmaa, 3 Itaalia, 4 Holland, 6 Belgia, 11 Ühendkuningriik, 13 Luksemburg, DK Taani, IRL Iirimaa) ning sõidukitüübi tüübikinnitustunnistusele märgitud numbrile vastav tüübikinnitusnumber. e-tähe ning EMÜ tüübikinnituse andnud riigi eraldusnumbrite ja -tähtede ning eraldusnumbri ja -tähtede ja tüübikinnituse numbri vahel peab olema tärn.)
- Valmistajatehase tähis (VIN);
- Sõiduki suurim lubatud täismass;
- Autorongi suurim lubatud täismass, kui sõidukit kasutatakse vedukina;
- Suurim lubatud koormus igale teljele (telgede järjekorras eest taha);
- Suurim lubatud koormus poolhaagise veopoldile;
- Tootja võib esitada lisateavet ettenähtud kirjete all või kõrval, väljaspool selgesti märgitud riskülikut, mille sisse on kantud äsjaloetletud andmed.

Sõidukite konstruktsiooni osad muutuvad küllalt sageli. Väliselt ühesuguste keredega sõidukitel, mida on toodetud samasuguse välimusega juba aastaid, on kerepaneelide all sageli juba hoopis teistsugused veermiku ja jõuülekanne detailid. Sageli olenevalt kasutatavast mootorist ei ole need omavahel asendatavad. Põhjus võib olla insener-tehniline või ka majanduslik. Algselt projekteeritud detail ei pruukinud olla teatud tingimustes vastupidav ning see asendati tootmises olevatel autodel parendatud kujul. Ehkki ei saa välistada ka seda, et varuosade originaaltootjana muudetakse varuosade tehnilisi lahendusi, et B-varuosade tootjatel läheks aega enne kui nad suudavad pakkuda äsja margitehase poolt kasutusele võetud detaili analoogi ning tootja saab seda seni ainsana ise müüa. See ongi põhjus, miks on korraga keeruline ja samal ajal lihtne tuvastada sõiduauto VIN-koodi võltsimist. See tähendab, et kui on varastatud auto, mis on toodetud nt 2006 aasta teisel poolel ning sellele on paigaldatud sõiduki VIN-kood, mis on pärit sõidukilt aastast 2004, siis vahepeal võivad olla muudetud kereliistude kujundus või auto iluvõre või hoopis käigukasti kinnitus mootori suhtes. Detailide ebakõla on see, mis pälvib tähelepanu. Kuna autode varastamine nende edasimüümise eesmärgil on eelkõige suunatud kasumi teenimisele, siis VIN-koodi võltsimiseks otsitakse võimalikult sarnase varustusega auto, mis on mingil põhjusel kasutuskõlbmatu, kuid mille dokumendid ja taust on korras. Kuid liiga palju vaeva sellega ka ei nähta, piisab, kui on võimalik auto edasi müüa, sest auto edasine käekäik enam varastatud sõidukiga kauplejat üldjuhul ei huvita. Samas, mitte alati ei ei pea olema sõiduk kasutamiskõlbmatu, et sellise sõiduki identiteeti tuvastavaid andmed kasutada teisel sõidukil. On ette tulnud, et sama VIN-koodiga sõidukeid on mitmeid, ehk siis tegemist on n.ö kloonidega ja sama VIN-koodiga sõidukit sõidavad ringi eri maades või harva esinevatel juhtudel ka samas riigis. Alles elektrooniliste ja ristikasutuses olevate andmebaaside kasutuselevõttuga on selline kloonimine lihtsasti tuvastatavaks muutunud.

VIN-koodi doonorautoks sobivad avarii või muul põhjusel kasutuskõlbmatuks muutunud sõiduki (massiivne mootorike, ulatuslik veekahjustus (enamike Euroopa turu jaoks toodetud uuemate autode puhul täiesti fataalselt mõjuv) või muu õnnetusjuhtumi läbi kahjustatud masin (tormiga tuulemurru alla jäänud, põlenud jms). Teatud juhtudel ei ole lubatud või majanduslikult kasulik autot taastada ning müüakse soovijatele dokumendid, riiklikud registreerimisnumbrid, sõiduki kerest välja lõigatud VIN-kood ning tehase poolt sõiduki andmete kleebised ja kere külge needitud metallplaadid (VIN dubleering tuuleklaasi all ja andmesilt), millel on dubleeritud VIN-kood ja olulisemad tehnilised andmed. Kõige esimene ohumärk – andmesildi puudumine – ei tähenda automaatselt, et sõidukiga on toime pandud

ebaseaduslikku tegevusi, kuid on siiski tegemist hoiatava märgiga. Tavakasutuse puhul need küljest ära ei tule, kuid võivad olla ära tulnud või eemaldatud avariijärgse ulatusliku remondi käigus. Andmesilt on enamasti kinnitatud mootoriruumi esiseinale, n.n esipaneel või „prillid“, mis auto esiosa avarii puhul reeglina vahetatakse välja.

Kuigi sõiduki esmasel siseriiklikul registreerimisel on vajalik Maanteeameti liiklusregistribüroos sõiduk ette näidata (kasutatud sõidukite puhul) ning VIN-koodi kontrollitakse ka sõidukite tehnoulevaatusel, siis neil puhkudel kontrollitakse üksnes VIN-koodi vastavust dokumentatsioonile ning ei saa nõuda, et registri töötaja suudaks tuvastada selliste rutiinsete tegevuste käigus VIN-manipulatsioone. Pigem on kontrolli eesmärk tuvastada kas esitatud sõiduk ja dokumentatsioon on omavahel kooskõlas.

VIN-koodi manipulatsioonikahtluse korral võltsingu tuvastamine käib üldiselt alljärgnevate sammude kaupa:

- Selle väljaselgitamine, kas sõiduki keretähised on kõikjal ühesugused;
- Sõiduki VIN-koodi järgsete tehniliste andmete sõiduki reaalsete tehniliste andmetega võrdlemine;
- Visuaalselt selle hindamine kas VIN-koodi alusel pinnal on ebatasasusi (lainetus, mõlgid, lihvimisjäljed)
- Kontrollimine, kas sümbolid asetsevad ühtlaselt ja üksteisega paralleelselt
- Spetsiaalse kemikaaliga värvipinna tugevuse kontrollimine (tehases sõidukile kantud värvkate reageerib kemikaalile erinevalt, kui tehaseväliselt peale kantud värv)
- VIN-koodilt ja selle ümbrusest värvikihi eemaldamine ning kontrollimine kas on keevitus või lihvimisjälgi.<sup>49</sup>

Mõistetavalt on tegemist loeteluga, mille sooritamiseks on vajalikud teadmised ja vahendid olemas vaid spetsialistil, ning seda kodusel teel tehes ei pruugi jõuda ilma erialaste teadmisteta arusaamisele, kas tegemist on VIN-koodi manipulatsiooniga või mitte.

## 1.7 Varastatud sõidukite turg

Illegaalsel turul kehtivad samasugused majandusseadused kui legaalsel turul. Kehtib pakkumise ja nõudluse omavaheline seos. Varastatud asju on võimalik turustada odavamalt, kui legaalselt saadud asju. Küllalt sageli on inimesed nõus silma kinni pigistama asja päritolu

---

<sup>49</sup> Intervjuust EKEI eksperdi A. Edovald'iga

suhtes, kui seda on võimalik osta turuhinnast soodsamalt. Ainult osaliselt müüakse asjad mustal turul vahetult varastanud isiku poolt teisele inimesele. Suurem osa varastatud asju liigub turule tagasi läbi kokkuostjate, kes erinevate kanalite kaudu „pesevad asjad puhtaks“ ja müüvad justkui seaduslikku kaupa.

Eestist autosid varastanud leedukate kriminaalasja tagamaid selgitavas loos on kirjutanu Eesti Ekspress: „Selgus, et Eestis viibitakse üksnes niikaua, kui sobivad sõidukid on leitud ja hõivatud, seejärel lahkuvad kurjategijad saateauto (varastatud masina liikumist julgestav masin, mis enamasti sõidab mõnisada meetrit eespool ja vaatleb, et teel poleks politseipatrulli – EE Toim.) julgestamisel viivitamatult Eestist. Ühtegi olmetehingut siin ei tehta, kõik vajalik on kaasas. Brigaadi kuuluvad järelevaataja, kes juhib saateautot, tehnik-spetsialist ehk muukija ja käivitaja, ning madalaimal astmel on varastatud auto juht. Suheldakse ainult selleks otstarbeks soetatud mobiiltelefoni või raadiosaatja kaudu, /.../ Kriminaalide edu valemiks on tihti just see, et kannatanu avastab auto kadumise alles hommikul, s.o mitu tundi pärast vargust – see aga tähendab, et Eestist varastatud masin on ammu Leedus.“<sup>50</sup>

EPL artikli andmetel „Paljud võimalikud tellimused tulevad Kaunasest, Eestisse saabuavad ainult töömehed, kes on saanud tellimuse leida nii ja nii palju mingeid autosid. Siis nad ise vaatavad, kust need hangivad. Leedus pannakse autod rongile ja saadetakse edasi itta – Kasahstani, Tadžikistani, Venemaale.”<sup>51</sup>

Autosid varastatakse nii kiireks edasimüümiseks, võltsides ainult auto dokumente kui ka hilisemaks müümiseks, kui auto identiteet on juba muudetud. Alahinnata ei saa ka kasutatud varuosade turgu. Sel juhul on juba väga keeruline jõuda varastatud autole jälile, sest kallimad detailid eemaldatakse ning sõiduki kere utiliseeritakse. Kuigi metallikokkuostus nõutakse auto utiliseerimisel sõiduki dokumente ning antakse utiliseerimistõend hilisemaks sõiduki arvelt maha võtmiseks riiklikust registrist, siis tükkideks lõigatud autokeresid võetakse metallikokkuostus vastu kui tavalist metalli ja loomulikult ei ole müüjal vaja tõendit registritoimingute jaoks. Kui autokered on juba nagunii tükkideks lõigatud, siis on lihtne välja lõigata või loetamatuks muuta kerele kantud VIN-kood. Kolmandaks varastatakse autosid veel nn tellimustööna. Peamiselt lähevad sellised sõidukid kolmandatesse riikidesse, kus kõrge korrupsioonitase või väiksema kontrolli tõttu on võimalik sõidukit vabalt vallata ja kasutada. Venemaal näiteks juba riiklikusse registrisse kantud sõidukit rahvusvahelise tagaotsimisteate

---

<sup>50</sup> EE 02.12.2010 Kaunase allilm himustab eestlaste autosid

<sup>51</sup> EPL 27.12.2012 Politsei surve ajab autovarga Eestist eemale

alusel enam välja ei anta, kuna seaduse kohaselt on tegemist heauskse valdusega ning omand loetakse üle läinuks.

Menetluse käigus on välja tulnud ka kurioosseid juhuiseid, kus väljastpoolt Schengenit riiki sisenemisel tuvastatakse sõiduki tagaotsimine Schengeni infosüsteemi andmete alusel ja sõiduki valdajale tuleb alles siis meelde, et talle öeldi juba sõiduki ostmisel, et tegemist on sõidukiga, mida võib kasutada ainult riigi siseselt.<sup>52</sup>

Keeruline on teha vahet, kas autovaraste puhul on tegemist kuritegeliku grupeeriinguga või lihtsalt kurjategijate grupiga, kes tegutsevad piiriülevalt ja üksikute projektide raames kooskõlastatult. Kuigi autode varastamine nõuab tehnilisi eriteadmisi, siis kurjategijad omavahel üldiselt teavad, kelle poole võib mingi palvega pöörduda. Kuna vahelejäämise võimalus suureneb vastavalt sellele, kui pikka aega ühte ja sama skeemi kasutatakse, siis pahatihti planeeritaksegi nn kiired üllatusrünnakud, kus palgatakse spetsialistid kindla ülesandega ning spetsialist sageli ei teagi, kelle jaoks ta töötab. Sel juhul ei saa rääkida spetsialisti puhul kui kuritegeliku ühenduse liikmest.

Kasutatud sõidukite turul peab olema ettevaatlik just soodsamate autodega ja seda kahel peamisel põhjusel. Väliselt korras auto võib peita tehnilist riket või puudust, mis ilmneb alles hilisema eksploatatsiooni käigus või halvemal juhul liiklusõnnetuse käigus selgub et auto on varem teinud läbi avarii ning selle turvasüsteem ei ole nõuetekohaselt taastatud (võib olla tegemist kelmuse koosseisuga KarS § 209 alusel). Lisaks tehnilistele puudustele võib olla odava hinna põhjuseks ka soov realiseerida kiiresti õigusvastase teoga hangitud vara. Üllatavalt sageli jõutakse varastatud sõiduk realiseerida loetud päevade jooksul, mil ametiasutused menetluslikel põhjustel ei ole jõudnud tagaotsimisteadet avaldada. Ning soodsa ostu teinud isik saab autoregistris või riigipiiril halva üllatuse osaliseks, kui selgub, et tegemist on varastatud sõidukiga, mis tuleb tagastada endisele omanikule, kellelt sõiduk varastati. Kui sõiduki müüja on olnud teadlik, et müüdav sõiduk on varastatud, siis koheselt pärast sõiduki müümist vahetab ta telefoninumbri ning tema tabamine on keeruline. Kuna sellised tehingud toimuvad valdavalt kallimate sõidukitega, siis telefoninumbri ja telefoni väljavahetamine pärast „õnnestunud tehingut“ on üksnes marginaalne kulu saadud tulu juures.

Arvestades, et paljudes riikides on võimalik vormistada sõiduki ost-müük lihtkirjaliku lepinguga, mille alusel sõiduki registrikanne vormistatakse alles hiljem, siis kasutatakse seda

---

<sup>52</sup> Kriminaalmenetluses protokolliväliselt antud selgitused.

asjaolu piisavalt sageli ka varastatud sõidukite edasimüümisel. Näiteks võib osta Leedust sõiduki, millel on Itaalias vormistatud müügileping, kuhu on kantud müüja andmed, kuid ostja andmeid ei ole. Leedu automüüja selgitab väga veenvalt, et kui ta kannab ostja andmeteks enda nime, siis lisanduvad müügitehingule Leedus sõiduki registreerimise kulud ja kulude mittetekitamiseks märgitakse Itaalia ostu-müügi blanketile kohe lõpliku ostja nimi, millega saab sõiduki võtta liiklusregistris arvele. Sellise skeemi korral on hiljem keeruline tuvastada sõiduki müüki vahendanud isikut ning veel raskem esitada kahjunõudeid, kui sellised peaksid tekkima.

Samuti ei sa mööda vaadata inimesele omasele kasuahnusest. Kui talle pakutakse eriti soodsat tehingut, siis sellisel juhul inimene justkui pimestatakse tehingu atraktiivsusega ning inimene ei soovi analüüsida, miks on tehing tema jaoks nii soodne. Kuna just varastatud autode edasimüümise puhul võib pakkuda tehingule eriti head hinda, siis on selline „soodne tehing“ nii mõnigi kord päädinud sellega, et auto võetakse ostjalt ära ning tagastatakse eelmisele, s.o seaduslikule omanikule.

## 2. peatükk

### 2.1 Rahvusvahelised, EL- ja Schengeniriikide sisesed koostööorganisatsioonid<sup>53</sup>

Kuriteod, mis ulatuvad üle konkreetsete riikide piiride jagunevad kaheks: rahvusvahelised kuriteod ja transnatsionaalsed kuriteod. Rahvusvahelised kuriteod on määratlevad rahvusvahelise kriminaalõigusega vastavalt 1994 rahvusvahelise kriminaalkoodeksi projektile (*Draft code*), multilateraalsete lepingutega või üldkehtivate heade tavadega. Transnatsionaalsed ehk piiriüleised kuriteod on aga enamasti määratletud kui käitumisaktid, mis on vastuolus rohkem kui ühe riigi kriminaalseadustega. Tegelikult tunduvad puhtalt õigusliku määratluse võimalused kogu niisuguse kriminaalse mitmekesisuse kirjeldamiseks olema suhteliselt piiratud, mistõttu sotsiaalsetes uuringutes püütakse võtta arvesse lisaks õiguslikele ka muid aspekte (majanduslikke, kultuurilisi, tehnilisi jms).<sup>54</sup>

Võitlus piiriülese kuritegevusega on kaasa toonud tohutu rahvusvahelise aktiivsuse. Pea iga rahvusvaheline organisatsioon on andnud panuse kuritegevusega võitlemiseks. ÜRO, Euroopa Nõukogu, UNESCO ja mitmed teised on andnud oma panuse. Esmane resultaat selles võitluses on aukartustäratav hulk multi- ja bilateraalseid koostöökokkuleppeid, lepinguid ja kohustusi<sup>55</sup>. Tulenevalt riikidevahelistest kokkulepetest, on selle võimaldamiseks loodud mitmeid rahvusvahelisi organeid – Europol, Interpol, Eurojust jt, kes lepingutest ja konventsioonidest tulenevaid koostöökokkuleppeid vahendavad ja täidavad.

#### Eurojust

Euroopa Liidu üksus Eurojust loodi 2002. aastal eesmärgiga tõhustada riikide uurimisasutuste ja prokuratuuride koostööd võitluses raskete piiriüleste kuritegude vastu ning kurjategijad kiiresti ja tõhusalt kohtu ette tuua. Eurojusti eesmärk on olla oluline osapool ning kohtutasandi pädevuskeskus Euroopa Liidu tulemuslikus võitluses organiseeritud piiriülese kuritegevuse vastu. Eurojusti loomise otsusega on Eurojustile antud rida olulisi ülesandeid ja volitusi. Üheks neist on liikmesriikide pädevate asutuste

---

<sup>53</sup> Andmed pärinevad prokuratuuri kodulehelt [www.prokuratuur.ee](http://www.prokuratuur.ee)

<sup>54</sup> J. Saar, A. Markina jt 2003

<sup>55</sup> C. Joubert, J. Bevers 1996 25 jj

abitaotlustele vastamine. Samas võib Eurojust ka ise taotleda liikmesriikidelt konkreetsete tegude uurimist või kohtu alla andmist.

Eurojust aitab ka lahendada kohtualluvuse konflikti juhtudel, kui konkreetse teo uurimise või kohtu alla andmise pädevus on mitme riigi ametiasutustel. Eurojust aitab kaasa Euroopa vahistamismääruse ja muude rahvusvaheliste õigusvahendite rakendamisele. Ta rahastab ühiste uurimisrühmade loomist ja nende operatiivtööga seotud vajadusi. Kõik 28 EL liikmesriiki saavad Haagi ühe oma kõrgema riigiametniku, kes neid Eurojustis töötades esindab. Esindajateks on kogenud prokurörid, kohtunikud või samaväärse pädevusega politseiametnikud<sup>56</sup>.

IAP (International Association of Prosecutors)

Eesti prokuratuur liitus 2004. aastal Rahvusvahelise Prokuröride Assotsiatsiooniga (IAP). See on ülemaailmne prokuröride foorum, mille eesmärkideks on:

- vahetada kogemusi liikmesriikide vahel kriminaalsüüdistuse esitamisel;
- arendada ühtseid, kõrgeid standardeid seaduse rakendamisel;
- tugevdada prokuröride koostööd võitluses organiseeritud kuritegevusega, sh: tugevdada koostööd süütõendite kogumisel ja informatsiooni vahetamisel;
- arendada prokuröride otsekontakte kahepoolse igapäevase koostöö tugevdamiseks.

Koostöö raames korraldatakse töökohtumisi valdkonniti spetsialiseerunud prokuröridele. Riikide peaprokurörid kohtuvad aastakonverentsidel.

EJN (European Judicial Network)

Prokuratuur on kontaktisikuks Euroopa õigusalase koostöö võrgustikus kriminaalasjades (EJN), mis loodi 1998. aastal, et tõhustada EL liikmesriikide vahelist koostööd õigusabi valdkonnas võitluses rahvusvahelise kuritegevusega. Prokuratuur on koos Justiitsministeeriumi ja Keskkriminaalpolitseiga EJN kontaktasutus. EJN haldab andmebaasi ATLAS, mis sisaldab andmeid riikide pädevate õigusabiasutuste kontaktide kohta. See on vajalik, kui on tarvis lahendada küsimust kes on riigi tasandil pädev asutus

---

<sup>56</sup> <http://www.eurojust.europa.eu/Pages/languages/et.aspx>

tegema rahvusvahelisel tasandil koostööd teiste riikidega seotud õigusküsimuste lahendamisel.

Eesti prokuratuur teeb tihedat koostööd ka teiste Läänemeremaade prokuratuuridega. Koostöö sai alguse 1997. aastal. Koostöös osalevad Soome, Rootsi, Norra, Taani, Island, Eesti, Läti, Leedu, Venemaa, Saksamaa ja Poola. Koostöö raames toimub kord aastas peaprokuröride aastakonverents ning moodustatud on ekspertgrupid aktuaalsete probleemide lahendamiseks: Vastastikkuse õigusabi osutamise ja isikute väljaandmise ekspertgrupp (Expert Group on Extradition and Mutual Legal Assistance)

Lisaks koostööorganisatsioonidele on Eesti liitunud rahvusvahelise kriminaalkoostöö edendamise eesmärgil enamuse olulisemate konventsioonidega, mis reguleerivad valdkondi alates õigusabitaotluste esitamisest kuni vastastikkuste kohtuotsuste tunnustamiseni.

## 2.2 Schengeni infosüsteem ja Interpoli andmebaas

Schengeni infosüsteem on kasutusel Schengeni riikide vahel. Interpol seevastu on oluliselt laiaulatuslikum rahvusvaheline koostööorganisatsioon. Tegemist on väga erinevate organisatsioonidega, kuid alljärgnevalt vaadeldakse neid koos üksnes selle tõttu, et mõlema organisatsiooni hallatavas andmebaasis kajastatakse kirjeid tagaotsitavate sõidukite kohta. Oluline on meeles pidada, et mõlemad andmebaasid on täiesti eraldiseisvad, ning alljärgnevalt käsitletakse neid kõrvuti üksnes seetõttu, et Eesti uurimisasutused kasutavad mõlemat andmebaasi rahvusvahelises koostöös.

Eesti on Interpoli (International Criminal Police Organization) liige alates 1992. aastast 1995. aastast on Eestil juurdepääs Interpoli ülemaailmsele turvalisele sidevõrgule

2004. aastast on õiguskaitseasutustel turvalise sidevõrgu vahendusel *on-line* juurdepääs Interpoli andmebaasidele.

Eesti liitus Schengeniga 21. detsembril 2007. aastal. Schengeni infosüsteemi (SIS) ning SIRENE büroo Euroopa riikide tugivõrgu vahendaja rolli asus kandma Keskkriminaalpolitsei.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> <https://www.politsei.ee/et/organisatsioon/politsei-ja-piirivalveamet/rahvusvaheline-koostoo/>

SIS art 100 alusel<sup>58</sup> sisestatakse Schengeni infosüsteemi andmed esemete kohta, mida otsitakse arestimiseks või kriminaalmenetluses tõendite tagamiseks. Kui otsimisel selgub, et leitud eseme kohta on esitatud teade, võtab seda märganud asutus ühendust teate esitanud asutusega, et leppida kokku vajalikes meetmetes. Sel puhul võib ka edastada isikuandmeid käesoleva konventsiooni kohaselt. Esemel leidnud konventsiooniosaline võtab meetmed oma siseriikliku õiguse kohaselt. Teatatakse järgmistest esemekategooriatest:

a) varastatud, ebaseaduslikult omastatud või kaotatud mootorsõidukid,

mille mootori töömaht on üle 50 cm<sup>3</sup>,

b) varastatud, ebaseaduslikult omastatud või kaotatud haagised ja

haagiselamud, mille tühimag on üle 750 kg,

c) varastatud, ebaseaduslikult omastatud või kaotatud tulirelvad,

d) varastatud, ebaseaduslikult omastatud või kaotatud dokumendiplangid,

e) isikut tõendavad dokumendid (passid, isikutunnistused, juhiloa),

mis on varastatud, ebaseaduslikult omastatud või kaotatud,

f) rahatähed (märgitud pangatähed).

Schengeni riikides tagaotsitavate sõidukite kohta tehakse märke Schengeni infosüsteemi riigi poolt, kus tagaotsimise aluseks olev kuritegu on toime pandud. SIS rakendamise aluseks olev konventsioon jõustus Eesti suhtes 20.09.2007 ning samast ajast saab Eesti rakendada SIS infosüsteemi<sup>59</sup>.

Interpoli andmebaasi sisestatakse sõiduki tagaotsimisteade politseikoostöö raames. Tagaotsimisteade tuleb sisestada siseriikliku andmebaasi ja Schengeni andmebaasi ning Interpoli andmebaasi. Samas seda nõuet kõikide riikide puhul ei järgita, sest praktikas on ette tulnud olukordi, kui Schengeni järgi on sõiduk tagaotsitav, kuid Interpoli järgi mitte.

Interpoliga on liitunud 186 riiki. Sellest enamat hulka riike omab veel üksnes ÜRO. Tegemist ei ole mitte niivõrd riikidevahelise, kui just politseikoostööga. Interpol tegeleb peamiselt

---

<sup>58</sup> Konventsioon 14.06.1985, 19 jj

<sup>59</sup> E. Kergandberg, P. Pikamäe 2012 § 470 komm. 5

raskete kuritegude menetlemiseks vajaliku info vahetamisega ning varastatud sõidukite andmebaasi haldamine on pigem teisejärguline funktsioon.<sup>60</sup>

Tagaotsimisteade sisestatakse Schengeni- ja Interpoli infosüsteemi. Tagaotsitava sõiduki tabamisel Eestis kohaldub KrMS § 470 lg 6. Interpoli kaudu esitatud taotluse või Schengeni infosüsteemis oleva teate alusel tagaotsitava sõiduki kinnipidamisel koostatakse sõiduki kinnipidamise protokoll. Prokuratuur esitab kohtule tabatud sõiduki kohta vara arstimise taotluse ja kui seadusest tulenevad eeldused on täidetud koostab kohus sõiduki arestimise määruse kohaldades aresti kaheks kuuks. Kui nimetatud tähtaja jooksul ei esita välisriik vara väljaandmise taotlust, vabastatakse sõiduk aresti alt.

Kehtiva õiguspraktika kohaselt KrMS § 142 lg 2 alusel arestitakse vara prokuratuuri taotlusel eeluurimiskohtuniku või kohtumääruse alusel ja lg 7 kohaselt võetakse arestitud vara ära ning antakse hoiule. Kui vara on kantud riiklikusse registrisse (Eestis peetavasse registrisse – autori märkus), siis esitab prokuratuur arestimismääruse asjakohasele registrile. Kuivõrd KrMS § 470 lg 6 koosmõjus KrMS § 142 ei täpsusta väliriigi registris oleva vara võõrandamist, siis KrMS § 142 lg 9 ei tee mõõndusi, mille kohaselt prokuratuur ei peaks teavitama välisriiki riiklikusse registrisse kantud sõiduki arestimisest ja et vara on arestitud ning sellega ei saa tulenevalt Eesti Vabariigi seaduste alusel teha käsutus- ega kasutussooritusi. Siinkirjutajale teadaolevalt prokuratuur välisriikide registritele selliseid teateid ei esita, vaid piirduakse üksnes Sirene<sup>61</sup> büroo kaudu tagaotsiva riigi teavitamisega sõiduki tabamisest.

SIS või Interpoli andmebaasiandmetel tagaotsitava sõiduki tabamisel tuleb see KrMS § 470 lg 6 alusel arestida. Kuigi seadus ei anna ajalisi piire ega sätesta, et selline toiming tuleb teha viivitamata, siis Riigiprokuratuur ühetaolise menetluse kohaldamise huvides on asunud seisukohale, et sellisel juhul koostatakse maakohtule arestimise taotlus viivitamata, kuid mitte hiljem kui 3 nädala jooksul sõiduki kinnipidamisest<sup>62</sup>. Sõiduki hilisemal kohtupoolisel arestimisel arvestatakse tähtaega 2 kuud alates sõiduki faktilisest kinnipidamisest. Õigusliku diskussiooni<sup>63</sup> raames on püütud KrMS § 470 lg 6 alusel arestitud sõiduki arestimismääruse vaidlustamisel tugineda ka KrMS § 142 lg-le 3, mille kohaselt sõiduki kinnipidamisega

---

<sup>60</sup> S. Gless 2007

<sup>61</sup> SIRENE bürood annavad lisateavet hoiatusteade kohta, koordineerivad Schengeni infosüsteemi (SIS) hoiatusteadega seonduvaid meetmeid ning tagavad asjakohaste meetmete võtmise tagaotsitava isiku vahistamisel, sellise isiku taassisenemiskatsel Schengeni alasse, kellele on kehtestatud sissesõidukeeld, kadunud isiku ülesleidmisel, varastatud auto või isikut tõendava dokumendi arestimisel jne; Schengeni ala on ala, kus puudub kontroll sisepiiridel (autori märkus).

<sup>62</sup> E. Kergandberg, P. Pikamäe 2012 § 470 komm 5.1.2

<sup>63</sup> Ringkonnakohtu määrus 1-08-8599

politsei poolt on tegemist edasilükkamatutel juhtudel vara arestimisega, millest tuleb eeluurimiskohtunikku teavitada 24 tunni jooksul. Samas kui kehtiv õiguspraktika on läinud seda teed, et vara arestimise taotlus esitatakse viivitamatult, kuid mitte hiljem kui 3 nädalat pärast sõiduki kinnipidamist.

### 2.3 Interpoli andmebaasi ja SIS II infosüsteemi teadete alusel tagaotsitava sõiduki kinnipidamine

Omandi kaitse on tänapäeva maailmas demokraatlikes riikides vaieldamatu põhiõigus. Selle tagamiseks on loodud rahvusvahelised riikide ülesed koostööorganisatsioonid, kes haldavad andmebaase, lahendavad jurisdiktsiooniküsimuste tekkivaid vaidlusi ja koordineerivad riikidevahelist koostööd.

Nagu P. Zagaris on väljendanud, siis rahvusvahelise koostöö raames kuriteoga saadud vara tagastamisel või konfiskeerimisel on vajalik rahvusvahelise haardega kuritegijatelt ära võtta nende ebaseaduslikul teel saadud omand.<sup>64</sup>

Kuivõrd käesolev teema käsitleb seda osa rahvusvahelisest koostööst, mis on hõlmatav prokuratuuri poolt, siis alljärgnev ülevaade kajastab, milliste rahvusvaheliste organisatsioonidega teeb koostööd prokuratuur.

Välisriigist varastatud või muul moel omaniku valdusest välja läinud vara kuulutatakse rahvusvaheliselt tagaotsitavaks Interpoli andmebaasis või Schengeni infosüsteemis (SIS II art 38). Nimetatud vara kinnipidamise sõiduki kinni pidanud ja arestivas riigis vastavasse andmebaasi sisestatud tagaotsimis- ja arestimistaotlus ehk *alert*. Juhul, kui vara on omaniku valduses välja läinud vahetult enne selle leidmist Eesti Vabariigis ning rahvusvahelist tagaotsimisteadet ei ole andmebaasi veel jõutud sisestada, on vara kinnipidamise aluseks välisriigi Sirene büroo või Interpoli osakonna teade, milles kinnitatakse varguse fakti ning palutakse esemed kinni pidada. Esemete kinnipidamise kohta koostatakse KrMS § 470 lõike 5 kohaselt protokoll. Pärast esemete kinnipidamist tehakse päring tagaotsimisteate üles pannud riigile kuriteo täpsete asjaolude väljaselgitamiseks et otsustada äravõetud esemete arestimine. Kriminaalmenetluse alustamine isiku suhtes, kellelt kuritegelikul teel saadud vara ära võeti, ei ole kohustuslik, välja arvatud juhul, kui

---

<sup>64</sup> P. Zagaris, 1999, 1444

on teada, et tegemist on kuritegeliku grupeeringuga ning eesmärgiks on nimetatud grupeeringu paljastamine ja kohtu alla andmine.<sup>65</sup>

## 2.4 Kuriteokahtlusega sõiduki kinnipidamisel rakenduvad menetlusnormid

KrMS § 3 lg 1 ja 3 kohaselt kehtib kriminaalmenetlusõigus Eesti Vabariigi territooriumil ja väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi, kui see tuleneb kehtivast välislepingust. Eesti Vabariigi territooriumil menetluse läbiviimisel kohaldatakse Eesti kriminaalmenetluse õigust, sõltumata teo toimepanemise kohast.<sup>66</sup> Erandlikult võib Eesti Vabariigi kriminaalmenetlusõigust kohaldada välislepingu alusel ka väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi läbiviidavas kriminaalmenetluses. Selline võimalus on küll peamiselt kriminaalmenetlusalase rahvusvahelise õigusabi korras või riikidevahelise uurimisrühma moodustamisel tõendite kogumisel.

KarS § 6 alusel kohaldatakse Eesti karistusõigust tegude kohta, mis on toime pandud Eesti territooriumil või Eestis registreeritud laeval või õhusõidukil sõltumata nende asukohast teo toimepanemise ajal. Selle sätte alusel maanteepiiripunktis kinnipeetud kuriteokahtlusega sõiduki suhtes on küsitav, kas on kohaldatav Eesti karistusõigus, kui kinnipeetud sõiduki dokumentides olev sõiduki valdaja või omanik ei ole Eesti Vabariigi kodanik või Eestis registreeritud juriidiline isik. KarS § 7 lg 1 kohaselt kehtib Eesti karistusseadus ka väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi toime pandud teo kohta, kui toimumiskohas on selline tegu karistatav ja see on toime pandud Eesti kodaniku või juriidilise isiku vastu. KarS § 11 lg 1 p 1 ja 3 kohaselt kohaldub Eesti karistusseadustik, kui isik tegutses Eesti Vabariigi jurisdiktsiooni piirkonnas või saabus seal teo tagajärg.

Kriminaalmenetlus on piiratud riiklik ressurss. Kriminaalmenetluse alustamine peab olema igakordselt kaalutletud otsus. Legaliteediprintsiibi kohaselt on uurimisasutusel ja prokuratuuril kohustus alustada kriminaalmenetlust ükskõik millisest allikast saadud info põhjal, kui on sedastatav kriminaalmenetluse alus ja ajend. Samas on igasugune kriminaalmenetlus sekkumine isiku põhiõigustega kaitstud privaatsfääri. Füüsilise isiku puhul on kahjustatav hüve eraelu puutumatus ja juriidilisel isikul õigus mitte jagada majandustegevusega seotud infot. Seega, kui kontrollida kriminaalmenetluse alustamise õiguspärasust, siis tuleb alustada sellest, kas on olemas kriminaalmenetluse alustamiseks

---

<sup>65</sup> E. Olesk 2014, 21

<sup>66</sup> E. Kergandberg, P. Pikamäe 2012 § 3 komm. 1.1

KrMS § 193 nõutav alus ja ajend. Ajendiks sobib igasugune kuriteo toimepanemisele viitav teave. Samas rahvusvaheline sõiduki kohta käiv tagaotsimisteade, annab peaausjalikult üksnes informatsiooni, et sõiduk on eelmise omaniku valdusest läinud välja omaniku tahte vastaselt. See ei pruugi tähendada tingimata valduse murdmist, vaid tegemist võib olla ka tsiviilvaidluse käigus tuvastamata asukohaga vara asukoha väljaselgitamiseks tehtud tagaotsimise teatega (, mis küll võiks vastata KarS mõistes § 201 valduses oleva võõra vallasasja ebaseaduslikul enda või kolmanda isiku kasuks pööramisele). Seega on ajend olemas, kui jätta kõrvale karistusseadustiku ruumilise kehtivuse nõue. Järgmiseks on küsimus kriminaalmenetlus aluse kohta. Eeldusel, et sõiduk on varastatud välisriigist, on täidetud KarS § 199 lg 1 koosseis, ehk võõra vallasasja ebaseadusliku omastamise eesmärk. Kuna rahvusvahelise tagaotsimisteate aluseks on väljaspool Eesti Vabariiki toime pandud õigusvastane tegu, siis KarS ruumiline kehtivus välistab kriminaalmenetluse alustamise. Samas, vähemalt teoreetiliselt on võimalik, et õigusvastane tegu on toime pandud Eesti Vabariigi kodaniku vastu ja tuleb kontrollida karistusseadustiku kohaldamiseks isikulist kehtivust. KarS § 6 kohaselt kehtib aga KarS üksnes Eesti Vabariigis toime pandud teo kohta. Kuivõrd sõiduki omaniku poolt sõiduki valduse kaotamise fakt on aset leidnud välisriigis, siis tuleb kontrollida, kas tegu on toime pandud EV kodaniku või siin registreeritud juriidilise isiku vastu.<sup>67</sup> KarS kommenteeritud väljaande kohaselt tuleneb seadusest üheselt, et domitsiilipõhimõtte ei kohaldu, mille kohaselt võrdsustakse riigi kodanik ja riigis alaliselt elavad välismaalased<sup>68</sup>. Kriminaalmenetluse alustamise otsustamisel peab ka kaaluma, kus on saabunud kuriteo tagajärg. Kui tollipiiril on kinni peetud rahvusvahelise tagaotsimisteate alusel tagaotsitav sõiduk, siis karistusõiguslikult võiks siin olla tegemist väärteoga KarS § 280<sup>69</sup> alusel haldusorganile valeandmete esitamisega (esitatakse dokumentatsioon, justkui oleks isikul õigus sõiduki kasutamiseks); KarS § 344 lg 1 ja § 345 lg 1 sätestatud kuritegudega, ehk dokumendi võltsimine ja võltsitud dokumendi kasutamine – kui tegemist on omaniku valdusest välja läinud sõidukiga, siis ahela mingis osas on toimunud võltsimine sõiduki registriandmete muutmiseks või on võltsitud volikirja, mille alusel on võimalik ületada riigipiir. Samuti on võimalus alustada väärteomenetlust riigipiiriseaduse § 17<sup>1</sup> ja piirežiimi eeskirja § 21 alusel. Kahtlemata on võimalik loova suhtumise korral leida teisigi süüteooskooosseise, kuid need ei oleks antud juhul kuigivõrd asjakohased.

---

<sup>67</sup> Töö autorile teadaolevalt ei ole vähemalt viimasel viiel aastal rahvusvahelise tagaotsimise teate alusel tabatud Eestis Eesti Vabariigi kodanikult välisriigis varastatud sõidukit.

<sup>68</sup> J. Sootak, P. Pikame 2004 § 7 komm 3.2

<sup>69</sup> Kuni 31.12.2014 kehtinud KarS redaktsiooni kohaselt oli § 280 kuritegu. Karistatav oli ametiasutusele teadvalt valeandmete esitamine ametliku dokumendi saamiseks.

## 2.5 KrMS § 470 lg 6 alusel sõiduki arestimine ja tagastamine

Riigikohtu kriminaalkollegium on möönnud, et KrMS § 142 ei sätesta otsesõnu vara arestimise tähtaega riigisisises menetluses. Vara arestimisele kohalduvad menetluse mõistliku menetlusaja piirid<sup>70</sup>. KrMS § 142 lg 11 sõnastusest lähtuvalt võidakse kohtueelses menetluse arestimise aluse äralangemisel vara aresti alt vabastada. Erandina on arestimise tähtaeg piiratud kahe kuuga KrMS § 470 lg 6 alusel arestitud sõidukite suhtes. Viimativiidatud riigikohtu lahendi kohaselt ei tulene kahekuuline maksimaalne tähtaeg KrMS § 470 lg 6 alusel ühestki välislepingust. Samuti ei ole leitud just sellise tähtaja pikkusele ühtki selgitust. Sellele vaatamata on asutud seisukohale, et KrMS § 470 lg 6 ettenähtud sõiduki kinnipidamine ja arestimine kokku võivad kesta maksimaalselt kaks kuud.<sup>71</sup> Samas määruses on arutletud, et edasilükkamatutel juhtudel võib KrMS § 142 lg 3 alusel vara arestimine kesta maksimaalselt 24 tundi. See kohaldub samaväärselt Schengeni Infosüsteemis oleva teate või Interpoli kaudu esitatud taotluse alusel tagaotsitava sõiduki kohta. Tõdetud on, et üks ööpäev on liiga lühike aeg, et välisriigi pädev õigusasutus jõuaks esitada vajaliku dokumentatsiooni sõiduki välja andmise taotlemiseks. Paraku ei ole esitatud argumentatsiooni, mille alusel Riikohtu kollegium on leidnud, et vara arestimine on edasilükkamatult lubatud 24 tundi, kuid KarS § 470 lg 6 arestimise taotluse esitamise eelduste esinemisel peaks see siiski olema lühem, kui Riigiprokuratuuri poolt ringkonnaprokuratuurile antud juhises sätestatud ajapiir 3 nädalat, ette nägi.

Vara väljaandmiseks välisriigile kriminaalmenetluse seadustiku alusel peab välisriigi pädev õigusasutus (kohus, prokuratuur, politsei) esitama Eesti Vabariigi pädevale asutusele õigusbaitaotluse. Pädevus otsustatakse riikide siseriikliku õiguse alusel. Eestis on selleks asutuseks Riigiprokuratuur.

Kui mistahes põhjusel välisriigi pädev õigusasutus ei esita vara väljaandmise taotlust, siis vara omanik, olgu ta füüsiline isik (vara esialgne omanik) ja juriidilised isikud, kaasa arvatud kindlustusseltsid (pärast kindlustuspreemia tasumist liigub nõudeõigus kahju hüvitamiseks neile), saavad vara tagastamist taotleda tsiviilkohtumenetluse korras, kus otsustatakse väljaandmise esemeks oleva vara kuuluvaid omandiõiguslikud küsimused. Riigikohus on andnud oma seisukoha määruses 3-1-1-21-13, milles rahvusvahelise koostöö raames tehtavad

---

<sup>70</sup> 3-1-191-14 p 10

<sup>71</sup> 3-1-191-14 p 11.3

vara väljaandmise otsustamised hõlmavad üksnes vajaliku abi tagamist välisriigi kriminaalmenetluse toimetamisel.

Kuivõrd kõige enam peetakse Eestis kinni välisriigist varastatud sõidukeid (aastas ca 100 sõidukit), siis tuleb välisriigis omaniku valdusest välja läinud sõiduki kinnipidamisel juhinduda järgnevast:

1. Kui laekub info Interpoli/Schengeni teate alusel tagaotsitava sõiduki tabamisest, koostab kohalik politsei sõiduki kinnipidamise protokollu KrMS § 470 lg 6 kohaselt. Kinnipidamise juures ei ole oluline hilisema arestimise ega vara üleandmise tõenäosus. Kinnipidamise protokollu võib jätta erandjuhul tegemata, kui on selge, et tegemist on eksliku infoga (nt vana teade on unustatud maha võtta), kuritegu on aegunud või ei ole ilmselgelt tegemist kuriteoga.

2. Tallinnas Riigiprokuratuur ja mujal kohalik politsei kontrollib Sirene büroo kaudu, kas ja millise kuriteo läbi on sõiduk omaniku käest välja läinud, kas sõidukit vajatakse asitõendina kasutamiseks või kas seda soovitakse arestida selle praeguse valdaja vastu esitatud tsiviilhagi tagamiseks. Samuti selgitatakse, kes on vara praegune omanik Eestis (kolmas isik või isik, kes sõiduki algselt omanikult välisriigis kuriteo läbi sai), millise tehingu läbi ta selleks sai, kas ta soostub asja väljaandmisega eeldatavale kannatanule välisriigis ning kas mõnes kriminaal- või tsiviilasjas jõustunud kohtuotsusega on tuvastatud kellegi õigus sõidukile. Riigiprokuratuur palub välisriigi õigusabitaotluses kinnitada, et asitõendina või tsiviilhagi tagamiseks sõiduki üleandmisel tagab välisriik sõiduki säilimise ja heakorra kuni kohtuotsuse jõustumiseni ning sõiduk tagastatakse seejärel viivitamatult õigustatud isikule Eestis, välja arvatud kui kohtuotsusega leiab kinnitust, et sõiduki valdajal Eestis puudus sõidukile seaduslik õigus.

3. Prokuratuur taotleb kohtult kinnipeetud sõiduki arestimist KrMS § 470 lg 6 alusel viivituseeta, kuid hiljemalt 3 nädala jooksul kinnipidamisest. Arestimise juures ei ole oluline hilisema vara üleandmise tõenäosus. Arestimise võib jätta erandjuhul taotlemata, kui on selge, et tegemist on eksliku infoga (nt vana teade on unustatud maha võtta), kuritegu on aegunud või ei ole ilmselgelt tegemist kuriteoga.

4. Kui otsustatakse arestimist mitte taotleda, siis tagastatakse sõiduk viivitusteta.

5. Kui kahe kuu jooksul alates sõiduki kinnipidamisest ei ole laekunud välisriigi õigusabi taotlust vara üleandmiseks, siis sõiduk vabastatakse aresti alt ja tagastatakse sõiduki omanikule või valdajale.
6. Kui taotlus vara üleandmiseks laekub, siis kontrollib Riigiprokuratuur, kas esineb taotluse täitmist takistavaid asjaolusid, mis on lisateabe esitamisega kõrvaldatavad (RKKO 3-1-1-1-09) – selgitatakse välja punktis 2 nimetatud asjaolud.
7. Riigiprokuratuur saadab õigusabitaotluse ringkonnaprokuratuuri täitmiseks, välja arvatud juhul, kui ilmnevad täitmist välistavad asjaolud või kui vara asub Harju maakohtu tööpiirkonnas. Otsustusõigus keelduda rahvusvahelisest koostööst on Riigiprokuratuuril.
8. Riigiprokuratuur keeldub rahvusvahelisest koostööst, kui sõiduki valdaja Eestis ei soovi sõidukit välisriiki üle anda, ükski kohtuotsus ei kinnita tema valduse ebaseaduslikkust ning 1) puuduvad andmed, et sõidukit vajatakse asitõendina kasutamiseks või selle praeguse valdaja vastu esitatud tsiviilhagi tagamiseks või 2) välisriik ei ole õigusabitaotluses kinnitanud, et tagab üleantava sõiduki säilimise ja heakorra kuni kohtuotsuse jõustumiseni ja tagastab sõiduki viivitamatult pärast seda õigustatud isikule Eestis, välja arvatud kui kohtuotsusega leiab kinnitust, et sõiduki valdajal Eestis puudus sõidukile seaduslik õigus. Keeldumise alusena nimetab Riigiprokuratuur kas selle, et täitmine oleks vastuolus Eesti õiguse üldpõhimõtetega (AÕS § 34 lg 2 ja § 35 lg 3 ning põhiseaduslik õigus omandi puutumatusle; RKKO 3-1-1-35-12 ) ja/või rikuks kolmanda isiku õigusi – sõltuvalt sellest, kas taotlus on esitatud 2000. või 1959. a konventsiooni alusel.
9. Kui Riigiprokuratuur saadab õigusabitaotluse täitmiseks ringkonnaprokuratuuri, siis taotleb kohalik prokurör põhjendamatu viivitusega maakohtult vara väljaandmist vastavalt KrMS §-le 470.
10. Kui Riigiprokuratuur otsustab keelduda õigusabitaotluse täitmisest, siis prokuratuur tagab vara aresti alt vabastamise (prokuratuuri määrusega või taotlusega kohtule sõiduk aresti alt vabastada) ja sõiduk vabastatakse viivitusega.
11. Kui KrMS § 470 kohaldamise käigus selgub, et välisriik on sõiduki tagaotsimisest maha võtnud, siis selgitatakse välja, kas seda on tehtud põhjusel, et sõidukit enam ei soovita, või põhjusel, et tagaotsimine on sõiduki Eestis tabamisega lõppenud. Kui sõidukit ei soovita

või kui järelepärimisele vastust ei tule p-des 3 või 5 nimetatud aja jooksul, sõiduk vabastatakse.

12. Kui sõiduk, mis on välisriigi poolt endiselt tagaotsimises, tagastatakse selle Eestis olevale valdajale kas õigusabitaotluse rahuldamata jätmise tõttu või muul põhjusel, siis selgitab politsei sõiduki üleandmisel siinsele omanikule, millised piirangud võivad kaasneda sellise sõiduki omamise ja kasutamisega Eesti Vabariigis ja väljaspool Eestit ning et omanikul on võimalik pöörduda Riigiprokuratuuri taotlusega saata Maanteeametile selgituskiri, mis annaks Maanteeametile aluse SIS-andmebaasis sõiduki suhtes kandeid teha<sup>72</sup>.

SIS art 100 või Interpoli andmebaasi kantud tagaotsitava sõiduki tabamisel koostab prokuratuur sõiduki arestimiseks taotluse eeluurimiskohtunikule KrMS § 470 lg 6 alusel, millele lisatakse tagaotsimist tõendavad materjalid ning sõiduki kinnipidamise teatis. Kuivõrd kriminaalmenetlust ei alustata, siis kriminaalmenetluse toiminguid ei tehta.

Sõiduki kinnipidamise vormistanud Politsei- ja Piirivalveameti (PPA) üksus informeerib Sirene bürood tagaotsitava sõiduki tabamisest. Sirene büroo edastab teate sõiduki tabamisest tagaotsiva riigi pädevale asutusele läbi Sirene koostöövõrgustiku, mille kaudu jõuab vajalik informatsioon sõidukit tagaotsiva riigi pädevale asutusele.

Pädev ametiasutus edastab teate kuriteos kannatanule ning kannatanu soovi korral ja pärast vajaliku dokumentatsiooni vormistamist peab tagaotsiva riigi pädev asutus esitama ÕAT Eestile ja siin otsustab Riigiprokuratuurile sõiduki väljaandmise. ÕAT peab sisaldama kuriteo asjaolusid ning toimumise aega.

Väljaandmise otsustamisel lähtutakse AÕS § 75 sätestatud heauskse omandi tekkimise sätetest ning sõiduk tagastatakse kui on toimunud valduse murdmine. AÕS § 34 lg 2 sätestab, et valdus loetakse seaduslikuks, kuni ei ole tõendatud vastupidist. AÕS § 35 lg 3 kohaselt loetakse valdus ka heauskseks, kuni ei ole tõendatud vastupidist. Omastamise ja kelmuse teel omaniku valdusest väljunud sõidukeid ei tagastata ning taotlusi ei rahuldata, ehk rakendatakse Eestis kehtivaid asjaõiguslikke sätteid. Samuti jäetakse ÕAT rahuldamata, kui kuritegu on aegunud Eesti seaduse kohaselt. Varguse puhul on üldjuhul aegumise tähtaeg 5 aastat<sup>73</sup>.

---

<sup>72</sup> E. Olesk 2014

<sup>73</sup> KarS § 81

Kui ÕAT kuulub rahuldamisele, siis edastab Riigiprokuratuur ÕAT vastavalt menetlusalluvusele ringkonnaprokuratuurile, kes omakorda annab korralduse kohalikule PPA üksusele sõiduki üleandmise korraldamiseks. Viimane korraldabki sisuliselt sõiduki üleandmise. Kuigi vastavalt konventsioonidele ja KrMS katab õigusabi taotluse kulud riik, kes õigusabi osutab, siis kestva majandusliku kitsikuse tingimustest tähendab see, et kohalik PPA üksus võtab ühendust väljaandmisest huvitatud isikuga ning lepib kokku sõiduki üleandmise ning huvitatud isik korraldab ise sõiduki minematoimetamise.

Kuigi sõiduki väljaandmist saab taotleda üksnes pädev ametiasutus, siis initsiatiiv väljaandmiseks peab tulema õigustatud isikult. Arestimismääruses sätestatud kahekuuline tähtaeg kehtib praktikas üksnes väljaandmistootluse esitamisele. Sõiduki enda väljaandmine võib võtta korralduslikel või menetluslikel põhjustel veelgi enam aega. Seega jääb varguse ning sõiduki väljaandmise vahele sageli küllalt pikk aeg ning võivad lõppeda sõiduki kindlustus ning ülevaatus, ehk sõiduk ei tohi iseseisvalt liikluses osaleda. Vähetähtis pole siin ka asjaolu, et väljaandmise taotleja jaoks ei ole sõiduki seisukord teada ega ka see, kas sellel ei ole olulisi tehnilisi rikkeid. Seega on vajalik sõiduki transportimine traileril või puksiirautoga, mis tähendab aga lisakulu.

SIS andmebaasi pannakse tagaotsimisteade üles 10 aastaks. Kaasaegsete autode hind võib 10 aastaga langeda kümnele protsendile võrreldes soetusmaksumusega. Kui veel siia arvestada väljaandmisega seotud ajaline ressurss ning tõlkekulud (dokumendid peavad olema esitatud taotluse saaja riigi riigikeeles) ja minematoimetamisega kaasnevad kulud siis võib osutada, et sõiduki väljanõudmata jätmise on odavam kui sõiduki väljanõudmine.

Äsjakirjeldatud protseduur sõidukite väljaandmiseks on praktiline ja sujub tõrgeteta, juhul kui kõik osapooled soovivad koostööd teha. Seadusest tulenevad nõuded sõiduki arestimiseks on asjakohased ja tagavad sõiduki säilimise väljaandmise otsustamise protsessi ajal. Seevastu, kui keegi väljaandmise menetluse pooltest jätab omapoolse toimingute tegemata, on kogu järgnev ahel halvatud. Eesti poole peal ei ole üldiselt probleeme, ning Riigiprokuratuur hoiab süsteemi toimimisel valvsalt silma peal. Seevastu väljaspool Eestit tekkiva tõrke korral ei ole võimalik tekkinud tõrget kõrvaldada. Kui tagaotsimisteade alusel kinnipeetud sõiduki tabamise kohta saadetakse tagaotsivale riigile teade, siis ei jää üle muud kui oodata, kas sealt tuleb vastus. Ei ole midagi harukordset, kui sõiduki tabamise kohta tuleb saata mitu teadet koos palvega teatada, kas sõiduki väljaandmise kohta esitatakse taotlus või mitte. Mõnikord on korduvatest teadetest, kasu teinekord mitte. Olukorras, kus tagaotsitav sõiduk tabatakse, on

tagaotsival riigil kohustus eemaldada sõiduki kohta käiv tagaotsimisteade. Seda saab eemaldada ainult tagaotsiv riik. On ette tulnud juhuseid, et sõidukit tagasi ei soovita või ei ole õiguslikult võimalik sõidukit tagastada, kuid ka tagaotsimisteadet maha ei võeta. Seega sõiduk vabaneb aresti alt ning kuna sõiduki kinnipidamiseks alus puudub, siis tagastatakse see viimasele valdajale, kelle võimalus sõiduki igakülgseks ja täielikuks kasutamiseks on oluliselt pärsitud aktiivse tagaotsimisteate tõttu, ning tagaotsitava sõiduki suhtes ei ole võimalik teha registritoimingu maanteeameti liiklusregistris. Leian, et juhul, kui tagaotsiv riik ei esita sõiduki kohta väljaandmise taotlust ja tagaotsimise märke ei eemalda, siis Maanteeameti liiklusregistri toimingute tegemise piirangut võiks vähendada selleni, et vähemalt siseriiklikult oleks võimalik sõiduki kasutamine.

## 2.6 Sõidukite kinnipidamisel kohaldatav praktika

Eestis on kolm maanteepiiripunkti, mille kaudu toimub Eesti Vabariigi ja Venemaa Föderatsiooni vahelise ajutise kontrolljoone (Euroopa Liidu ja Schengeni välispiir) ületamine. Narva, Luhamaa ja Koidula piiripunktid. VIN-manipulatsiooni kahtlusega sõidukite kinnipidamisel rakendatakse aga erinevaid praktikaid.

Luhamaa piiripunkti praktika tugineb riigipiiriseaduse<sup>74</sup> § 8 lg 3 alusel kehtestatud piirirežiimi eeskirja<sup>75</sup> p-st 21 välispiiri ületava sõiduki juhul tuleb esitada sõiduki omandi- või kasutamiseõigust tõendavad dokumendid. Kaubana veetava kasutatud või avariilise sõiduki üle välispiiri toimetamise lubamise aluseks on sõiduki registreerimistunnistus või muu sõiduki omandi- või kasutamiseõigust tõendav dokument. Kaubana veetava uue sõiduki puhul on selleks ostu-müügiarve. Kaupu üle välispiiri vahetult ühendusevälisest riigist Eestisse või Eestist ühendusevälisesse riiki toimetav isik peab politseiametniku nõudel esitama kauba saatedokumendid.

Kui sõidukil tuvastatakse VIN-manipuleerimistunnused või kahtlus selles osas, siis teeb esmase kontrolli kohapealne ekspert. Leides manipuleerimistunnused koostatakse sõiduki üleandmis-vastuvõtmisakt ning edasi toimetab VIN-koodi tuvastamist EKEI<sup>76</sup> liiklustrassoloogia ekspert. Sõiduki kinnipidamisele ja ekspertiisi määramisele kohaldatakse haldusmenetluse seaduse<sup>77</sup> sätteid. Piiripunktis on välja kujunenud selline

---

<sup>74</sup> RT I 1994, 54, 902

<sup>75</sup> RT I 1997, 69, 1126

<sup>76</sup> Eesti Kohtuekspertiisi Instituut

<sup>77</sup> HMS § 39 alusel kaasatakse ekspert haldusmenetlusesse

praktika peamiselt lihtsama, kiirema ja odavama menetluse huvides ja selline lähenemine juurutati pärast seda, kui leiti et see on kiirem, lihtsam ja odavam võrreldes kriminaalmenetluse läbiviimisega. Olukorras, kus on võimalik kohaldada eriseadust ja üldseadust, on riigipiiri seadus kahtlemata eriseadus võrreldes karistusseadustikuga. Lähtudes eeldusest, et võltsimiskahtlusega sõiduki tuvastamisel, võivad isikul olla olemas tema seaduslikku omandiõigust tõendavad dokumendid, siis antakse talle võimalus selliste dokumentide esitamiseks. Seniks, kuni omandiõigus ei ole ümberlukkamatult tõendatud, antakse sõiduk hoiule.

Seega, kuna sõiduki valdajal puuduvad vajalikud dokumendid, on tegemist piirirežiimi eeskirja rikkumisega. Pärast vajaliku ekspertiisi tegemist annab ekspert hinnangu, kas sõiduki identiteet oli võltsitud või mitte. Kui tuvastatakse, et sõidukil on varasemal ajal olnud teistsugune VIN-tähis, siis kontrollitakse, kas selline sõiduk on tagaotsitav. Kui sõiduki suhtes kehtib aktiivne tagaotsimisteade edastatakse info Riigiprokuratuuri sõiduki väljaandmisemenetluse aluste kontrollimiseks ja läbiviimiseks, s.h sõiduki arestimiseks KrMS § 470 lg 6 alusel.

Selgub, et sõiduki VIN-kood on võltsitud, kuid sõiduk ei ole tagaotsitav, siis peab sõiduki valdaja esitama piiripunktis sõiduki omandi- või valdusõigust tõendavad dokumendid. See tähendab et sõiduki valdajal tuleb esitada Maanteeameti liiklusregistribüroo poolt kinnitatud dokument (muudetud registreerimistunnistus või muu omandiõigust tõendav dokument), mis kinnitab tema omandiõigust sõidukile. Kehtiva praktika kohaselt on sellise dokumendi esitamine võimalik.

Väljastada ei saa olukorda, et sõiduki üleandmisel piiripunktis sõiduki valdaja poolt üleandmis-vastuvõtmisakti alusel kaob sõiduki valdaja huvi sõidukiga seonduvate dokumentide korda ajamiseks. Sel juhul on küsimus, kas piiripunkt saab kohaldada haldussundi isikule dokumentide korda ajamiseks või võõrandada sõiduk ning saadud tulu kanda riigi tuludesse. Autorile teadaolevalt ei ole käesolevaks ajaks kumbagi võimalust realiseeritud. HMS § 5 alusel menetlustoimingu vormi ja muud haldusmenetluse üksikasjad määrab haldusorgan kaalutusõiguse alusel, kui seaduse või määrusega ei ole sätestatud teisiti ja haldusmenetlus viiakse läbi eesmärgipäraselt ja efektiivselt, samuti võimalikult lihtsalt ja kiirelt, vältides üleliigseid kulusi ja ebameeldivusi isikutele.

Sellest sättest tulenevalt tuleb mõõnda, et selline lähenemine on mõnevõrra menetlusalust isikut vähem koormavam, kui samas asjas kriminaalmenetluse läbiviimine. Teisest küljest jääb õhku küsimus Eesti kriminaalõiguses kehtiva legaliteedipõhimõtte rakendamisest. Kas saab lugeda õigustatuks isiku suhtes vähem koormavama menetluse rakendamist, kui sellega saavutatakse sama tulemus, kui kriminaalmenetluse kohaldamisega. Karistusõiguses kehtiva põhimõtte kohaselt antakse alati eelis erinormile võrreldes üldnormiga.

Narva maanteepiiripunkis<sup>78</sup> lähtutakse peamiselt eeldusest, et kui piiril on kinni peetud VIN manipulatsiooni kahtlusega sõiduk, siis eelkõige võib olla tegemist võltsimisega KarS § 344 lg 1 tähenduses ja sõiduki kui võltsitud andmekandja esitamisega § KarS § 345 lg 1 tähenduses. Sõiduki identiteedi tuvastamiseks määrati alustatud kriminaalasjas ekspertiis, mille käigus selgitati välja, kas sõiduki identiteeti on tahtlikult moonutatud või mitte. Tulenevalt KarS § 3 lg 5, siis kui isik paneb toime teo, mis vastab väärteo- ja kuriteokoosseisule, karistatakse isikut üksnes kuriteo eest. Kui kuriteo eest karistust ei mõisteta, võib isikut karistada väärteo eest. Seega vastaks manipuleerimistunnustega sõiduki avastamine korruga väärteo tunnustele riigipiiriseaduse alusel ja kuriteole KarS §-de 344 lg 1 ja 345 lg 1 alusel, mis tähendab, et menetlust alustatakse kriminaalmenetluse sätete alusel.

## 2.7 Kohtulahendite analüüs

Ajavahemiku 02.11.2007 – 01.05.2015 esimese ja teise astme kohtuotsuseid analüüside täheldas autor, et 1-07-11867;1-08-8599;1-11-12968 ja 1-12-10930 otsustes on kohtud leidnud, et rahvusvahelise tagaotsimisteate alusel on täidetud KrMS § 470 lg 5, et vara võib arestida välisriigi poolt esitatud arestimise taotluse alusel (lahendis 1-07-11867 tugineti üksnes KrMS § 470 lg-le 5). Kuigi kohus tuvastas, et arestimise taotlust esitatud ei olnud, loeti tagaotsimise teade võrdseks välisriigi poolt esitatud arestimise taotlusega. Otsuses 1-11-12968 on kohus leidnud, et KrMS § 470 lg 5 aluseks oleva vara väljaandmise taotlusega samaväärseks võib lugeda olukorda, kui on alust arvata, et välisriik sellise taotluse esitab. Lisaks on 1-08-8599 otsuses asunud ringkonnakohus seisukohale, et sõiduki kinnipidamisega piiripunktis on sisuliselt asutud täitma KrMS § 142 lg 3 tingimusi, ehk sõiduk on arestitud edasilükkamatul juhul (tagaotsimisteate alusel – autori märkus),

---

<sup>78</sup> Info pärineb töö autorilt, kes aastatel 2012 – 2014 töötas Viru Ringkonnaprokuratuuri Narva osakonnas prokuröri abina, juhtides kriminaalmenetlust KarS § 344 ja § 345 tunnustele vastavates kriminaalasjades.

kuid sõiduki kinnipidamisest ei ole teavitatud eeluurimiskohtunikku 24 tunni jooksul, kes peab otsustama sõiduki arestimise loa andmise või sõiduki viivitamatu vabastamise. Kuigi kohtu teavitamatajätmisega rikuti menetlusnorme, jättis Ringkonnakohust maakohtu otsuse muutmata ja sõiduki aresti alt vabastamata.<sup>79</sup>

1-11-747 määruses on Viru Maakohus läbi vaadanud taotluse vara (tagaotsitava sõiduki) väljaandmiseks. Kohus tuvastas, et sõidukit otsitakse taga liisingupettuse toimepanemise tõttu ning leidis, et kuna liisingupettuse käigus ei ole omaniku valduse murdmist toimunud, siis on sõiduki valdus üle läinud heauskselt ning õigusabi taotlus ei kuulu rahuldamisele.

1-11-12968 otsusega on kohtult taotletud sõiduki rahvusvaheliselt tagaotsitava sõiduki väljaandmist, mis on tagaotsivast riigist varastatud. Maakohus leidis, et väljaandmistootlus on põhjendatud ning kuulub rahuldamisele. Samale järeldusele jõudis ka ringkonnakohus. Selle lahendi juures on tähelepanuväärne, et sõiduki tagaotsimine tuvastati tehnõulevaatuse punktis, kust sõiduk anti üle politseile. Kohtumääruse materjalide alusel ei ole võimalik tuvastada, et sõiduki kinnipidamise ja kohtult välisriigile sõiduki väljaandmise taotluse esitamise ja kohtu poolt koostatud väljaandmise määruse vahele oleks jäänud muid toiminguid, s.t auto arestimist KrMS § 470 lg 6 alusel. Sõiduki kinnipidamise ja kohtule vara väljaandmise taotluse esitamise vahele jäi 3 kuud ja 25 päeva.

1-12-1763 ringkonnakohtu määrusega on leitud, et maakohus on õigesti seadust kohaldanud ja rahuldanud Hispaania Kuningriigi poolt esitatud sealt varastatud sõiduki väljaandmistootluse. Kriminaalasi oli alustatud KarS § 202 lg 1 alusel selles, et sõiduki valdaja Eestis käitles teadvalt kuritegelikul teel omandatud vara. Kuriteokahtlus põhines sõiduki VIN-koodi manipulatsioonitunnustel. Ekspertiisiga tuvastati sõiduki esialgne VIN-kood ning kahe kuu jooksul pärast VIN-koodi tuvastamist pöördus prokuratuuri poole e-kirja teel Valencia ringkonnakohtunik, kes palus tagastada sõiduk tema pojale, kellelt see oli varastatud. Kohus leidis, et e-maili teel esitatud palve on käsitletav õigusabitaotlusena ning rahuldab vara väljaandmise taotluse.

Lahendis nr 1-12-10930 ja 1-12-1763 on kohus leidnud, et lisaks KrMS § 470 lg 5 ja 6 on kohaldatav ka KrMS § 469 lg 1.

---

<sup>79</sup> Riigikohus on selles küsimuses nüüdseks seisukoha kujundanud ja eeluurimiskohtuniku teavitamist ei eelda. RK 3-1-1-94-14

Riigikohus on leidnud, et KrMS § 470 lg 5 kohaselt ei pea vara väljaandmise otsustamisele alati eelnema selle arestimine. Nimetatud sätte kohaselt arestitakse välisriigile väljaantav vara üksnes edasilükkamatutel juhtudel ja välisriigi taotlusel.<sup>80</sup>

Ilmselt ei ole kohtulahendite valimis kajastatud kõik asjakohased lahendid ning valiku juhuslikkus põhineb KIS andmebaasi otsingust saadud (kõigil otsingu kriteeriumitele vastanud) tulemustel.

Üllatuslikult on kõigile seitsmel lahendil vähe ühiseid jooni. Kui siia liita veel Riigikohtu lahend kaheksandana, siis muutub pilt veel kirjumaks. Kuna tegemist on täisjõus kohtulahenditega, siis respektseb siinkirjutaja neid kui kohtu poolt mõistetud ja tõlgendatud õigust. Kahetsusväärset kombel ei ole kohtud olnud õiguse kohaldamisel järjepidevad. Võimalik, et tegemist ongi dünaamilise ning vastavalt ühiskonna muutumisega kaasaskäivate otsustega, kuid õiguse kohaldamisel on vaja ka õiguse lõpp-tarbijate jaoks hoida teatud stabiilsust.

Leian, et kohtud kohaldades KrMS § 469 lg 1 sätteid, on ekslikult jätnud tähelepanuta, et EL liikmesriikide puhul on vara arestimise ja selle väljaandmise aluseks Euroopa arestimismäärus, ning KrMS § 469 ja j § 470 asemel on kohaldatav KrMS 19. pt 8. jao sätteid. KrMS § 469 ja 470 kohalduvad, kui väljaandmist otsustatakse Euroopa konventsiooni art 20 alusel juhul, kui vara väljaandmine seondub isiku väljaandmise aluseks oleva kuriteoga. Välisriik võib vara väljaandmist taotleda kuid lähtuvalt KrMS 470 tulenevalt kohalduvast KrMS § 469 lg 3 peab nende poolt esitatav taotlus olema esitatud pädeva õigusasutuse poolt. Kui võrd menetlusotsus võib olla esitatud mistahes pädeva ametiasutuse ametniku poolt, siis selles osas erinõudeid ei ole. Kindlasti ei ole vara väljaandmise taotluse menetlemise aluseks õigustatud isiku enda poolt esitatud taotlus vara väljaandmiseks. Seda isegi mitte juhul, kui isik töötab pädevas ametiasutuses, kuid ei esita taotlust mitte ametiasutuse nimel vaid isiklikes huvides.<sup>81</sup>

Lisaks eelnevale tuleb lähtuda sellest, et pädev ametiasutus Eestis on justiitsministeerium, kelle kaudu õigusabitaotlused liiguvad ning vaid erandjuhtudel esitab taotlused Riigiprokuratuur (nt õigusabitaotlused Venemaale). Seega ka vastupidises olukorras peab

---

<sup>80</sup> 3-1-1-21-13 p13

<sup>81</sup> E. Kergandberg, P. Pikamäe 2012 § 469 komm 1, 2, 3

liikuma vara väljaandmise taotlus eeskätt Riigiprokuratuuri ning sealt vastavalt käsuliinile allapoole – ringkonnaprokuratuuri täitmise korraldamiseks.<sup>82</sup>

Kohtute poolt omaks võetud seisukoht, et SIS ja Interpoli andmebaasi kantud kirjet võib võtta kui välisriigi taotlust vara arestimiseks enne vara väljaandmise taotluse esitamist, ei saa lugeda õigeks. Sest, grammatilisest tõlgendusest lähtuvalt, sätestab KrMS § 470 lg 5 et vara võib arestida edasilükkamatul juhul, kui välisriik on selleks taotluse esitanud. Siinkirjutaja hinnangul ei ole tegemist SIS ja Interpoli andmebaasi kantud kirje puhul automaatselt välisriigi taotlusega vara arestimiseks. Isegi võiks öelda, et statistika puhul esitatakse tagaotsitava sõiduki tabamisel väljaandmise taotluse mitte rohkem kui 1/5 juhtudest. Seega kohtu poolt rahvusvaheliselt tagaotsitava sõiduki arestimise määruuses KrMS § 470 lg-le 5 tuginemine ei ole asjakohane. Kuna kohtud on tuginenud arestimise määruste (v.a 1-07-11867) tegemisel KrMS § 470 lg-le 5 ja 6, siis lõike 6 alusel on olemas vara arestimise alus ning lõikele 5 viitamine on üksnes ebakohane ballast, ega too endaga kaasa menetlusnormide rikkumist ning määruse tühisust.

Kriminaalasjas nr 07230101596 (kohtuasja nr 1-10-14794) oli tabatud Eestis (2007.a) rahvusvaheliselt tagaotsitav sõiduk. Prokurör taotles kohtult välisriigist saabunud vara väljaandmise taotluse alusel vara väljaandmise otsustamist välisriigile. Maakohus määras (2009. a) anda vara välisriigile välja. Aasta jooksul ei olnud välisriigist sõiduki õigusjärgne omanik tulnud sõidukile järele ning kontakt temaga puudus. 2010 taotles prokurör kohtult asitõendiga võetava meetme kohaldamiseks anda kõnealune vara välja viimasele valdajale, kuivõrd seaduslik omanik ei tunne vara vastu huvi. Maakohus jättis taotluse rahuldamata, viidates, et Maakohus on varasemalt juba võtnud vastu otsuse vara suhtes ja määranud selle omanikule tagastamisele. Ringkonnakohtule esitatud määruskaebus jäi muutmata sisuliselt samadel alustel. Prokuröri taotluses oli viidatud, et sõiduk on käsitletav kiiresti rikneva varana ning selle võiks ka müüa ning saadud raha hoiustada. Ringkonnakohus leidis, et auto puhul ei ole tegemist kiiresti rikneva varaga. Tänapäevaks on omanik sõiduki ära viinud.

Töö kirjutamise ajal on esitatud Tallinna Ringkonnakohtu määrusele kriminaalasjas nr 1-14-8153 määruskaebus Riigikohtule, kus rahvusvaheliselt tagaotsitav sõiduk oli jõutud Eesti liiklusregistris arvele võtta ja kahel korral omanikku vahetada. Sõiduki tagaotsimisteate sisestamise järgselt SIS andmebaasis leiti sõiduk peatselt üles, peeti kinni ning arestiti ja

---

<sup>82</sup> Selline kord kehtib üksnes KrMS § 469 kohaldumisel, kui vara väljaandmist taotletakse kriminaalasjas oleva asitõendi suhtes. Euroopa arestimismääruse alusel vara väljaandmise otsustab kohus prokuratuuri taotlusel (autori märkus).

sõiduk otsustati tagastada välisriigis olevale sõiduki seaduslikule omanikule (õigusjärgluse alusel kindlustusseltsile). Maakohtu määrus jõustus ning sõiduk tagastati õigusabitaotluses märgitud isikule. Sõiduki omanik vaidlustas määruse Ringkonnakohtus, kus määruskaebus võeti menetlusse, kuid jäeti rahuldamata. Käesolevaks ajaks on esitatud määruskaebus Riigikohtule, kuid hetkeseisuga ei ole määruskaebuse menetlusse võtmist otsustatud. Mis teeb vaidluse tähelepanuväärseks, on asjaolu, et muuhulgas vaidlustati vara väljaandmise otsustamise juures kolmanda isiku kaasamata jätmine. Kuivõrd sõiduki äravõtmine nn kolmandalt isikult kahjustab vahetult tema majanduslikke huve, siis on tema kaasamine kohustuslik. Seni on kohtud lahendanud taotlusi vara väljaandmiseks ilma kolmandaid isikuid kaasamata. Riigikohtu seisukoht määruskaebuse menetlusse võtmise kohta (01.05.2015 seisuga ei ole teada).

## 2.8 Menetluslikud küsitavused seoses KrMS § 470 lg 6 kohaldamisega

KrMS § 470 lg 6 sätestab, et SIS või Interpoli kaudu tagaotsitav sõiduk arestitakse KrMS § 142 lg 9 sätestatud alustel kaheks kuuks. Juhin tähelepanu just sõnastuse sellele osale, et arestimise alus on KrMS § 142 lg 9.

KrMS § 142 lg 9 kohustab prokuratuuri teavitama riiklikusse registrisse kantud vallasasja arestimisest registripidajat. See tähendab, et KrMS § 470 lg 6 viitab arestimise aluse puhul sättele, mis reguleerib teavitamist kuid ei anna arestimise aluseid. Tegemist ei ole mitte arestimise alusega vaid arestimise määruse alusel vara arestimise otsustamisega kohtu poolt vara võõrandamistehingu vältimiseks keelumärke registrisse kandmise sättega. Seega on küsitav, kas sellise sätte alusel vara arestimine on õiguslikult relevantne. Samuti on probleemne KrMS § 142 lg 9 alusel vallasasja arestimise nõude täitmine, kui vara on välisriigi registris. Kohtuotsuste rahvusvahelise kehtivuse Euroopa konventsiooni<sup>83</sup>siin kohaldada ei saa, kuna konventsiooniga sätestatakse üksnes EL liikmesriigi kohtu poolt kriminaalmenetluses mõistetud karistuste – vangistuse, rahatrahvi ja konfiskeerimise – osas tehtud otsuste vastastikust tunnustamist. Kuigi justiitsministeeriumi kaudu on võimalik esitada ka muudes kohtuasjades välisriigile tunnustamise ja täitmise taotlusi, siis on küsitav, kas see on vajalik, mõistlik ja otstarbekas. Sõiduki füüsilise liikumisvabaduse piiramisega, selle politsei parklasse paigutamise ja paigutamise ei ole võimalik saavutada olukorda, et välisriigis ei tehta sõiduki võõrandamiseks registritoiminguid. Olukorras, kui sõiduk on kinni peetud

---

<sup>83</sup> RT II 2001, 6, 34

tagaotsimisteate kohaselt, siis ei ole sõiduki registritoimingute piiramiseks oluline täiendavate meetmete tarvitusele võtmine, kuna eeldame, et tagaotsitava sõiduki suhtes ei saa registritoiminguid teha. Eestis kehtiva korra alusel on võimalik sõidukite ostu-müügi võla- ja asjaõiguslik tehing sõlmida poolte vahel lihtkirjaliku lepingu alusel, mille esitamisel maanteeameti liiklusregistri büroole kantakse sõiduki uus omanik registrisse. Töö autorile teadaolevalt toimib sarnane kord ka Suurbritannia Ühendkuningriigis.

KrMS § 142 lg 9 alusel vara võõrandamise tõkestamiseks riiklikusse registrisse kantud varale keelumärke seadmine ja vara arestimine on kooskõlas rahapesu ning kriminaaltulu avastamise, arestimise ja konfiskeerimise konventsiooni<sup>84</sup> art 11-ga, mille kohaselt kriminaalmenetluse või konfiskeerimismenetluse algatanud osalisriigi taotluse korral võtab teine osalisriik esialgsed meetmed, nagu keelumärke tegemine või vara arestimine, et ära hoida sellise vara müümine, üleandmine või käsutamine, mis võib hiljem osutada konfiskeerimistaotluse objektiks või mis võib sobida taotluse rahuldamiseks. Jällegi on küsimus selles, kas üksnes tagaotsimisteadet saab lugeda välisriigi poolseks taotluseks teha menetlustoiminguid.

Hoopis teine on olukord siis, kui on tabatud sõiduk, mille VIN-kood on võltsitud. Autole omistatud uus, kuid väär identiteet on õiguskaitse organite jaoks „puhas“. See tähendab, et sõiduki jaoks ei kehti võõrandamispiirangud. Kohaldades menetluse käigus tuvastatud VIN-koodi alusel tagaotsitava sõiduki suhtes KrMS § 470 lg 6 alusel arestimist, siis on prokuratuuril kohustus teavitada riikliku registrit sõiduki arestimisest. Eesti registris oleva sõiduki puhul pannakse keelumärke selle sõiduki kohta registrisse, milliste andmete all tagaotsitav sõiduk oli registreeritud. Välisriigi registrile sellist teadet ei saadeta, kuigi seadus selles osas erandeid ei tee.

KrMS § 142 lg 9 kohustab teavitama riikliku registrit vara arestimisest. Kas teavitamine on menetluslik toiming, mille tegemata jätmine on niivõrd oluline menetlusnormi rikkumine, et võib tühiseks muuta vara arestimise enda. Pigem olen seisukohal, et vara arestimise korral registrisse käsutuskeelu märke seadmine teenib kolmandate isikute huve ja peab tõkestama arestitud vara omaniku poolt pahauskse vara võõrandamise heausksele omandajale. Lisaks sellele kohaldatakse arestitud vara säilimise tagamiseks KrMS § 142 lg-t 7 esimest alternatiivi ning äravõetud vara võetakse valdaja/omaniku käest ära.

---

<sup>84</sup> Rahapesu ning kriminaaltulu avastamise, arestimise ja konfiskeerimise konventsioon RT II 2000, 7, 41

## 2.9 Tabatud ja väljanõutud sõidukite statistika

SIS art 100 tagaotsitavaid sõidukeid on Riigiprokuratuuri andmetel tabatud ja välja antud järgmiselt

Aasta	Kinni peetud sõidukid	Välja antud sõidukid
2009	59	12
2010	49	17
2011	88	9
2012	85	12
2013 <sup>85</sup>	31	1

Tabelis esitatud andmed sõidukite väljaandmise osas võivad olla suuremad, kuna andmed ei kajasta rahvusvaheliste uurimisgruppide<sup>86</sup> (JIT) koostöö käigus tagastatud sõidukeid.

Sirene büroo andmetel on tabatud rahvusvahaliselt tagaotsitavaid sõidukeid:

Aasta	Eestis tabatud	Neist piiripunktis	Valetabamused <sup>*87</sup>	Eesti poolt tagaotsitavad sõidukid
2007	17	15	3	-
2008	85	20	20	21
2009	76	12	4	15
2010	48	10	2	33
2011	97	18	7	28
2012	85	20	5	11
2013	94	29	7	**
2014	61	** <sup>88</sup>	3	**

<sup>85</sup> Andmed 24.04.2013 seisuga

<sup>86</sup> Euroopa Liidu liikmesriikide vaheline kriminaalasjades vastastikuse õigusabi konventsioon (RT II 2004, 16, 69). Art 13 reguleerib (rahvusvaheliste) uurimisrühmade moodustamist.

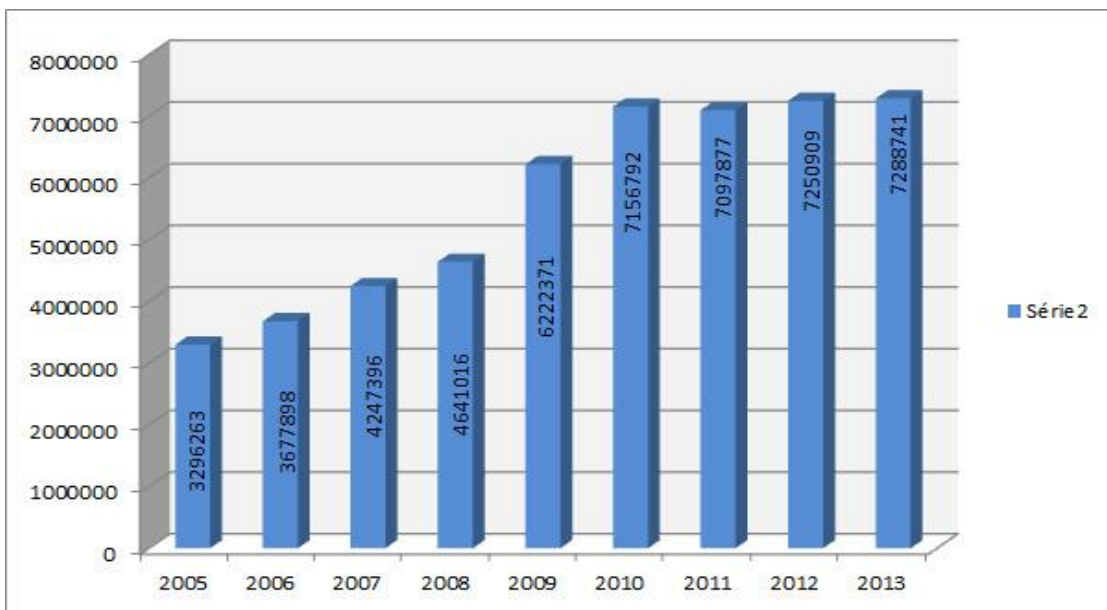
<sup>87</sup> \* valetabamuseks loetakse, kui kontrollimisel selgub, et tagaotsimisteade ei ole asjakohane, on aegunud või muul põhjusel ei kuulu sõiduk kinnipidamisele.

<sup>88</sup> \*\* statistika ei olnud töö koostamise ajal kättesaadav

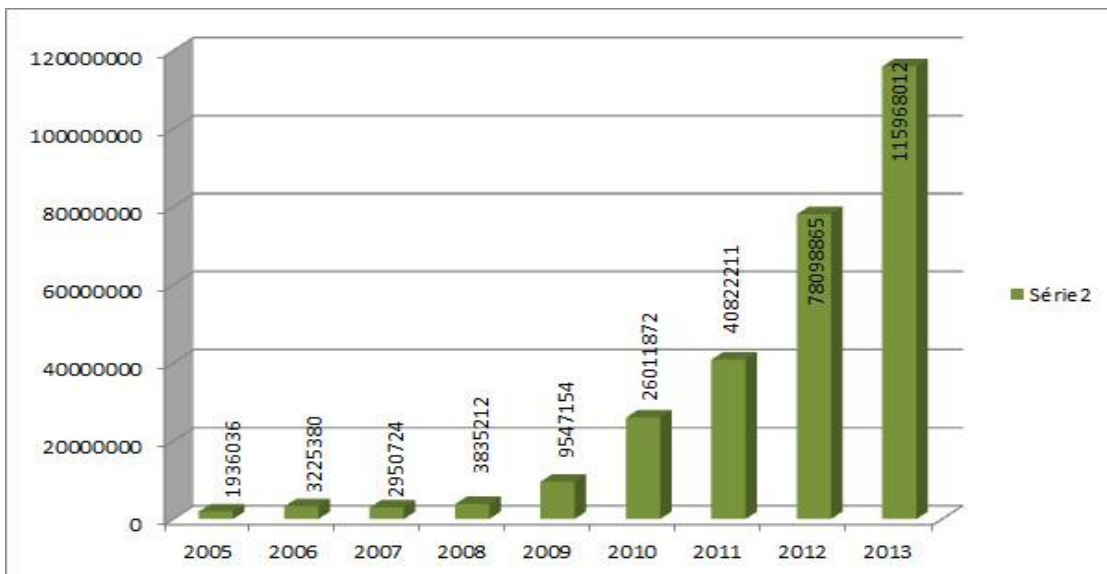
Erinevused Riigiprokuratuuri ja Sirene büroo statistikas on seletatavad erinevate andmekogumisviisidega ning (Riigiprokuratuuri statistika ei kajasta ühiste uurimisgruppide ehk nn JIT-de andmeid).

Interpoli andmetel oli 2011 aasta detsembriks nende andmebaasis 7,1 miljonit kirjet varastatud sõidukite kohta. 154 riigist kasutab andmebaase 129 riiki, kes kannavad info lisaks siseriiklikule andmebaasile ka Interpoli andmebaasi. 2011 aastal tabati andmebaasi kantud sõidukitest enam kui 42 000 mootorsõidukit kogu maailmas.<sup>89</sup>

Interpoli andmebaasi kirjete koguarv<sup>90</sup>

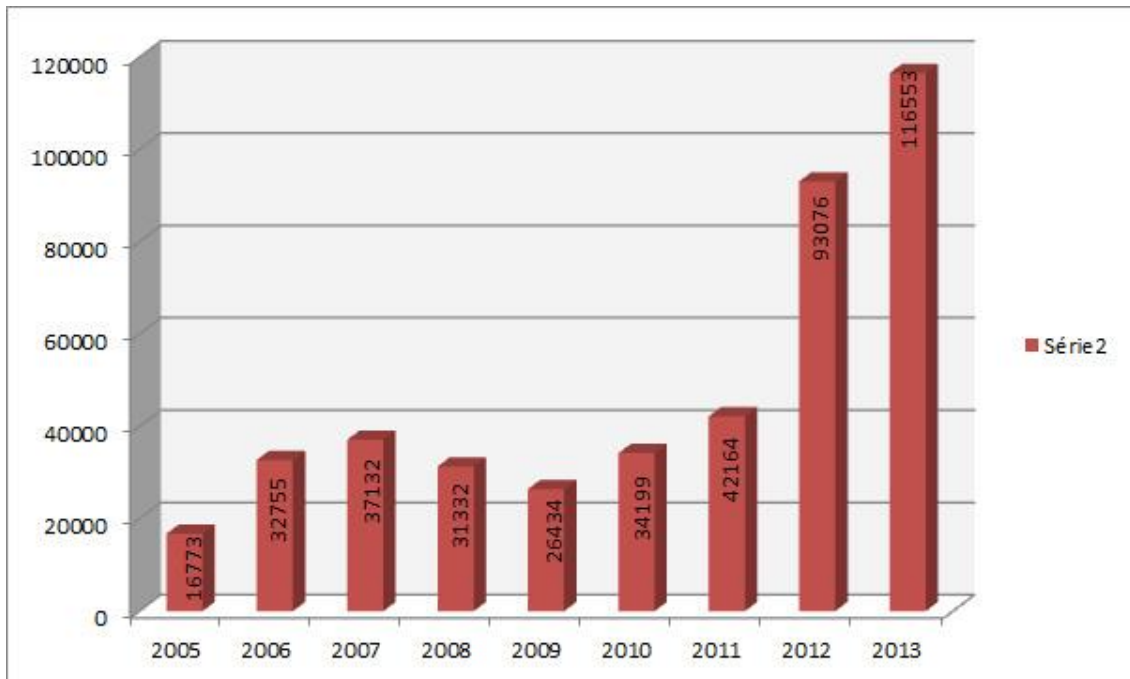


Aktiivsed tagaotsimised



<sup>89</sup> Info lehelt [www.interpol.int](http://www.interpol.int)

<sup>90</sup> Andmed interpoli avalikust statistikast kodulehelt <http://www.interpol.int/Crime-areas/Vehicle-crime/Database-statistics>



Tabelitest nähtuvalt antakse tagaotsimisteate alusel välja keskmiselt 10-20% tabatud sõidukitest. Põhjusi, miks kõiki tabatud tagaotsitavaid sõidukeid ei anta tagaotsivale riigile tagasi, on mitmeid:

- Tagaotsiv riik ei esita ametlikku ja nõuetekohast väljaandmistaotlust;
- Tagaotsiv riik ei esita väljaandmistaotlust õigeaegselt;
- Sõiduki praegune omanik on heauskne omanik (Eesti seaduste alusel) ja väljaandmisnõuet ei rahuldata;
- Sõiduk on esialgse omaniku käest välja läinud muul teel kui valduse murdmisega (kelmus, lepingu rikkumine jms);
- Kuritegu on aegunud Eesti karistusõigusest lähtuvalt;

Sõltumata tagaotsivast riigist peab ÕAT sõiduki tagastamiseks esitama pädev ametiasutus. Eesti, kui väljaandmist otsustava riigi jaoks ei ole oluline, et ÕAT oleks kindlasti esitatud prokuratuuri poolt, sest tulenevalt iga riigi siseriikliku õiguse erisusest võib väljaandmiseks ÕAT esitamise õigus olla nii prokuratuuril või kohtul, kuid nt Rootsis ja Soomes saab ÕAT esitada ka politsei.

Tänapäeval, järjest suureneva hulga rahvusvaheliste organisatsioonide tekkides tõusetub probleem, kes koordineerib tegevust nende organisatsioonide vahel. Politseiorganisatsioone ei teki mitte ainult Euroopas (nt Europol) aga ka Lõuna-Ameerikas (Mercosur), kuid ilmselt ei

ole kaugel aeg, kui selline luuakse ka Aasiasse.<sup>91</sup> Kuigi politseiasutused on ellu kutsutud tõhustamiseks nii rahvusvahelist politseikoostööd regioonide kaupa, on neil osalt dubleerivad funktsioonid. Eesti korralduse kasutab andmebaase nagu Eucaris, mis on Euroopa sõidukite ja juhilubade andmebaas, kui ka SIS II andmebaasi isikute ja vara kohta ning Interpoli andmebaasi, mis sisaldab andmeid väga ulatuslikus vahemikus tagaotsitavatest terroristidest kuni kaotatud reisidokumentideni (s.h sisaldab ka varastatud sõidukite andmeid). Ühed riigid eelistavad ühte andmebaasi, teised teist vastavalt koostöölepetele ja võimalik, et ka poliitilise meelsuse näitamiseks.

---

<sup>91</sup> J. Wegrzyn 1997, 308

### 3. peatükk

#### 3.1 Muudetud identiteediga sõiduki suhtes menetluse läbiviimine

##### 3.1.1 Kriminaalmenetluse alus ja ajend

KarS § 344 sätestatud võltsimise kahtluse korral tuleb esmalt veenduda, kas esinevad siseriiklikult kriminaalmenetluse alustamiseks vajalikud KrMS § 193 sätestatud alus ja ajend. Ajendi osas üldiselt ei ole probleemi, kuna tegemist on mõistega mis on lihtsalt sisustatav ja tähendab, et piisab ükskõik kui väikesest teabekillust võimaliku kuriteo toimepanemise kohta. Samuti ei ole mõiste piiratud esitatava teabe edastamise viisiga. See võib olla antud kirjalikult või suuliselt otse prokuratuurile või minugipoolest kasvõi kurttumma poolt politseiniku tähelepanu juhtimisega õigusrikkumisele viibates käega toimuva ebaõiguse situatsiooni toimumispaiga suunas. Seevastu kriminaalmenetluse aluse sedastamine ajendis eeldab juba KarS eriosa koosseisu või blanketse koosseisu puhul kuriteo koosseisu sätestamist eriseadusega.

Kriminaalmenetluse aluse ja ajendi esinemine ei tähenda siiski alati kriminaalmenetluse alusetamist. SIS art 100 alusel või Interpoli andmebaasi info kohaselt tagaotsitavate sõidukite tabamisel kohaldub KrMS § 470 lg 6, mille alusel Eestis kriminaalmenetlust ei alustata. Küll on see aluseks teatud menetluslike sammude astumiseks ja selliselt tagaotsitava sõiduki kinnipidamist ja aluste olemasolul sõiduki arestimist.

Samuti on võimalik, et sõiduki identifitseerimistunnused on kahjustatud avarii käigus, oskamatult teostatud või ümberehituse käigus või muul põhjusel, kuid tuvastatud VIN-koodiga sõiduki kohta pole rahvusvahelist tagaotsimisteadet ega muud infot, mis annaks alust arvata, et selline VIN-manipulatsiooni tunnuse muutmise tõttu on toimunud õigusvastane sõiduki omaniku valduse murdmine. Teatud juhtudel on võimalik selliselt moondunud VIN-koodi ümberlöömine maanteeameti poolt või märke tegemine registreerimistunnistusele vältimaks igakordselt selle sõiduki puhul kontrolli teostamisel kriminaalmenetluse alustamise kaalumist.

### 3.1.2 Menetlusalluvus

Küsimust KrMS kohaldumise kohta, kui menetlust viiakse läbi Eestis. Küsimuse all on mõneti KarS kohalduvus, ehk kas tulenevalt KarS ruumilisest ja isikulisest kehtivusest on võimalik kohaldada Eesti karistusõigust.

Menetluse alustamisel või alustamata jätmisel tuleb lähtuda printsiibist, et kuritegude uurimine toimub riigis, kus kuritegu toime pannakse või kus saabub kuriteo toimepanemise tagajärg. Kuigi KarS näeb ette võimaluse menetleda kriminaalasja igal pool üle maailma, kui kuritegu on toime pandud Eesti Vabariigi kodaniku vastu, siis lähtuvalt territoriaalsusprintsipiibist menetletakse kuritegu siiski riigis, kus tegu ise on aset leidnud, ning kuskohas toimub menetluse läbiviimine tõendite kogumisena. Välisriigis toimepandud kuriteo puhul tuleb arvestada seda, et tulenevalt territoriaalsuse ning aktiivse ja passiivse isiku põhimõttest võib menetlemise õigus või kohustus tekkida kahel või enamal riigil. Kriminaalmenetluse alustamisel lasub Riigiprokuratuuril kohustus kontrollida, kas kuriteo toimepanemise koha riik või kolmas riik ei ole samuti menetlust alustanud ning leppida kokku, kus menetlus lõpule viiakse vastavalt raamotsusele nr 2009/948/JSK. Kui menetlushuvi on enamal kui ühel riigil, siis jurisdiktsiooni konfliktid lahendatakse Eurojusti poolt.<sup>92</sup>

Sõiduki VIN-koodi manipuleerimisega pannakse toime dokumendi võltsimisele vastav süüteo koosseis KarS § 344 lg 1 alusel. Lähtudes asjaolust, et suurema osa inimeste jaoks eeldab dokument paberit või viimasel ajal järjest enam digitaalset kuju, siis võib mõneti ootamatult mõjuda, et keskmiselt pooleteise tonni raskune ja keeruka ehitusega insenertehnilist lahendust metallkonstruktsiooni kujul saab pidada dokumendiks. Tõsi, dokumendiks muudab selle konstruktsioonile kantud väga spetsiifiline identifitseerimistunnus (VIN-kood). Dokument on kirjalik akt, mis kannab inimese mõtteväljendust ja tõendab õiguskäibes juriidilise tähtsusega asjaolusid ja mille alusel on tuvastatav väljaandja (käesoleval juhul tootja). Inimese mõtteväljendus peab olema väljendatud püsival kujul.<sup>93</sup> Seega on metalli sisse pressitud unikaalne sümbolite kombinatsioon igati vääriiline vorm dokumendile. Metall sisse stantsitud sümbolite jada on kaitstud juhusliku hävimise või või korrosiooni eest tulenevalt asukohast autokerel ja materjali füüsikalistest omadustest ning

---

<sup>92</sup> E. Kergandberg, P. Pikamäe 2012 § 435 komm 3.1

<sup>93</sup> J. Sootak, P. Pikamäe 2004 § 344 komm 3.2.1 ja 3.2.2

tootja poolt kantud sõidukile viisil, mis tagab sümboolite loetavuse sõiduki normaalkasutuse puhul vähemalt 30 aasta jooksul.<sup>94</sup>

Välisriigi transiitnumbritega sõiduki puhul ei ole otsest alust eeldada, et VIN-koodi manipulatsioon on aset leidnud Eestis. Sõiduki kinnipidamisel maanteepiiripunktis on vähetõenäoline, et sõiduki VIN-manipuleerimine on toime pandud Eesti Vabariigi registrisse kantud õhu- või veesõidukis<sup>95</sup> (kuigi põhimõtteliselt ei saa eeldada võltsimist meresõidu ajal, kuid seal on takistuseks ruuminappus ja spetsiaaltööriistade vajadus ning lastidokumentide hilisem moonutamise vajadus, eriti, kui tegemist on tollitava kaubaga väljastpoolt EL).

Samuti on vähetõenäoline, et kuritegu on toime pandud Eesti kodaniku või Eestis registreeritud juriidilise isiku vastu. Riigipiiril tuvastatud VIN-manipulatsiooni puhul on lisaks KarS § 344 on samaaegselt täidetud ka KarS § 345 lg 1 võltsitud dokumendi kasutamine eesmärgiga omandada õigusi või vabaneda kohustustest. Esmase reaktsioonina tekkivale küsimusele milliseid õigusi on võimalik omandada võltsitud VIN-koodiga auto kasutamisega on lihtne vastus – võltsimisega on sõidukile omistatud identiteet, mille vastu korrakaitseorganid huvi ei tunne. Seega on võltsimisega saavutatud olukord, kus tegelikult ebaseaduslik võõra vallasasja kasutamine on maskeeritud täiesti õiguslikuks tegevuseks. See väljendub õiguses kasutada sõidukit ning tarbida sellest tulenevaid hüvesid nagu nt autonoomne ühest punktist teise liikumise ja veose vedamise võimalus, aga ka sõiduki müügist saadav kasu.

Nii või teisiti, Eesti territooriumil kuriteotunnustega teo tuvastamisel on tulenevalt legaliteedipõhimõttest kohustus alustada kriminaalmenetlust. Kriminaalmenetlust alustatakse esimese toiminguga, milleks on olenevalt olukorrast sõiduki kinnipidamisprotokolli koostamine või sõiduki valdaja ülekuulamisega. Kui puuduvad otsesed viited sellele, et sõiduki valdaja on ise toime pannud VIN-koodi võltsimise, siis kuulatakse ta üle tunnistajana. Järgnevad sõiduki vaatlusprotokolli ja ekspertiisimääruse koostamine. Ekspertiisi läbiviimise tulemusena jõuab ekspert järgmistele võimalikele järeldustele:

VIN-kood ei ole muudetud;

Tuvastab esialgse VIN-koodi;

VIN-kood on manipuleerimistunnustega kuid muutmata;

VIN-kood on manipuleeritud kuid esialgset VIN-koodi ei ole võimalik tuvastada.

---

<sup>94</sup> VIN-koodile kehtestatud nõudeid käsitleti töö p 1.6

<sup>95</sup> *Laevas sellise tegevuse toimepanemist ei saa automaatselt välistada, kuigi selliste kuritegude toimepanemise võimalus on marginaalne (autori märkus)*

Juhul kui sõiduki VIN-kood ei ole võltsitud tagastatakse sõiduk omanikule, seaduslikule valdajale või volitatud isikule. Kui VIN-koodiga seoses on probleeme, kuid sõiduk ei ole tagaotsitav, siis tagastatakse sõiduk samuti äsjaloetletud isikute ringis nimetatud isikule, kui ta suudab mõistlikult selgitada, kuidas sõiduk tema valdusesse sattus ning tal on õigus sõiduki valdamiseks ja kasutamiseks. Arvestades, et kui juba korra on uuritud VIN-koodi manipulatsioone, siis ei ole välistatud, et järgmine terane ametnik alustab samal põhjusel uue menetluse. Selleks on mõistlik Eesti liiklusregistrise oleva auto omanikul taotleda Maanteeameti liiklusregistri büroos märke kandmist auto tehnilisse passi, et VIN-kood on muudetud ja lasta väljastada uue VIN-koodiga registreerimistunnistus või taastada esialgne VIN-kood. See üldjuhul pälvib küll ametiisikute kõrgendatud tähelepanu, kuid ei päädi sõiduki kinnipidamisega uue menetluse läbiviimise ajaks.

### 3.1.3 Kriminaalmenetlus vs *ne bis in idem* printsiip

Kui tuvastatud VIN-koodi alusel selgub, et tegemist on sõidukiga, mille kohta on väljastatud tagaotsimisteade, siis kerkib küsimus kriminaalmenetluse jätkamise või lõpetamise kohta. *Ne bis in idem* (KarS § 2 lg 3) põhimõtte kohaldamine kriminaalmenetluses välistab isiku topeltkaristamise ühe ja sama teo eest ka juhul, kui isikut on karistatud teises riigis. Sõiduki tagaotsimisteade aluseks on üldjuhul kuriteo toimepanemine ja auto valduse õigusvastane üleminek valdajalt. Kuigi välistatud ei ole ka tsiviilvaidlusest (nt abieluvara jagamine) tulenevate nõuete tagamiseks väljakuulutatud tagaotsimisteade, siis Sirene büroo kaudu saab 24/7 kiirelt vastuse, mis põhjusel on auto kohta tehtud tagaotsimismärge. KrMS § 199 lg 1 p 5 *ne bis in idem* on absoluutne menetlustakistus ja menetluse lõpetamise (või alustamata jätmise) alus. EIÕK 7. Lisaprotokolli art 4 lg 1 kohaselt ei või mitte kellegi üle sama riigi jurisdiktsiooni alusel teistkordselt kohut mõista ning kedagi ei või kriminaalkorras karistada teo eest, mille eest ta on juba selle riigi seaduse alusel ja kriminaalprotsessuaalses korras lõplikult süüdi või õigeks mõistetud. Kuna *ne bis in idem* sätted Eesti õiguses räägivad kohtumenetlusest ja süüdistuse esitamisest ja karistamisest, siis otseselt ei ole keelatud kohtueelse menetluse läbiviimine asjaolude tuvastamiseks. Seega, kuni puudub usaldusväärne informatsioon, et sõiduki VIN-koodi võltsimisega seoses on kedagi lõplikult süüdi või õigeks mõistetud, siis ei ole seadusest tulenevaid takistusi kriminaalmenetluse läbiviimiseks.

Kriminaalmenetluse ülevõtmise Euroopa konventsiooni<sup>96</sup> art 30 kohaselt kui lepinguosaline riik saab enne menetluse alustamist või menetluse jooksul teada, et teises riigis juba menetletakse sama isiku sama kuritegu, mis ei ole poliitiline ega sõjaväeline, otsustab ta oma menetluse lõpetada, peatada või anda üle teisele riigile. Kui see riik peab oma menetluse lõpetamist või peatamist ebasoovitavaks, teatab ta sellest teisele riigile õigeaegselt ja kindlasti enne kohtuotsuse tegemist. Nimetatud sätte kohaldub eelkõige isiku suhtes ja reguleerib õigusemõistmist erinevates riikides ühe ja sama isiku suhtes ühe ja sama teo alusel.

Selleks et seda sätet kohaldada on vaja sätet asuda seisukohale, et kuna sõiduki varguse ja võltsimise taga on kindel isik (keda meie ei ole tuvastanud) ja eeldame, et tegemist on kuriteoga ka teises riigis, siis on õigustus menetluse üleandmiseks teisele riigile. Mida nemad menetlusega edasi teevad jääb juba vastuvõtva riigi otsustada. Küsitav on, kas teine riik tahab ja peab menetluse vastu võtma. Kuna autovarguste puhul jõutakse koguda küllalt kiirelt vajalikud menetlusedokumendid ja kui kuriteo asjaolud ning toimepannud isikud ei ole välja selgitatud, siis tõenäoliselt lõpetatakse menetlus. Itaalias kehtib Eestiga sarnaselt legaliteedipõhimõtte, kus alustatakse ja uuritakse kõiki toimepandud kuritegusid, Hollandis seevastu kehtib diskretsioonipõhimõtte ning vähese lõpliku menetlusperspektiiviga süütegusid ei menetleta. Seega puudub meil tegelikult algselt igasugune teave, kas teises riigis on üldse käimas menetlus, mille juurde meie omalt poolt võiksime materjale lisada. Arvestades, et rahvusvaheliselt saab sõiduki tagaotsitavaks kuulutada mitte ainult kuriteo tagajärjel, vaid ka muudel kaalutlustel, siis tuleb arvestada võimalusega, et tagaotsitava sõiduki suhtes ei olegi toime pandud kuritegu. Samuti on erinevad riikide karistusõiguslikud lähenemised. Kuriteod ei ole mitte alati klassifitseeritud ühesuguse alajaotuse järgi ning erinevates riikides võivad olla ühesugused teod karistatavad erinevalt kas kriminaal-, väärteo- või hoopis halduskorras.

Samuti tuleb arvestada, et jõukamates riikides on vara enamasti kindlustatud ning varavastaseid süütegusid ei peeta riikliku kriminaalpoliitika kohaselt ohtlikeks ning nende uurimiseks panustatakse vähem. Seega on vähetõenäoline, et välisriik on kindlasti huvitatud talle pakutava menetluse ülevõtmisest. Lisaks kaasneb menetluse pakkumisega ka vajadus tõlkida materjalid vastuvõtva riigi keelde, mis tähendab aga lisaks aja- ning tõlkekulu. Seetõttu info liigub rohkem politseikanalite kaudu politseikoostöö raames, ning kui politsei jõuab järeltulele, et selles asjas on vajalik täiendav andmete kogumine, edastavad nad ise vajalikud dokumendid ja info menetluse läbiviimiseks.

---

<sup>96</sup> RT II 1997, 8, 37

Topeltkaristamise vältimise printsiip on arusaadav ning selle olulisus väljaspool kahtlust. Kuriteo toimenapanemise katlusega isiku väljaandmine on rahvusvahelise koostöö instrument kriminaalasjades. See tugineb riikide vastastikustel lepingutel ja koostööl. Kui väljaandmistaotluse saanud riik ei ole veendunud, et antud tegum on karistatav, siis ta keeldub väljaandmistaotluse rahuldamisest. Väljaandmist toimetades jälgitakse hoolikalt nii seda, et isikut ei karistataks sama teo eest korduvalt, kui ka seda, et isik ei jääks toimepandud kuriteo eest karistusega<sup>97</sup>. Väljaandmine on samuti oluline vahend võitluseks piiriülese kuritegevusega. Kui tegemist on kuriteoga, mis on toime pandud kahes või enamas riigis on küsimus, selles, kus viiakse läbi kriminaalmenetlus, ning milline riik mõistab lõpliku karistusotsuse<sup>98</sup>. Ehk siis tõusetub küsimus topeltkaristamise printsiibi rakendamises. Küsimust ei teki, kui isik on vaid teise riigi poolt tagaotsitav Euroopa vahistamismääruse alusel tagaotsivas riigis toime pandud kuriteos. Kui aga on tegemist kuriteoga, mis on toime pandud enamas kui ühes riigis on küsimus topeltkaristuse kohta aktuaalne.

### 3.2 Menetluse üleandmine välisriigile

Kas eeldus, et sõiduki suhtes menetletakse juba teises riigis kriminaalmenetlust võiks olla Eesti Vabariigis kriminaalmenetluse läbiviimist välistav asjaolu? Menetluse toimumist saab kontrollida politseikoostöö raames, mis üldiselt toimub politseiasutuste kanalite kaudu suhteliselt kiiresti ja ilma formaalsete protseduurideta. Mõistagi ei ole selline info kasutatav tõendina kriminaalmenetluses, kuid on abiks menetluse läbiviimisel taustainfona. Kuna sellise informatsiooni kogumine toimub paljuski politseinike endi otsese suhtlemise tasemel, siis siinkirjutajal puudub nii isiklik praktika kui piisav ülevaade, et esitada mingidki laadi üldistavat kirjeldust. Samas ei ole võimalik kuriteo toimepanemine välisriigis automaatselt Eestis menetlust välistav asjaolu. Kuriteokaebuse alusel kriminaalmenetluse alustamise otsustamiseks on uurimisasutusel ja prokuratuuril aega 10 päeva.<sup>99</sup> Kriminaalmenetluse alustamiseks muust allikast info saamise kohta ei ole otseselt sätestatud kriminaalmenetluse alustamise tähtaega on siiski eeldatava menetluse aeg 10 päeva info saamisest. Arvestades, et kuriteoteate esitamise järgselt on võimalus 10 päeva jooksul ilma menetlust alustamata kontrollida andmebaasidest taustainfot või nõuda kuriteoteate esitajalt täiendavat infot

---

<sup>97</sup> L.Gardocki 1993 294

<sup>98</sup> E.Mylonacki, T.Burton 2011, 172

<sup>99</sup> KrMS § 198 lg 1

menetluse alustamise otsustamiseks, siis ka muust allikast info saamisel ei pea menetlust alustama otsekohe ning mõistlik ajakulu täiendava info kogumiseks on täiesti asjakohane. Siinjuures tuleb arvestada muidugi kuriteo asjaolusid. Nii ei ole näiteks piisavate tõenditega tõendatud I astme kuriteost teadasaamisel õigustatud menetluse alustamiseks vajalike sammude astumata jätmiseks ja menetluse alustamisega viivitamiseks. Samas, kui on tegemist sõidukiga, mille kohta on alust arvata, et sõiduk on läinud eelmise omaniku valdusest välja omaniku tahte vastaselt, siis menetlusökonoomikast lähtuvalt on otstarbekas uurida sõiduki tausta ning seejärel otsustada kriminaalmenetluse alustamine või mittealustamine. Seega siin ne bis in idem printsiip automaatselt ei rakendu ega ole kriminaalmenetluse mittealustamise absoluutseks välistuseks.

Kriminaalkoostöö vallas on viimase 10-15 aasta jooksul saavutatud märkimisväärseid tulemusi. On loodud suurepäraseid instrumente ja ratifitseeritud erinevaid koostöökokkuleppeid. See on aga märgiks sellest, et kuna kurjategija kipub olema korraüksust alati poole sammu võrra eespool, siis on tegemist tagajärgedega võitlemisega. Kurjategijad on ammugi aru saanud piiriüleste kuritegude toimepanemise kasumlikkusest. Korraüksustatele on antud võimalused koostööks. Paraku EL liikmesriikides, kui mõned erandid välja arvata, on domineeriv arusaam, et kriminaalõigus ja riiklik karistuspoliitika teostamine on lahutamatu osa riigi suveräänsuse teostamisest.<sup>100</sup>

Kriminaalmenetlusel ülevõtmise Euroopa konventsiooni art 8 lg 1 p e alusel Lepinguosaline riik võib taotleda, et teine lepinguosaline riik võtaks menetluse üle kui ta leiab, et menetluse ülevõtmine on tõe leidmise huvides õigustatud, eriti kui tähtsaimad tõendid asuvad taotluse saanud riigis.

Kriminaalmenetluse ülevõtmise taotluse esitamise aluseks on, et ülevõtmise taotluse esitamisel oleks ülevõtja riik liitunud kriminaalmenetluse ülevõtmise Euroopa konventsiooniga. Samas ei ole mitmed EL riigid (Saksamaa, Prantsusmaa, Soome, Poola, Suurbritannia) ratifitseerinud seda konventsiooni ja kriminaalmenetluse üleandmise taotluse esitamisel tuleb tugineda 1959.a konventsioonile vastastikuse õigusabi kohta või tugineda riikide vahel sõlmitud õigusabilepingutele.

---

<sup>100</sup> K. Raba. 2002

Kummastaval kombel ei ole reguleeritud olukorda, mis väldiks paralleelsete kriminaalmenetluste läbiviimist erinevates riikides. Põhiseaduse ja karistusseadustiku kohaselt<sup>101</sup> ei või kedagi karistada sama süüteo eest mitu korda, sõltumata sellest, kas karistus on mõistetud Eestis või mõnes teises riigis. Mõlemad sätted kohalduvad siseriiklikule õigusele ega ole siduvad välisriikide jaoks. EÕIK põhitekst topeltkaristamise keeldu otsesõnu ei sätesta. 7. lisaprotokolli art 4 lg 1 on sätestatud, et topeltkaristamise välistamise põhimõte ei takista menetluse taasalgustamist juhtudel, kui selline taasalgustamise võimalus on siseriiklikus seaduses ette nähtud ja „kui on tõendeid uutest või äsjailmnenuid faktidest või kui varasemas menetluses on olnud puudujääk, mis võis asja lahendit mõjustada”<sup>102c</sup>. Põhimõtteliselt ei ole välistatud välisriigis karistatud isiku uuesti karistamine Eestis ja ka vastupidi. Siiski arvestades kriminaalmenetluse kohtueelse ja kohtuliku läbiviimise juures tõendite kogumise ja hindamise protseduure, siis on vähetõenäoline, et kaks erinevat riiki saavad teineteisest sõltumata koguda ühe ja sama teo kohta asjakohaseid süüstavaid tõendeid, mis viivad süüdimõistva lõpplahendini.

Väljaandmise Euroopa konventsiooni<sup>103</sup> (VEK) art 9 kohaselt väljaandmist ei toimu, kui taotluse saanud poole pädevad asutused on teinud lõpliku kohtuotsuse taotletava isiku suhtes kuriteo või kuritegude eest, millega seoses väljaandmist taotletakse. Väljaandmisest võib keelduda, kui taotluse saanud poole pädevad asutused on otsustanud samas kuriteos või kuritegudes kohtumenetlust mitte algatada või see lõpetada.

Kriminaalmenetluse ülevõtmise Euroopa konventsiooni<sup>104</sup> art 35 kohaselt:

1. isikut, kelle suhtes on tehtud lõplik ja täidetav kriminaalotsus, ei või sama teo eest teises lepinguosalisel riigis süüdistada, tema suhtes kohtuotsust teha ega täide viia:

(a) kui ta on õigeks mõistetud;

(b) kui mõistetud karistus:

(i) on täies ulatuses kantud või kantakse, või

---

<sup>101</sup> PS § 23 lg 3 ja KarS § 2 lg 3

<sup>102</sup> E. Kergandberg. P. Pikamäe. 2006

<sup>103</sup> RT II 1997, 8/9

<sup>104</sup> RT II 1997, 8/9

(ii) selle suhtes on antud kas täies ulatuses või kandmata osas armuandmine või amnestia, või

(iii) ei ole täideviidav aegumistähtaja möödumise tõttu;

(c) kui kohus on isiku süüdi mõistnud karistust määramata.

2. Kui lepinguosaline riik pole ise menetlust taotlenud, ei ole ta kohustatud tunnistama printsiipi *ne bis in idem*, kui kohtuotsuse põhjustanud tegu oli suunatud selle riigi avaliku elu tegelase, asutuse või objekti vastu, või kui isik, kelle kohta on kohtuotsus tehtud, oli selles riigis ise avaliku elu tegelane.

3. Lisaks ei ole lepinguosaline riik, kus tegu toime pandi või selle riigi seaduse järgi loetakse toimepanduks, kohustatud tunnistama printsiipi *ne bis in idem* juhul, kui ta ei ole ise menetlust taotlenud.

Välisriigist varastatud sõiduk, millel enne Eestisse toimetamist on muudetud identiteet on siia jõudmise ajaks olnud kahe erineva kuriteo ohver – varguse ja võltsimise. Alates sõiduki identiteedi muutmisest on Eesti karistusseadustiku mõttes hakatud toime panema kahele erinevale kvalifikatsioonile vastavat kuritegu. Võltsimine ja võltsingu kasutamine. Eestisse jõudes on toime pandud või siis lõpule jõudnud üksnes KarS § 345 lg 1 sätestatud võltsitud dokumendi kasutamine eesmärgiga omandada õigusi või vabaneda kohustustest. Muud koosseisulised tagajärjed on saanud teises riigis. Subjektiivne koosseis on toime pandud kui võltsitud dokumendi kasutamine on toime pandud vähemalt kaudse tahtlusega. Ilmselt on alusetu eeldada, et kuigi Leedust ostetud sõidukid on sageli võltsitud VIN-koodiga, siis ostja peab igakordselt arvestama selle võimalusega ning auto soetamisel peab ta lähtuma võimalusest, et tegemist on varastatud või vähemalt esialgse omaniku valdusest õigusvastaselt välja läinud ja hiljem muudetud identiteediga sõidukiga. Seega ei ole alust automaatselt eeldada, et sellise sõiduki roolis on tingimata ebaausate mõtetega isik. PS § 23 lg 3 alusel topeltkaristamise keeld laieneb siseriiklikus õiguses küll üksnes Eesti õigussüsteemile. Sellele vaatamata ei ole mõistlik käesoleva peatüki asjaoludel menetleda võltsimist Eestis, kuna siseriikliku kriminaalmenetluse alusel on tugevalt raskendatud kriminaalmenetluse läbiviimine.

Kui kriminaalmenetluse või haldusmenetluse käigus on tuvastatud, et tegemist on sõidukiga, mille kohta on koostatud SIS art 100 või Interpoli andmebaasi kantud tagaotsimisteade. Sirene

büroo kaudu hangitud info kohaselt on võimalik tuvastada, millise kuriteo toimepanemise tulemusel on vara valdus üle läinud ning lisaks tuleb kontrollida, kas selle teo suhtes ei kohaldu KrMS § 199 lg 1 p 2 s.o kuriteo aegumine. SIS andmebaasis hoitakse tagaotsimisteateid kuni kümme aastat, samas on Eestis Vabariigis on teise astme kuriteo aegumistähtaeg 5 aastat.<sup>105</sup>

Kui tagaotsimisteates olev teo kirjeldus vastab meil kehtivale süüteo koosseisule ning tegu ei ole aegunud, siis tuleb hinnata, kas kriminaalmenetlusega on võimalik koguda täiendavat informatsiooni. Kui mitte, siis reeglina kuulub kriminaalmenetlus lõpetamisele KrMS § 200<sup>1</sup> alusel kuriteo toimepannud isiku tuvastamatuse tõttu.

Arvestades, et kui kriminaalmenetlus on lõpetatud, tuleb koostada uus sõiduki kinnipidamisprotokoll ning prokuratuuril taotleda eeluurimiskohtunikult sõiduki arestimist KrMS § 470 lg 6 alusel.

On ette tulnud, et võltsimistunnustega sõiduk on kinni peetud politsei poolt KarS § 345 lg 1 alusel, siis on alustatud kriminaalmenetlust ning menetluse käigus on tuvastatud, et sõiduk on rahvusvaheliselt tagaotsitav ning seejärel juba käimasoleva kriminaalasja raames on taotletud sõiduki arestimist KrMS § 470 lg 6 alusel. Sellist lähenemist ei saa pidada õigeks. Sõiduki väljaandmise aluseks on sõiduki omaniku valduse murdmine tagaotsivas riigis. Reeglina on tegemist vargusega. See tähendab, et tagaotsiv riik on alustanud selle teo suhtes kriminaalmenetlust. Leian, et olukorras, kus menetlejale on teada, et teises riigis on alustatud kriminaalmenetlus, mille käigus tehakse rahvusvahelise andmebaasi kaudu teatavaks sõiduki tagaotsimine, siis oleks tegemist menetlustoiminguga Eestis menetletavas kriminaalasjas, mille aluseks on kriminaalmenetlus teises riigis ning oluline on siinjuures, et teine riik ei ole märku andnud, et ta sellist menetlustoimingut soovib.

Kuigi sõidukite vargused ei kuulu kuritegude hulka, milledele riigid panustavad esmasest järjekorras, on lubamatu asuda seisukohale, nagu võiks selliseid kuritegusid uurida hooletumalt või on menetlejal sellistes asjades suurem tolerants eksimustes. Kahtlemata ei saa sõidukite vargused siseriiklikult ega rahvusvahelisel tasandil nii palju tähelepanu kui inimkaubandus- ja narkokuriteod.

---

<sup>105</sup> KarS § 4 ja § 81

Samuti on tegemist kuritegude liigiga, mille kahjulikku tagajärge saab inimene kergesti ära hoida ning võimalikku tekkivat kahju minimeerida. Sõidukite varastamine ei ole ainus võimalik kahju tekkimise viis. Sõidukid on moodsas maailmas inimestele niivõrd tavalised tarbeesemed, et nendega seonduvalt enam erilisi emotsioone ei teki. Kindlustus korvab autole tekkinud kahju enamusel juhtudel erilise poleemikata olenemata kas sõiduk on hävinud liikluses või langenud kurjategija saagiks. Oma osa sellises suhtumises mängib ka sõidukite hinna pidev muutumine. Valdava osa sõidukite hind langeb iga-aastaselt tuntavalt, kuni jääb selle piirini, mis selle eest makstakse metalli kokkuostus. Võimalik, et kuna on tegemist ajas niivõrd kiiresti väärtust kaotava varaga, siis on ühiskonnal lihtne taluda ka sõidukite vastu toime pandud kuritegude suurt hulka. Enamus varastatud asjades on toodetud masstoodanguna või neile kantud märgistus on eemaldatav või asendatav. Kuna asjad on kindlustatud ja kindlustussummad võimaldavad asendada varastatud või hävinud asjad, siis sageli ei pingutata eriti vara kaitsmisega vaid varastatud asjad lihtsalt asendatakse pärast kindlustuse poolset hüvitise saamist.<sup>106</sup>

### 3.3 Arestimise tähtaja täitumine

KrmS § 470 lg 6 alusel arestitakse sõiduk tähtajaga 2 kuud. Kui selle aja jooksul ei esita tagaotsiv riik väljaandmistootlust, siis arest lõppeb ning sõiduk vabaneb aresti alt.

Tagaotsitava sõiduki tabamisel saadab Sirene Eesti büroo teatise sõiduki tabamisest koos palvega lõpetada tagaotsimine, kuna sõiduki asukoht on teada. On ette tulnud olukordi, kus tagaotsiv riik ei esita sõiduki väljaandmise taotlust, kuid ei eemalda ka andmebaasist märget sõiduki tagaotsimise kohta.

ÕAT mitte esitamise korral tähtaja saabudes lõppeb määratud ajal vara aresti tähtaeg. Sõiduki kinnipidamise alused langevad ära ning sõiduk tuleb tagastada endisele valdajale. Lõuna-Euroopa riigid üldjuhul ÕAT-d ei esita. Üks võimalikke põhjusi võib peituda geograafilises kauguses. Tegelikke põhjusi, miks tagaotsiv riik ÕAT-d ei esita on keeruline välja tuua<sup>107</sup>,

---

<sup>106</sup>A.Freiberg. 1997. 237 jj

<sup>107</sup> Näiteks Itaalias ei kuulu kriminaalmenetluses vara väljanõudmine prokuratuuri kompetentsi, kuid füüsiline isik ei saa esitada ÕAT-d, kuna seadusest tulenevalt võib selle esitada üksnes pädev ametiasutus. Seega hoolimata varast ilma jäänud isiku soovist, ei ole võimalik vara tagastada, sest kahe riigi vastavad seadused loovad vara tagastamist välistava olukorra. Samuti ei ole teada, et Venemaa Föderatsioon oleks

kuivõrd kuna välisriik ei esita sõiduki väljaandmise taotlust, siis sellest johtuvalt puudub menetlejate vahel igasugune kontakt. Mõnel korral on ette tulnud, et isik, kellelt on sõiduk varastatud on huvitatud sõiduki tagasisaamisest ja pöördub taotlusega otse Riigiprokuratuuri poole. Paraku tuleb menetluslikult lähtuda asjaolust, et tagaotsimise teade peab olema esitatud välisriigi pädeva õigusasutuse poolt ja seega peab sõiduki väljastamise taotlus tulema ainult pädeva ametiasutuse poolt. Olgu selleks politsei (Skandinaaviamaad) või prokuratuur või (välis-, sise- justiits, - või muu) ministerium. Kuigi see võib tunduda esmapilgul bürokraatliku piiranguna, siis füüsilise isiku taotlust sõiduki väljastamiseks läbi ei vaadata. Lisaks seadusest tulenevale selgesõnalisele piirangule on probleem ka selles, et Riigiprokuratuuril kui taotlust läbivaataval asutusel ei ole võimalik kontrollida, kas välisriigist tulnud taotluse taga on ikka seesama isik, kellel on õigus sõiduk endale saada. Kuna Riigiprokuratuuri seisukoht on vankumatu, siis oleks võimalik välisriigi füüsilisel isikul taotleda sõiduki tagastamist kohtu kaudu tsiviilmenetluse sätete alusel. Töö autorile ei ole teada ühtegi juhust, kus sõiduki endine omanik oleks seda võimalust kasutanud. Inimlikult on see arusaadav, sest valdavalt on varastatud sõidukid kindlustatud ning pärast kindlustuspreemia väljamaksmist sõiduki omanikule, läheb omand üle kindlustusfirmale. Tegemist on kasumile orienteeritud ettevõttega, kes alati kalkuleerib kõiki prognoositavaid tulusid ja kulusid. Eesti on siiski väga väike riik, kes ei ole lahti saanud päriselt post-sovetliku riigi kuvandist, ning ilmselt kindlustusettevõtted ei soovi raha kulutada kohtupidamisele nende jaoks tundmatul õiguslikul maastikul. Seda enam, et sõidukeid kindlustades on sõiduki varguse korral selle hüvitamise risk juba kindlustusmaksesse sisse kalkuleeritud. Lisaks tabatakse sõidukid sageli aastaid hiljem, pärast esialgset vargust, mis aga tähendab, et auto hind on langenud, kuna mudel on vananenud, ning samuti ei ole teada sõiduki amortisatsioonist tulenev väärtuse vähenemine.

Rahvusvaheliselt tagaotsitava sõidukiga, mis on jõudnud Eestisse ilma, et ükski ametiasutus oleks seda märganud, ei saa teha liiklusregistri registritoiminguid. Tulenevalt mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimustest ja korrast<sup>108</sup> § 7 lg 6 ei tee Eesti Maanteeamet registritoiminguid sõidukitega, mille kohta on väljastatud tagaotsimisteade. Seega Eestis sellist sõidukit arvele võtta ei saa. Isegi juhul, kui tagaotsiv riik ei esita sõiduki kohta väljaandmistaotlust ja sõiduk antakse valdajale tagasi. Sel juhul jääb üle viia sõiduk tagasi

---

esitanud ÕAT vara väljaandmiseks. Põhjus ei ole täpselt teada, kuid võib kahtlustada, et Venemaa peab Eestist vara väljanõudmist liialt koormavaks ega tegele sellega (autori märkus, mis põhineb tööalasel kogemusel).

<sup>108</sup> RT I, 09.03.2011, 15

riiki, kus see osteti ning nõuda müüjalt sõiduki tagasiostmist ja kahju hüvitamist. Sel juhul rakenduvad tehingu toimumiskoha riigi siseriiklikud õigusaktid. Automüügiplatsidel, kus vahendatakse välisriigist toodud sõidukeid juba kolmandasse välisriiki kasutatakse praktikat, et kasumimarginaali suurendamiseks ja „näiliselt“ ostja kulude kokkuhoidmiseks sõidukit vahepeal selles riigi, kus müüja tegutseb, registrisse ei kanta registreerimistoimingute kulude kokkuhoidmiseks. „Kulude“ kokkuhoid viiakse isegi sellele tasemel, et müügiplatsilt sõiduki ostjale vormistatakse dokumendid, nagu oleks ta sõiduki ostnud otse eelmiselt omanikult sellest riigist, kus auto viimati arvel oli. See tähendab, et ostu-müügi dokumentides ei kajastu edasimüüja andmed, mis aitab pahatahtlikul müüjal võimaluse vabaneda hilisemast asja- ja võlaõiguslikust vastutusest, kuna üheski müügidokumentis tema isik ei kajastu ning tõendamiskoormus lasub üksnes tehingut tagasipööratal soovival isikul.

Kui nüüd siiski isik tahab sõidukit tagasi viia müügiplatsile, et tehingut tagasi pöörata, siis on täiesti reaalne, et sõiduk peetakse piiril või tähelepaneliku politseipatrulli poolt uuesti kinni ning prokuratuur peab taotlema KrMS § 470 alusel sõiduki arestimist. Senisest praktikast ei ole teada, et sama sõiduki suhtes oleks taotletud arestimist teist korda, kui esimesel korral on sõiduki arestimise tähtaeg möödunud ning sõiduk on tagastatud viimasele valdajale. Samas ei saa seda välistada, iseäranis, kui sõiduk peetakse kinni teise ringkonnakohtu ja maakohu tööpiirkonnas või kui näiteks ÕAT sõiduki väljaandmiseks on esitatud hilinemisega. Seadusest ega välislepingust ei tulene kas tagaotsitavat sõidukit võib või peab arestima igakordsel tabamisel. Praktikas on ette tulnud olukordi, kus tagaotsivale riigile on teatud sõiduki asukoht ning aresti all hoidmise tähtaeg ja asukoht, kuid tagaotsiv riik ei ole astunud samme vara väljaandmise menetluse alustamiseks. Seega formaalselt aresti tähtaja täitumisel, kui on teada sõiduki omanik ja tema kontaktandmed on tal on lubatud väljuda Schengeni territooriumilt koos ikka veel tagaotsimisteate alusel tagaotsitava sõidukiga.

Kuni tagaotsiv riik tagaotsimisteadet ei kustuta on sõiduki kasutamine äärmiselt komplitseeritud. Eriti arvestades tänapäeva liikluspolitsei on mobiilsete andmebaaside kasutamise võimalust ning tagaotsitava sõiduki tabamisel peetakse see igakordselt kinni. Seega pole raskendatud mitte üksnes sõiduki piirulene kasutamine vaid ka siseriiklik kasutus.

Kuna KrMS § 470 lg 6 näeb ette väga konkreetselt kahekuulise tähtaja, siis kas sõiduki viimane valdaja võiks lähtuda sellest tähtajast, ning tal võiks olla õigustatud ootus, et temalt ära võetud sõidukit ei peeta kinni enam kui 2 kuud. Seadus ei näe ette tähtaega, mille jooksul

tuleb esitada arestimise taotlus. Riigikohtu kriminaalkollegium hindas küll senist prokuratuuri praktikat esitada arestimistaotlus kolme nädala jooksul alates sõiduki kinnipidamisest liiga pikaks, kuid ei andnud ka selget ajavahemikku, mille jooksul on mõistlik arestimise taotlemise otsustamine ja vastava taotluse kohtule esitamine. Kuivõrd on sõiduki valdajal õigustatud ootus, et kui seadus näeb ette arestimiseks kahekuulise tähtaja, siis sõiduki valdajal ei ole pikemaajalise omandiõiguse riive talumise kohustust. Eriti veel arvestades, et tegemist ei pruugi olla Eestis käiva kriminaalmenetlusega ning enne kohtumääruse koostamist sõiduki arestimiseks ei ole sõiduki valdajal isegi kaebeõigust sõiduki kinnipidamise osas<sup>109</sup>. Seega tegemist on puhverajaga, kus menetlejal on õigus sõiduk kinni pidada, ühtegi konkreetset tähtaega ei ole ning prokuratuur võib ise otsustada millal ta esitab taotluse arestimiseks. Alles arestimismääruse koostamisega kohtu poolt tekib kaebeõigus. KrMS § 228 sätestab kaebeõiguse uurimisasutuse või prokuratuuri menetlustoimingu või määruse kohta. Kuna välisriigis tagaotsitava sõiduki kinnipidamine ei ole menetlustoiming Eesti kriminaalmenetluse seadustiku tähenduses siis on ainus võimalus sõiduki kinnipidamise toimingut enne kohtu poolt arestimise määruse koostamist vaidlustada halduskohtus. Haldusmenetluse seadustiku<sup>110</sup> § 75 alusel tuleb vaide esitada 30 päeva jooksul alates haldustoimingu tegemisest. Vaide võib esitada nii politseile, kui ka otse halduskohtule.

### 3.4 Kaebeõigus sõiduki kinnipidamisele

Juba mainitud arestimismääruste läbivaatamisel on kohus selgitanud kaebeõigust, mille kohaselt on menetluspoolel maakohtu otsuse vaidlustamiseks õigus pöörduda kaebusega ringkonnakohtusse 10 päeva jooksul alates määrusega tutvumisest ja ringkonnakohtu määruse peale Riigikohtusse. Kohtupraktika kohaselt sisaldasid üksnes 2007 ja 2008 aasta määrused klauslit, et edasikaebevõimalust ei ole.

Määruskaebuse võib esitada KrMS § 383 alusel esimese astme kohtumenetluses KrMS § 384 lg 1 alusel ka menetlusväline isik kelle huve või õigusi kohtumäärusega piiratakse. Vaieldamatult on vara arestimise määruse näol tegemist esimese astme kohtumenetluses koostatud kohtumäärusega, millega piiratakse kinnipeetud auto valdaja õigust auto kasutamisele. KrMS § 386 lg 1 sätestab määruskaebuse vorminõuded ning KrMS § 387 lg 2

---

<sup>109</sup> Tegelikult võiks proovida sõiduki kinnipidamist vaidlustada halduskorras, kuid jällegi ei ole seda autorile teadaolevalt tehtud

<sup>110</sup> RT I 2001, 58, 354

annab õiguse kaevata vara arestimise määruse peale. Kuigi kaebeõigus annab võimaluse pöörduda õiguse nõudmiseks kõrgeima kohtuvõimu poole Eestis – Riigikohtu poole, siis ei ole siinkirjutajale teadaolevalt jõudnud ükski kaebus sõidukite arestimise või tagastamise kohta jõudnud Riigikohtu menetlusse. Seega tuleb lähtuda seaduse tõlgendamise ringkonnakohtu otsustest.

### 3.5 Alternatiivne kaebeõigus

Politsei poolt rahvusvaheliselt tagaotsitava sõiduki kinnipidamine on olemuselt haldusakt. Politsei on avaliku võimu esindaja ning tegutseb seaduse alusel. Sõiduki kinnipidamine on vaja vormistada sõiduki kinnipidamise protokollina<sup>111</sup>, et prokuratuuril oleks võimalik kohtult taotleda sõiduki arestimist KrMS § 470 lg 6 sätestatud korras.

„Menetlustoimingutega seostub halduse vormivabaduse, efektiivsuse, kiiruse ja mõistliku tasapõhimõtte, mis kajastub HMS § 5 lg-tes 1, 3 ja 4. HMS § 5 lg 1 järgi määrab menetlustoimingu vormi ja muud haldusmenetluse üksikasjad haldusorgan kaalutusõiguse alusel, kui seaduse või määrusega ei ole sätestatud teisiti. Kaalutusõiguse olemasolu tekitab kergesti seose kaalutusõiguse alusel tehtavate otsustega, mis on enamasti haldusaktid. Võib-olla on kaalutusõiguse kasutamine menetlustoimingu läbiviimisel üks põhjustest, miks on raske eristada haldusakti ja menetlustoimingu“: selgitab Liina Kanger kohtupraktika analüüsis.<sup>112</sup>

Riigikohus on leidnud otsuses nr 3-3-1-86-06, et üldreeglina ei ole menetlustoimingud halduskohtus iseseisvatena üldse vaidlustatavad. Vastupidine seisukoht võiks rikkuda haldusmenetluse ökonoomsuse ja tõhususe põhimõtet. See tähendab ühtlasi ka seda, et kuna menetlus peab olema eesmärgipärane ja efektiivne, võimalikult lihtne ja kiire siis tuleb tahes-tahtmata arvestada, et kohtumenetlus kestab üldjuhul oluliselt kauem kui haldusmenetlus

Ohte tõrjuva riivehalduse valdkonnas on siseriiklike põhiõiguste kõrval üha suurema tähtsusega Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioonis sätestatud põhiõigused. Õigusriigi seisukohast on halduse range seostus seadusega ja politsei poolt kasutatavad menetluslikud inimeste põhiõigusi võimalikult vähe riivavad meetmed

<sup>111</sup> Kriminaalasja kohtueelse menetluse dokumentide näidismuudatuste kehtestamine (RTL 2008, 66, 934)

<sup>112</sup> L. Kanger. 2010

politseiõiguse lahutamatu osa. Põhiõigustega arvestamine peab väljenduma selles, et iga riiklik sekkumine peab olema põhjendatud ja vajalik.<sup>113</sup> Sekkumise eesmärki silmas pidades ei saa arvestada, et inimesed tahavad iga hinna eest seadust rikkuda ning politseil menetluse keerulisemaks muuta. Kohaldatav sunnimeede peab olema kaalutletud ja vajalik ka siis, kui on tõenäoline, et isik hiljem menetlusotsust ei vaidlusta.

Arvestades, et Eesti oludes on SIS ja Interpoli andmebaasis tagaotsitavad sõidukid sageli kõrge turuväärtusega (nt Toyota LandCruiserid või BMW X5 või X6), siis on tähelepanuväärne, et ei ole vaidlustatud politsei poolt koostatud sõiduki kinnipidamise protokollid, millega kaasneb sõiduki äravõtmine ja politsei valvatavale territooriumile paigutamine. Arvestades, et rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite suhtes ei alustata ka kriminaalmenetlust, siis sisuliselt puudub kuni sõiduki arestimiseni võimalus esitada kriminaalmenetluses kaebust sõiduki kinnipidamise kohta kohtule. Eriti, kui selline kaebevõimalus on seadusest tuletatav.

Sõiduki riigipiiril kinnipidamise vormistamisel täidab politseinik talle tulenevalt ametiülesannetest pandud kohustust, ehk esindab avalikku võimu. Kuna riigipiiril sõiduki kinnipidamise akti (parema puudumisel tuleb seda paberit nimetada aktiks, sest tegemist on dokumendiga, mis ei ole menetlusdokument ega protokoll) alusel on politseinik saatnud korda seadusest tuleneva avaliku võimu teostamise, siis peab olema võimalik seda akti vaidlustada halduskohtus. Nagu kohtumääruste analüüsist selgus, siis võib sõiduki kinnipidamise vormistamise ja kohtu poolt menetlusotsusele jõudmine võtta aega, mis on mõõdetav kuudes. Riigiprokuratuuri juhises ringkonnaprokuratuuridele sõiduki aresti taotlemisel on märgitud, et pärast sõiduki kinnipidamist tuleb taotleda sõiduki arestimist viivitamatult, kuid mitte hiljem, kui kolm nädalat pärast kinni pidamist.

Isiku jaoks, kelle sissetulek on otseses sõltuvuses auto kasutamisest (nt tööauto, sh veok) peab taluma sõiduki kinnipidamise järgselt iga päeva kohta saamata jäänud tulu. Seega on vajalik kaaluda, kas sõiduki kinnipidamine on vajalik. Loomulikult kaasneb sõiduki kasutamisega liikluses selle kahjustumise või hävimise risk, kuid selle vastu on võimalik end kindlustada. Kuid, kui ei ole alust arvata, et isik tahtlikult hakkab sõiduki väärtust vähendama või püüab

---

<sup>113</sup> M. Niemier. 2004. 461 jj

sõidukit võõrandada, siis tasuks kaaluda menetlejal, kas sõiduki äravõtmine, kui kõige äärmuslikum omandiõiguse riive on igakordselt põhjendatud.

Mõistetavalt on sõiduki kinnipidamist vormistava ametniku huvi selles, et kinnipeetud vara säiliks turvaliselt ning hiljem ei oleks vaja hakata tuvastama pahatahtlikult võõrandatud vara asukohta. Samuti puudub sisuliselt prokuratuuril diskretsiooni õigus arestimise taotluse esitamiseks või esitamata jätmiseks. Seaduse sõnastuse kohaselt sõiduk arestitakse kaheks kuuks. Aresti saab kohaldada üksnes kohus ja sedagi prokuratuuri taotluse alusel. Erandiks võib olla ilmne eksimus sõiduki tagaotsimisteates või tõenäoliselt sõiduki tagastamist välistava asjaolu tuvastamine kohe sõiduki kinnipidamise ajal.

Siinkirjutaja näeb probleemi selles, et sõiduki arestimiseks koostab prokuratuur taotluse eeluurimiskohtunikule KrMS § 470 lg 6 alusel. Sõiduk arestimise alused tulenevad KrMS § 470 lg 6 sõnastusest lähtuvalt KrMS § 142 lg 9 sätestatud alustest. KrMS § 142 lg 9 kohaselt riiklikusse registrisse kantud vallasasja arestimiseks esitab prokuratuur arestimismääruse asjakohasele riiklikule registrile. See tähendab, et KrMS § 470 lg 6 viitab sättele, mis tegelikult arestimise aluseid ei anna. Eelviidatud maa- ja ringkonnakohtu lahendites oldi rohkem kui korral tuginetud arestimisel KrMS § 142 lg-tele 1 ja 2, mille kohaselt vara arestitakse tsiviilhagi, konfiskeerimise või selle asendamise ja varalise karistuse tagamiseks prokuratuuri taotluse eeluurimiskohtuniku määruse alusel.

Avара mõttelenu korral on võimalik möönda, et kuna välisriigis menetletakse kriminaalasjas, mille esemeks on sõiduk, siis sellesama sõiduki hind on ka tsiviilhagi aluseks, ning kui sõiduk tagastada, siis saab sellega kaetud ka tsiviilhagi. Seega saab asuda seisukohale, et sõiduki arestimisega teenitakse tsiviilhagi tagamise huve ja arestimine sellel alusel on põhjendatud. Mõneti küsitav on, et kui vara arestimist kohaldatakse kriminaalmenetluse käigus, siis kas ilma kriminaalmenetluseta on võimalik ja õiguslik alus vara arestimiseks? Või kas vara arestimine välisriigi kriminaalmenetlus raames ilma välisriigi sellekohase õigusabitaotluseta on juriidiliselt õige? Siinkohal tekib küsimus seadusandja tahtest seadusesätte tõlgendamisel. KrMS § 470 lg 6 viitab väga konkreetselt KrMS § 142 lg-le 9. Siinkirjutaja ei saa anda vastust, kas seadusandja on tahtnud siinkohal anda märku, et vara arestimise korral on õigus üksnes kanda riiklikusse registrisse keelumärgu sõiduki võõrandamise keelu kohta või on kohaldatav KrMS § 142 tervikuna. Grammatilise tõlgenduse kohaselt tuleb asuda seisukohale, et seaduse teksti kohaselt tuleb toetada just teist alternatiivi. Mis ei ole keelatud (või käsitud)

on lubatud ehk mida ei ole menetlejat kohustatud tegema, seda ei tohi ka omal initsiatiivil teha.

### **3.6 Õiguslik alus sõiduki kinnipidamiseks KrMS § 470 lg 6 alusel 2-kuulise aresti täitumisel**

Kohtud arestivad prokuratuuri taotlusel SIS art 100 ja Interpoli andmebaasi alusel tagaotsitava sõiduki KrMS § 470 lg 6 alusel kuni kaheks kuuks. See tähendab, et kahe kuu jooksul arestimise tähtaeg lõppeb ja sõiduk tuleb aresti alt vabastada, kui tagaotsiv riik ei esita vara väljaandmise taotlust. KrMS § 508-1 alusel kohaldatakse Euroopa määrust vara arestimise ja tõendite hoiulevõtmise kohta (Euroopa arestimismäärus)<sup>114</sup>, mille alusel võib välisriigi menetlusotsuse alusel võtta meetmeid välisriigi kriminaalasjas tõendite tagamise säilimiseks. Välisriigi taotluse alusel võib asitõendeid ajutiselt arestida KrMS § 142 sätestatud alustel või hoida asitõendit KrMS § 125, 126 sätestatud viisil.

### **3.7 Menetleja poolt tekitatud kahju hüvitamine**

Kui isik on kasutanud lakkamatult sõidukit enam kui viie aasta jooksul ning seejärel tuvastatakse, et tegemist on SIS või Interpoli poolt tagaotsitava sõidukiga ning sõiduk arestitakse KrMS § 470 lg 6 alusel kaheks kuuks. Ka juhul, kui sõiduk on tagaotsivas riigis varastatud, on Eesti õiguse kohaselt kuritegu aegunud ning KrMS kohaselt ei või seda menetleda. Kas juhul, kui alates sõiduki tabamisest, on tuvastatav nt maanteeameti liiklusregistri büroo kannete alusel, et tegemist on enam kui 5 aastat kasutuses olnud sõidukiga, siis kas on põhjendatud sõiduki arestimine koos äravõtmisega. Tulenevalt KrMS § 470 lg-st 6 ei ole ringkonnaprokuratuuril diskretsiooniotsust arestimistaotluse esitamise või esitamata jätmise kohta. Sõiduki väljaandmiseks taotluse esitamise maakohtule otsustab Riigiprokuratuur. Kas sellisel juhul on otstarbekas sõiduki arestimine koos äravõtmisega või oleks piisav sõiduki arestimine koos valdajale vastutavale hoiule andmisega. Vastasel korral võib sõiduki valdaja esitada riigivastutuse seaduse alusel kahjunõude õigusvastaselt tekitatud kahjunõudes § 16 alusel õiguspärase haldusaktiga tekitatud kahju hüvitamise nõudes. Küsimus, kas õiguspärase haldusaktiga – sõiduki kinnipidamine koos ekspertiisi tegemise ja hiljem arestimisega, mille tõttu on isiku autot hoitud õues parkimisplatsil kokku aasta aega –

---

<sup>114</sup> EL Nõukogu raamotsus 2003/577/JSK

küsimus, kas sellise haldusaktiga on tekitatud isiku põhiõigusi – ja vabadusi piiravalt erakordset kahju jääb küll kohtu otsustada, kuid minu hinnangul on tegemist küsimusega, millele võiks (kriminaal)menetleja mõelda enne, kui asub kasutama seadusega võimaldatud kõige rangemaid ja piiravamaid meetmeid, mis tõsi küll toovad kaasa käesoleval juhul pea 100% garantii sõiduki puutumatu säilimise.

Raskete piiriüleste kuritegude valiku alusena tulevad kõne alla EL toimimise lepingus loetletud kuriteod nagu terrorism, inimkaubandus, naiste ja laste seksuaalne ära kasutamine, ebaseaduslik uimastikaubandus, ebaseaduslik relvaäri, rahapesu, korruptsioon, maksevahendite võltsimine, arvutikuriteod ja organiseeritud kuritegevus.<sup>115</sup>

### 3.8 ÕAT esitamise kord ja protseduurid

2012. aastal menetles justiitsministeeriumi kriminaalpoliitika osakonna justiitskoostöötalitus 3497 esmast õigusabitaotlust. Taotluse saabudes kontrollitakse selle nõuetekohasust ning korrektsed taotlused edastatakse täitmise korraldamiseks Riigiprokuratuuri, kohtutele jne.

Kriminaalasjades vastastikuse abi osutamise alused tulenevad Euroopa Liidu liikmesriikide vahelisest konventsioonist vastastikuse õigusabi kohta kriminaalasjades (MLA 2000) ning Kriminaalasjades vastastikuse abistamise Euroopa konventsioon (Strasbourg 1959). Aastatega on lisandunud erinevaid Euroopa Liidu instrumente – Nõukogu raamotsus vara või tõendite arestimise otsuste täitmise kohta Euroopa Liidus, Nõukogu raamotsus rahaliste karistuste vastastikuse tunnustamise põhimõtte kohaldamise kohta, Nõukogu otsused, mis käsitlevad teabevahetust karistusregistri väljavõtete osas ja karistusregistri andmete vahetamise liikmesriikidevahelist korraldust ja andmete sisu jne.<sup>116</sup>

Sõidukite väljanõudmise korraldamine on Riigiprokuratuuri kontrolli all. Tulenevalt KrMS § 435 on rahvusvahelise kriminaalmenetluselase koostöö keskasutus Justiitsministeerium. Seaduses sätestatud ulatuses on rahvusvaheliseks kriminaalmenetluselaseks koostööks pädevaks õigusasutuseks teiste hulgas ka prokuratuur. Eesti karistusseadustiku kohaldamisest väljaspool EV territooriumi toimepandud kuriteo suhtes tuleb sellest viivitamatult teatada Riigiprokuratuurile, kes alustab kriminaalmenetlust või kontrollib kriminaalmenetluse alustamise seaduslikkust ja põhjendatust.

---

<sup>115</sup> L. Vaik 2011, 574

<sup>116</sup> Justministeeriumi kodulehelt „2012. aasta rahvusvahelise õigusabi statistika“  
<http://www.kohus.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=58204/2012.+aasta+rahvusvahelise+%F5igusabi+statistika.pdf>

## Kokkuvõte

Magistritöö eesmärgiks oli analüüsida rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite tabamisel kohalduvat õiguslikku probleematikat ja erinevate menetlusliikide kohaldamise õigustatust ja nende omavahelist piiritlemist. Töö autori poolt tõstatatud küsimus, et rahvusvahelise tagaotsimiskahtlusega sõiduki identiteedimanipulatsiooni tuvastamise regulatsioon annab seadusliku aluse alternatiivsete menetlusliikide kohaldamiseks, ei ole õiguslikult kohane. Ebaselge on rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite kinnipidamise korral vaide esitamise kord ning puuduvad meetmed menetleja poolt hoiule võetud manipuleeritud identifitseerimistunnustega sõidukite suhtes, millede osas ei ole esitatud omandiõigust kinnitavaid dokumente.

Eestis tabatakse keskmiselt alla 100 rahvusvaheliselt tagaotsitava auto aastas. Justiitsministeeriumi poolt publitseeritud ülevaates „Kuritegevus 2014“<sup>117</sup> andmetel registreeriti Eestis 2014 aastal 37787 kuritegu. Neist 20179 olid varavastased kuriteod. Kahtlemata on rahvusvahelise tagaotsimisteate alusel vähem kui 100 autot üldise kuritegevuse statistikast üksnes marginaalne hulk. Sõidukite puhul, mille kinnipidamisel VIN-koodi kontrollimisel tuvastatakse rahvusvaheline tagaotsimine, Eestis kriminaalmenetlust ei alustata ja juhitudakse kriminaalmenetluse seadustiku rahvusvahelise koostöö sätetest edasises menetluses. Seda seisukohta toetab ka KrMS § 436<sup>1</sup> lg 1, mille kohaselt sama isiku suhtes samadel asjaoludel kriminaalmenetluse läbiviimist mitmes EL riigis välditakse. Selline sõiduk arestitakse KrMS § 470 lg 6 alusel kuni kaheks kuuks, mille jooksul sõidukit tagaotsiv saab esitada sõiduki väljaandmise taotluse ja kui sõiduki omandisuhete kohta esitatakse vajalikud dokumendid, antakse sõiduk välja isikule, kellelt see varastati.

Äsjakirjeldatud viis tabatud sõidukiga võetavate meetmete osas toimib ainult juhul, kui kõik omandisuhted on selged, asjaolud ilmsed ning tagaotsimisteate üles pannud riik koostööaldis. Juhul kui ükskõik milline lüli sellest skeemist ükskõik mis põhjusel ei toimi, siis ahel katkeb just selles kohas. Eesti õiguskorras ei ole õigupoolest üheselt ettenähtud alternatiivset tegevusjuhust juhuks, kui eelkirjeldatud ahela mistahes lüli katkeb. Nt ei esita

---

<sup>117</sup> Kuritegevus Eesti 2014, 4, 5

sõidukit tagaotsiva riigi pädev õigusasutus taotlust sõiduki väljaandmiseks või keeldub kohus tagaotsitavat sõidukit arestimast.

Rahvusvaheliselt tagaotsitavad sõidukid tabatakse suuremas osas Eesti välispiiri maanteepiiripunktides ajutisel kontrolljoonel Venemaa Föderatsiooniga, mis on ühtlasi ka Euroopa Liidu ja Schengeni riikide välispiir. Samuti tabatakse välisriikide poolt tagaotsitavaid sõidukeid Maanteeameti liiklusregistri toiminguid tehes (omanikuvahetus või esmane Eestis arvelevõtmine), sõiduki korralises tehnikontrollis või harvadel juhtudel ka sõidukit hooldavas autoremonditöökojas.

Sõiduki VIN-kood, e tehasetähis on sõidukit teistest samasugustest eristav tunnus. Seeriaviisi toodetud sõidukid on varustatud ühesuguste detailidega ning täpselt sama värvi ja samasuguse sisustuse ja lisadega autosid toodetakse tuhandeid. Selleks, et eristada kõiki neid sõidukeid omavahel, märgivad tootjad tehases sõidukile unikaalse 17-st sümbolist koosneva kirje. Selles on kombineeritud kirjatähed ja numbrid. Iga sõidukile kantav VIN-kood on unikaalne. Samuti ei ole reguleeritud šrifti täpne suurus, sümbolite vahel olevad tühimikud ja VIN-koodi paiknemise koht sõiduki kerel. Nõutud on, et šrifti suurus peab olema vähemalt 7 mm kõrge ja VIN-kood peab olema kantud sõiduki konstruktsiooni osale, mis on sõiduki küljes püsiv ning peab olema loetav 30 aasta jooksul alates peale kandmisest.

Sõiduki VIN-koodi alusel on sõiduk kergesti identifitseeritav, kuid selleks, et varjata sõiduki vargust esialgse omaniku käest, püütakse VIN-koodi muuta. VIN-koodis asendatakse sümbolid teise, sarnase auto VIN-koodi sümbolitega, kas olemasolevate sümbolite ülekirjutamisega või lausa lõigatakse sõidukilt VIN-kood välja ning asendatakse VIN-koodiga mis on võetud teiselt sõidukilt, milline on näiteks avarii tagajärjel niivõrd kahjustatud, et selle taastamine ei ole majanduslikult otstarbekas.

Selliselt manipuleeritud VIN-koodiga sõidukite puhul on oluliselt raskendatud ostjal, liiklusregistri töötajal, piirivalvuril või tehnikontrolli teostaval isikul aru saada, et sõiduk võib olla varastatud. Sageli selgub VIN-koodi võltsimine alles aastaid hiljem juhusliku ebakõla avastamisel. Nt sõiduki remondi käigus, kui tellitakse tehase esindaja käest sõidukile varuosi, siis selgub, et tehnilises passis märgitud VIN-koodiga sõiduki ja reaalselt töökojas seisva sõiduki modifikatsioonid on oluliselt erinevad. See on ajendiks määrata sõiduki VIN-koodi tuvastamiseks ekspertiis, mille käigus selgitatakse välja, kas sõiduki VIN-kood on võltsitud või mitte.

Kui selline võltsimiskahtlus tuvastatakse, alustatakse karistusseadustiku § 344 lg 1 alusel kriminaalmenetlust, et välja selgitada a) kas on tegemist võltsimisega ja b) kui on tegemist võltsimisega, siis kes selle toime pani. Kui menetluse käigus selgub, et tegemist on võltsitud VIN-koodiga sõidukiga ja algselt sõidukile markeeritud VIN-kood tuvastatakse, siis kontrollitakse rahvusvahelisest andmebaasist, kas tuvastatud VIN-koodiga sõiduk on tagaotsitav või mitte.

Olenevalt nüüd sellest kas rahvusvaheliselt tagaotsitav sõiduk tabatakse muutmata VIN-koodiga või juba muudetud VIN-koodiga kohalduvad sõidukite suhtes edasise menetluse läbiviimiseks erinevad menetlused.

Juhul kui tabatakse muutmata VIN-koodiga sõiduk, siis kriminaalmenetlust ei alustata, ning sõiduk arestitakse KrMS § 470 lg 6 põhineva kohtumääruse alusel ja tagaotsivat riiki teavitatakse sõiduki leidmisest. Ühtlasi palutakse maha võtta tagaotsimisteade, kuna sõiduki asukoht on tuvastatud. Vahel juhtub, et tagaotsiv riik ei esita sõiduki väljaandmiseks õigusabitaotlust. Hinnates statistikat 2007-2013, siis aastate lõikes on suhe erinev, kuid tagastatavate sõidukite osakaal on keskmiselt 15-20%. See tähendab tegelikult seda, et enamike tabatud sõidukeid välja ei anta. Põhjusi on erinevaid. Peamiseks on see, et välisriik õigusabitaotlust sõiduki väljaandmiseks ei esita. Sellisele tegevusetusele ei ole ühest selgitust, kuid põhjus võib peituda tagaotsiva riigi siseriiklikus õiguses, mille kohaselt vara tagastamise pädevus on üle antud füüsilistele isikutele ja riik sellega ei tegele (Itaalia). Eesti seadusandluse kohaselt on võimalik sõiduki välja anda üksnes välisriigi pädeva õigusasutuse taotluse alusel. Samuti ei ole töö autorile teadaolevalt esitanud ühtegi õigusabitaotlust sõiduki väljaandmiseks Venemaa. Seevastu Prantsusmaa ja Saksmaa on õigusabitaotlusi esitanud ning neile on sõidukeid välja antud.

Välisriigi õigusabitaotlust ei rahuldata, kui sõiduki tagaotsimise aluseks olev kuritegu on aegunud Eesti karistusseadustiku mõttes. Nt varguse puhul aegub kuritegu 5 aasta jooksul. Schengeni ja Interpoli infosüsteemi pannakse sõidukite tagaotsimise teated 10ks aastaks. Teise põhjusena võib välja tuua, et õigusabitaotlust ei rahuldata, kui Eesti asjaõigusseaduse alusel on praegune omanik omandanud asja heauskselt. Peamiselt eeldab see seda, et esialgse sõiduki omaniku käest ei ole sõiduk välja läinud varguse teel vaid nt on see temalt hoopis välja petetud. Kolmandaks võib tuua välja asjaolu, et mitte kõik tagaotsimisteated ei ole seotud kuriteo toimepanemisega. On võimalik, et rahvusvahelise tagaotsimise teate alusel otsitakse tsiviilvaidluse objektiks olevat vara.

Mõneti problemaatiline on isiku õiguste kaitse sõiduki väljaandmismenetluses. Kui sõiduki esmaselt omanikult on sõiduk varastatud, siis eesti asjaõigusseaduse alusel ei teki asja uuel omanikul heauskset omandit ja seega kuulub asi omandiõiguse alusel isikule, kellelt see varastati. Autod, mida tasub varastada on reeglina küllalt uued ja kallid. Isikult, kelle käest on tagaotsitav sõiduk kinni peetud ja tagastatud välisriigile saab kehtiva õiguse alusel nõuda regressi korras sõiduki soetamiseks tehtud kulutuste hüvitamist isikult, kellelt ta sõiduki ostis. Kahjuks ei ole töö autorile teada, kas seda on proovitud teha ning millise tulemusega see menetlus võis lõppeda<sup>118</sup>.

Juhul, kui sõiduki VIN-koodi osas on võltsimise kahtlus ja on alustatud kriminaalmenetlus, siis VIN-koodi võltsimise tuvastamiseks pädev isik on Eesti Kohtuekspertiisi vastava ala ekspert. Sõiduk antakse üle ekspertiisi teostamiseks ekspertiisiasutusele või võimaldatakse eksperdil tutvuda sõidukiga kohas, kus seda hoiustatakse. Ekspertile tehakse ülesandeks selgitada välja, kas sõiduki VIN-kood on manipuleerimistunnustega, kui jah, siis mis on olnud sõiduki esialgne VIN-kood. Kui õnnestub tuvastada esialgne VIN-kood, siis kontrollitakse, kas sõiduk on tagaotsitav. Kui mitte jätkub kriminaalmenetlus üldises korras eesmärgiga tuvastada, kes pani toime sõiduki VIN-koodi võltsimise ja mis eesmärgil. Kui selgub, et sõiduk on tagaotsitav, siis tuleb välja selgitada mis põhjusel on sõiduk tagaotsitav. Kui tegemist on kuriteo toimepanemise tulemusel tagaotsitavaks kuulutatud sõidukiga, siis tuleks menetlus *ne bis in idem* printsiibist lähtuvalt lõpetada, kuna kahes riigis samaaegselt läbiviidava kriminaalmenetluse tulemina on võimalik, et isikut karistatakse sama teo eest mõlemas riigis. Liiatigi rakendub Eesti karistusõiguse ruumilise kehtivuse säte, mille kohaselt kohaldub Eesti karistusõigus ainult Eesti Vabariigi territooriumil ja/või kodaniku vastu toimepandud kuritegude menetlemisel. Seega kui auto vargus on toime pandud välisriigis, siis Eesti karistusõigus ei kohaldu ja menetlus tuleb lõpetada kriminaalmenetluse aluse puudumise tõttu.

Eesti Vabariigis on 3 maanteepiiripunkti, mis kontrollivad isikute ja kaupade liikumist Venemaa Föderatsiooni ja sealt siia poole. Riigipiiriseadusest tulenevalt on kehtestatud piirirežiimi eeskiri, mis reguleerib piiripunkti läbimise korda. Seal on muuhulgas piiripunkti läbijatele pandud kohustus esitada piiripunkti töötajatele dokumendid enda isiku tuvastamiseks ja kaasasoleva kauba omandiõiguse kinnitamiseks, sh sõiduki

---

<sup>118</sup> Töös on varem viidatud kohtuvaidlusele sõiduki väljaandmise kohta. Kui Riigikohus määruskaebust ei rahulda, siis töö autorile teadaolevalt kavatses isik, kellelt sõiduk ära võeti nõuda kulude hüvitamist isikult, kellelt tema sõiduki ostis. Vt töö p 2.7 kriminaalasi nr 1-14-8153

omandiõigust või kasutusõigust kinnitavad dokumendid. Selle sätte alusel on asunud piiripunktis VIN-manipulatsiooni kahtlusega sõiduki tuvastamisel läbi viima mitte enam kriminaalmenetlust vaid väärteomenetlust haldusmenetluse sätete alusel. Väärteomenetluses on sarnased võimalused sõiduki ekspertiisi teostamiseks, kui kriminaalmenetluses. Vahe väärteo- ja kriminaalmenetluses ei seisne mitte ainult hilisemas karistuses vaid ka selles, et väärteo toimepanemisest kahtlustatav isik kohustatud andma menetluse käigus ütlusi ja esitama tõendeid. Kriminaalmenetluses on selline kohustus üksnes tunnistajal ja kannatanul. Kriminaalmenetluses kahtlustatava staatusega isikule ei kaasne karistust teadvalt valeinformatsiooni andmise eest. Seega on väärteomenetlust rakendav piiripunkt leidnud enda jaoks menetluslikult lihtsama võimaluse, kuna väärteomenetluse käigus ei tarvitse välja selgitada, kes on toime pannud võltsimise vaid menetletakse piirirežiimi rikkumist selle sätte alusel, et ei ole esitatud piiripunktis sõiduki omandi- või kasutamise õigust tõendavaid dokumente. Sõidukit hoitakse piiripunkti kinnises parklas kuni omandit tõendavate dokumentide esitamiseni. Loomulikult, kui tuvastatakse sõiduki kohta tagaotsimise teade, siis juhitudakse tagaotsitava sõiduki tabamisele kohalduvatest sätetest KrMS § 470 lg 6 alusel.

Eesti kriminaalkohtu praktika analüüsid ei esinenud olulisemaid kõrvalekaldeid erinevate kohtute tööpiirkondade praktikas. Kohtute roll rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukite tabamisel sõidukite väljaandmise otsustamisel on hinnata, kas väljaandmise otsustamiseks on kogutud vajalikud dokumendid. Nendeks on tagaotsimisteade Schengeni või Interpoli infosüsteemis, välisriigi pädeva õigusasutuse taotlus sõiduki väljaandmiseks, mis peab sisaldama välisriigis alustatud ja läbi viidud kriminaalmenetluse ülevaadet (kuriteo toimepanemise koht, aeg, puudutatud isikud) ja väljavõtet vastava välisriigi karistusseadusest koos vastava teo eest ettenähtud karistusega. Sõidukit ei anta välja kui tegemist ei ole kuriteoga Eesti karistusseadustiku mõistes või kui sõiduki valdus on eelmise omaniku poolt üle antud vabal tahtel (ei ole toimunud nn vargusele omast valduse murdmist. Sõiduki valdus on välja läinud kelmusega või omastamisega vms).

Magistritöö tulemusi kokku võttes leiab töö autor, et tagaotsitavate sõidukite tabamisel ja edasise menetluse käigus ei ole eksimusi Eesti õiguskorra vastu. Mida ma pean problemaatiliseks, et erinevad piiripunktid kasutavad erinevat menetluspraktikat. Osad piiripunktid rakendavad väärteo- teised jällegi kriminaalmenetlust. Arvestades Eesti suhtelist väiksust ei ole selline praktikate erinevus mõistlik. Samuti on problemaatiline sõidukite kinnipidamise vaidlustamine. Tulenevalt menetleja poolt rakendatud

menetlusliigist – väärteo- või kuriteomenetlus- on tarvis kasutada erinevat kaebekorda. Samas, kui on menetleja poolt kinni peetud sõiduk rahvusvahelise tagaotsimisteate alusel, siis kuni kohtu poolt vara arestimise otsustamiseni on sisuliselt kaebeõigus ainult haldusmenetluse korras. Lahendamata on ka küsimus vara arestimise tähtaja kohta. Riigikohtu viimase lahendi kohaselt võib rahvusvahelise tagaotsimisteate alusel sõiduki arestida kuni kaheks kuuks ning tähtaega hakatakse lugema alates sõiduki faktilisest kinnipidamisest. Kui kahekuuna kinnipidamisaeg on absoluutne, siis maakohtu poolt vara väljaandmise otsuse vaidlustamisel ei ole võimalik sõidukit anda välja kahe kuu jooksul, kui kasutada kaebeõiguse kõiki instantse, ehk kuni riigikohtuni välja. Ühelt poolt on Riigikohtu lahend õigusselgust loov, kuid teiselt poolt õigusselgusetust loov. Seni ei ole kahekuulist aresti vaidlustatud, kuid arvatavasti lähiajal on selline vaidlus võimalik.

Uurimistöö tulemusel, olen leidnud, et on mõistlik kohaldada kõikide tagaotsitavate sõidukite tabamist ja VIN-manipulatsiooni kahtlusega sõidukite suhtes menetlevate läbiviivavate uurimisasutuste hulgas ühesugust menetluspraktikat. Kuigi väärteomenetlus võimaldab kohaldada kõiki vajalikke tõendite kogumise võimalusi, on sõidukite võltsimistunnuste tuvastamine väärteokorras võimalik üksnes piiripunktides riigipiiriseaduse alusel. Kõik teised uurimisasutused saavad juhendada üksnes kriminaalmenetlusest. Seega on otstarbekas kõiki sarnaseid juhtumeid menetleda samas menetluses, ehk töö autori hinnangul kriminaalmenetluses. Samuti leian, et kahekuuline sõiduki arestimise tähtaeg on küll piisav, kuid tähtaja katkemise või peatumise tingimused on vajalik selgelt seadusesse sisse tuua. Töö autori hinnangul on piisav kui lugeda arestimise kahekuuline tähtaeg peatunuks välisriigi pädeva õigusasutuse poolt taotluse esitamisega vara väljaandmiseks ning tähtaja katkemine peatub vara väljaandmise otsuse jõustumisega või väljaandmise otsusest keeldumise jõustumisega. Samuti on vajalik luua regulatsioon, mis sätestab mida ette võtta sõidukitega, mis on riigipiiril ära võetud, kuid mille vastu keegi huvi ei tunne. Need on peamiselt sõidukid, mis on kinni peetud VIN-koodi võltsimise kahtlusega. Sõiduki roolis on olnud isik, kellel on palutud sõiduk üle riigipiiri toimetada, ning kellel hiljem mitte ainult ei puudu huvi sõiduki edasise käekäigu vastu vaid sageli ka materiaalne võimalus sõita autole piiripunkti järele.

Samuti on töö autori hinnangul sõiduki näol tegemist kiiresti rikneva varaga, millel on suhteliselt kindel ja kiiresti langev turuhind. Paradoksaalsel kombel amortiseerub seisev sõiduk kiiremini kui igapäevases liikluses kasutuses olev sõiduk, sest korrosioon rikub sõiduki liikumatult seisvaid detaile, mis sõiduki kasutamise käigus liiguvad. Hoopis

omaette regulatsiooni on vaja n.n Venemaa tollimaksu vältimiseks võltsitud sõidukite jaoks. Kuna nende hulgas on sõidukeid, mille väärtus ei kaalu üles asjaajamisega kaasnevaid kulusid sõiduki kättesaamiseks, siis need jäävadki parklatesse seisma. Neil juhtudel ei ole võimalik ka sõidukite võõrandamine kasutamiseks teeliikluses, sest vähemalt olemasolev õiguslik regulatsioon ei võimalda selliseid sõidukeid arvele võtta. Samas pean täiesti mõistlikuks, et kui kahe aasta jooksul ei ole selliseid sõidukeid välja nõutud, siis need üle anda päästeametile avariisündmuskohtade imiteerimiseks õppustel või õppeasutustele selliste ülesannete harjutamiseks, mille käigus sõiduk hävib (sõiduki lahtilõikamine avarii sündmuskohal, ekspertidele võrdleva katse läbiviimiseks jms).

Töö tulemusena leian, et vajab täpsustamis kriminaalmenetlusseadustiku ja/või väärteomeneluse seadustiku regulatsiooni:

- sätestada sõiduki kinnipidamise ja kohtule arestimistaotluse esitamise vahele jääv tähtaeg, mis võiks olla sarnaselt kriminaalmenetluse alustamise otsustamisega olla 10 päeva;
- sätestada, millisel alusel on õigus vaidlustada tagaotsitava sõidukit kinnipidamine politsei poolt enne kohtu poolt sõiduki arestimist;
- sätestada kohaldatav menetlusliik VIN-koodi võltsimise kahtlusega sõiduki kinnipidamisel (kas kriminaal-, väärteomenetlus. Praegu tuleb kaebeõiguses lähtuda olukorrast ja õiguse rakendajast);
- Luua regulatsioon, mis sätestab, mida teha rahvusvaheliselt tagaotsitavate sõidukitega milliseid tagaotsiv riik tagasi ei nõua, kuid tagaotsimisteadet andmebaasist ei eemalda (praegu ei saa teha nende sõidukitega maanteeameti liiklusregistri büroodes registritoiminguid);
- Sätestada, kas KrMS § 470 lg 6 alusel kaheks kuuks arestitud sõiduk, kuulub vabastamisele tähtaja möödudes või peatub tähtaja kulgemine alates välisriigi poolt vara väljaandmise taotluse esitamisega;
- Sätestada klausel, mille kohaselt kriminaal- või väärteomenetluse käigus VIN-manipulatsiooni ekspertiisi käigus tuvastatud tagaotsitava sõiduki suhtes oleks üheselt arusaadav, kas selline sõiduk kuulub arestimisele KrMS § 470 lg 6 alusel, või on õigustatud sõiduki säilitamine asitõendina ja sõiduki suhtes võetavad meetmed otsustatakse kriminaalmenetluse lõpuleviimisel.

Töö kokkuvõtteks leiab autor, et uurimistöo algul püstitatud hüpotees leidis kinnitust. Sarnastel asjaoludel VIN-koodi võltsimiskahtlusega kinni peetud sõidukite suhtes kohaldatav regulatsioon ei ole üheselt piiritletud. Rahvusvahelise tagaotsimisteate alusel kinnipeetud sõiduki kinnipidamise vaidlustamise alused on ebaselged ning sätestada isiku, kelle valdusest selline sõiduk kinni peeti, edasisest menetlusest osavõtmise alused ning tema kaasamise kohustus menetleja poolt. Regulatsiooni korrastamisel tuleks seadusandjal leida kompromiss kriminaal-, väärteo- ja tsiviilmenetluse vahel ja määratleda millises menetlusliigis on menetluslikult kõige otstarbekam lahendada küsimused sõiduki tagastamise osas.

## **Правовая регуляция, применяемая при поимке автомобилей в международном розыске**

В Эстонии в год задерживается примерно около 100 автомобилей, находящихся в международном розыске. На основании данных, опубликованных министерством Юстиции, в 2014 году в Эстонии зарегистрировано 37787 преступлений, из них 20179 имущественные преступления. Несомненно, около 100 находящихся в международном розыске автомобилей маргинальное количество, учитывая общее количество преступлений. Кроме того, не все из этой сотни разыскиваемых автомобилей входят в статистику зарегистрированных преступлений. Как следует из названия работы, тема данной работы - розыск и задержание находящихся в международном розыске автомобилей в Эстонии. Это означает, что противоправное деяние уже совершено и начато уголовное производство за пределами Эстонии и в Эстонии оно уже не начинается. Автомобиль, находящийся в розыске арестовывают на основании постановления суда, которое выдаётся на основании сообщения о розыске и на основании ходатайства о выдаче автомобиль возвращают лицу, у которого он был украден. Если страховая фирма уже компенсировала владельцу автомобиля его стоимость, то право на возвращение украденного автомобиля переходит страховой фирме и автомобиль возвращают им. Естественно, для этого необходимо представить документы, подтверждающие право собственности.

Описанные выше действия возможны лишь в том случае, если нет споров относительно права собственности, если все обстоятельства ясны и государство, объявившее автомобиль в розыск готово к сотрудничеству. В случае, если хоть одно звено этой цепи по каким-то причинам не работает, то цепь прерывается именно в этом месте. В эстонском правопорядке нет ни одной единой и однозначной схемы например для случая, если компетентный орган государства, объявившего автомобиль в розыск, не представит ходатайства о выдаче автомобиля.

Поскольку преступность в последнее время обретает все более международные масштабы, то и органы правопорядка различных стран активно сотрудничают между собой, чтобы предотвратить и, насколько возможно, ограничить трансграничную преступность. На границе стран, входящих в Европейский Союз и в Шенгенскую зону, как правило, нет пограничного и таможенного контроля, поскольку между странами существует соглашение о свободном передвижении товаров, капиталов и

граждан. Поэтому на внутренних границах Европейского союза отсутствует необходимость контроля за передвижением товаров, капиталов и граждан. Это используют в своих целях преступники и поставляют добытые преступным путём товары из одной страны в другую для последующего сбыта. Хотя для предотвращения международного оборота добытых незаконным путём товаров и существуют определённые схемы сотрудничества, но для сотрудничества в сфере украденных автомобилей заключены особые соглашения. Это сделано по той причине, что исходя из существующей практики, украденные автомобили для дальнейшего сбыта перемещают главным образом в иностранные государства. Опираясь на существующую практику правильнее заявить, что лица, специализирующиеся на перепродаже украденных автомобилей, крадут их в соседних государствах.

Автомобили, объявленные в международный розыск по большей части задерживаются на пограничных пунктах внешней границы Эстонии на временной контрольной линии с Российской Федерацией, которая является одновременно и границей Европейского Союза и Шенгенской зоны. Также автомобили, объявленные в международный розыск задерживаются при совершении различных действий (смена владельца, первичное взятие автомобиля на учет в Эстонии) в Департаменте шоссежных дорог Эстонии, при плановом техосмотре автомобиля или в редких случаях в осуществляющих ремонт автомобилей автомастерских. В таких случаях, как правило, не было попытки скрыть нанесённый на кузов автомобиля идентификационный номер, т.е. ВИН-код.

Идентификационный номер транспортного средства (англ. Vehicle identification number, VIN) — уникальный код транспортного средства, состоящий из 17 символов. В коде представлена информация о производителе и характеристиках транспортного средства, и годе выпуска. Структура кода основана на стандартах ISO 3779-1983 и ISO 3780. Идентификационные номера наносятся на неразъемных составляющих кузова или шасси и на специально изготовленных номерных табличках (шильдиках). VIN состоит из 3 частей: WMI (World Manufacturers Identification) — всемирный индекс изготовителя, VDS (Vehicle Description Section) — описательная часть, VIS (Vehicle Identification Section) — отличительная часть. WMI состоит из 3 знаков и однозначно идентифицирует изготовителя транспортного средства. Первый символ характеризует географическую зону, второй — страну в

этой зоне, третий — конкретного изготовителя автомобиля (иногда последний символ WMI обозначает тип транспортного средства). VDS состоит из шести знаков и описывает характеристики автомобиля. Последовательность символов и заложенные в них характеристики определяются изготовителем. Обычно здесь заложена информация о модели автомобиля, типе кузова, комплектации, двигателе и т. д. VIS состоит из восьми знаков и замыкает VIN. Последние 4 символа обязательно должны быть цифрами. VIN-код каждого автомобиля уникален. Существует требование, на основании которого шрифт VIN-кода должен быть по меньшей мере 7мм, должен быть нанесен на неразъемных составляющих кузова или шасси и должен быть читаем в течение 30 лет с момента нанесения.

Как правило, изготовители транспортных средств выбирают для нанесения VIN-кода часть кузова, которая наименее пострадает при легких авариях и которые при ремонтах транспортного средства не заменяют. Как правило, VIN-код находится на части кузова, находящемся между мотором и салоном.

Если факт, что транспортное средство украдено, можно легко установить посредством проверки VIN-кода, то возникает вопрос, зачем вообще красть автомобили, если так просто определить т.н. историю автомобиля. Да, проверка VIN-кода доступна всем, кто собирается приобрести автомобиль. Для того, чтобы факт кражи автомобиля не был очевиден, используют возможность исказить/изменить VIN-код.

В VIN-коде одного автомобиля символы меняют на символы VIN-кода другого автомобиля путем переписывания или даже вырезают VIN-код и заменяют VIN-кодом, вырезанным, например из кузова автомобиля, настолько пострадавшего в аварии, что его восстановление экономически нецелесообразно.

В случае с автомобилем, у которого VIN-код манипулирован, как покупателю, работнику Департаменте шоссейных дорог, чиновнику пограничной службы, а также выполняющему технический осмотр автомобиля работнику сложно понять, украден ли автомобиль. Зачастую факт подделки VIN-кода выясняется спустя годы при случайном стечении обстоятельств. Например, при ремонте автомобиля, когда при заказе заводских деталей выясняется, что модификации находящегося в ремонте автомобиля существенно отличаются от модификации автомобиля, определенного

занесенным в техпаспорт VIN-кодом. Это является поводом назначить экспертизу для определения VIN-кода автомобиля, в ходе которой и выясняется, подделан VIN-код автомобиля или нет.

Если есть основания полагать, что VIN-код имеет признаки подделки, начинается уголовное производство на основании статьи 344 ч 1 Пениitenciарного кодекса чтобы выяснить: а) подделан ли VIN-код, б) если подделан, то кем. Если в ходе уголовного производства выяснится, что VIN-код подделан и удаётся установить изначальный VIN-код автомобиля, то через международную базу данных выясняется, числится ли автомобиль с оригинальным VIN-кодом в розыске.

В зависимости от того, задерживается находящийся в международном розыске автомобиль с оригинальным, т.е. неизменным VIN-кодом или с манипулированным VIN-кодом, применяются разные виды производств. В случае, если задерживается автомобиль с оригинальным, т.е. неизменным VIN-кодом, то уголовное производство не начинают и автомобиль арестовывают постановлением суда на основании ст. 470 ч 6 Уголовно-Процессуального кодекса и органы правопорядка государства, объявившего автомобиль в розыск извещаются о задержании автомобиля. Одновременно просят снять автомобиль с розыска, поскольку местонахождение автомобиля установлено. Порой случается, что органы правопорядка государства, объявившего автомобиль в розыск, не представляют ходатайства о предоставлении правовой помощи. На основании статистики за 2007-2013 годы, средний процент возврата автомобилей 15-20%. Это означает, что большинство автомобилей не возвращают. Сложно определить основные причины, почему государства не представляют ходатайства о предоставлении правовой помощи для выдачи автомобилей. Причина может быть отчасти в нормах внутреннего права, на основании которых право заниматься возвратом автомобиля передано в руки частных лиц и государство этими вопросами не занимается (Италия), также автору работы неизвестны случаи, чтобы ходатайство о возврате автомобиля представила бы Российская Федерация. Однако Франция и Германия представляют ходатайства о предоставлении правовой помощи для выдачи автомобилей и автомобили им выдаются.

Ходатайство о предоставлении правовой помощи для выдачи автомобиля не удовлетворяют, если срок давности преступления на основании законодательства

Эстонии прошёл. Например, при краже срок давности наступает через 5 лет. В системы Шенгена и Интерпола заносят сообщения о розыске автомобилей на 10 лет. Второй причиной, по которой не удовлетворяют ходатайство о предоставлении правовой помощи для выдачи автомобилей, можно назвать то, что нынешний владелец автомобиля является добросовестным приобретателем на основании положений Закона о вещном праве. Это предполагает то, что первоначальный владелец лишился права собственности на автомобиль, например, путем совершения в отношении него мошенничества. Третьей причиной можно назвать то, что не все ходатайства о предоставлении правовой помощи для выдачи автомобилей связаны с совершением преступления. Возможно, что на основании сообщения о розыске автомобиля разыскивается имущество, в отношении права собственности на которое ведётся гражданско-правовой спор.

Несколько проблематична защита прав лица, от которого изымают автомобиль посредством вышеперечисленного производства. Если автомобиль у первоначального владельца был украден, то на основании положения действующего в Эстонии Закона о вещном праве новый владелец автомобиля не является добросовестным приобретателем и автомобиль является собственностью лица, у которого его украли. Наиболее часто совершаются кражи новых и дорогих автомобилей. На основании действующего законодательства лицо, у которого изъяли автомобиль, имеет право в порядке регресса требовать от лица, у которого он приобрел автомобиль, возмещения расходов на приобретение автомобиля. К сожалению, автору работы неизвестно, использовал ли кто-нибудь эту возможность и к какому процессуальному решению это привело. Реальность в том, что лицо, заведомо продавшее краденый автомобиль, делает все от него возможное, чтобы его личность невозможно было установить и чтобы никоим образом не быть связанным с продажей краденного имущества.

В случае, если есть подозрение, что VIN-код автомобиля подделан и начато уголовное производство, то подделан VIN-код или нет, устанавливает эксперт Института Судебной Экспертизы Эстонии. Автомобиль передаётся эксперту для проведения экспертизы и перед экспертом ставится вопрос, имеет ли VIN-код автомобиля признаки манипуляции и если да, то каков изначальный/оригинальный VIN-код данного автомобиля. Если удаётся установить изначальный VIN-код автомобиля, то следует проверка, не находится ли данный автомобиль в розыске.

Если нет, то продолжается уголовное производство с целью выяснить, кто совершил манипуляции с ВИН-кодом и по какой причине. Если выяснится, что автомобиль находится в розыске, то необходимо выяснить, по какой причине. Если выяснится, что автомобиль объявлен в розыск из-за совершения преступления, то производство по данному уголовному делу следует прекратить руководствуясь принципом *ne bis in idem*, поскольку при проведении уголовного производства в двух странах одновременно может произойти то, что лицо будет дважды наказано за совершение одного и того же преступления. Кроме того, реализуется положение о пространственном действии Пенитенциарного кодекса, на основании которого Пенитенциарный кодекс действует только на территории Эстонии и/или в отношении преступлений, совершенных против гражданина Эстонии. Исходя из этого, если кража автомобиля совершена за пределами территории Эстонии, то Пенитенциарный кодекс не имеет действия и уголовное производство следует прекратить из за отсутствия оснований.

В Эстонии действуют 2 наземных пограничных пункта, которые контролируют перемещение лиц и товаров из Российской Федерации в Эстонию и в обратном направлении. Исходя из Закона о государственной границе установлены правила приграничного режима, которые регулируют правила пересечения пограничного пункта. Среди прочего, пересекающие границу лица обязаны предъявить пограничнику документы удостоверяющие личность и документы, подтверждающие право собственности или право использования на провозимые с собой товары. На основании данных положения на пограничном пункте при обнаружении автомобиля с подозрением манипуляции ВИН-кода начинается не уголовное производство, а производство о проступке на основании положения административного производства. В рамках административного производства также возможно назначение экспертизы транспортного средства, как и в уголовном производстве. Разница производства о проступке и уголовного производства состоит не только в дальнейшем наказании, но и в том, что в рамках производства о проступке лицо обязано давать показания и представлять доказательства. В уголовном производстве это обязаны делать лишь свидетели и потерпевшие. Подозреваемый в уголовном производстве не несет ответственности за дачу заведомо ложных показаний. Исходя из вышеизложенного, пограничные пункты нашли более простой вид производства, поскольку в процессе производства о проступке не выясняется,

кто совершил подделку, а разбирательство идет по поводу того, что на пограничном пункте не представлены документы, подтверждающие право собственности на данный автомобиль.

Автомобиль задерживают и держат на территории пограничного пункта до предъявления документов, подтверждающих право собственности. Естественно, если выяснится, что в отношении транспортного средства имеется сообщение о розыске, то руководствоваться необходимо ст. 470 ч 6 Уголовно-процессуального кодекса.

Анализируя практику различных эстонских судов автор работы не выявил каких-либо существенных различий.

В итоге считаю, что при задержании находящихся в розыске транспортных средств и при дальнейшем производстве не выявлено нарушений эстонского законодательства. Проблема состоит в том, что различные пограничные пункты используют различную практику производства. Часть пунктов использует производство о проступке, часть уголовное производство. Учитывая то, что территория Эстонии достаточно мала, такие различия нецелесообразны и неразумны. Также проблематично оспаривание задержания автомобиля. Исходя из применяемого вида производства - уголовное производство или производство о проступке, необходимо использовать различный порядок обжалования. В тоже время если транспортное средство задержано на основании сообщения о международном розыске, то до ареста автомобиля судом задержание возможно обжаловать лишь в административном порядке.

Считаю, что все правоохранительные органы, занимающиеся розыском транспортных средств, должны использовать одинаковую практику. Я не уверен, что это обязательно должно быть уголовное производство. Считаю, что 2-месячный срок ареста автомобиля достаточен, но необходимо точнее сформулировать положения приостановки этого срока. Достаточно если течение срока ареста считается приостановленным при подаче правовым учреждением иностранного государства ходатайства о выдаче имущества, и течение срока продолжается при вступлении в силу решения о выдаче имущества или вступлении в силу решения об отказе в выдаче.

В результате исследовательской работы, нахожу, что регуляция, применяемая при поимке автомобилей в международном розыске, нуждается в уточнении. Необходимо уточнить сроки различных процессуальных действий и порядок обжалования этих действий. Существенным недостатком на законодательном уровне сейчас является и то, что собственники автомобилей с изменённым идентификационным номером транспортного средства (VIN-кодом) не желают забирать их у лица, ведущего производство, а действующий порядок не предусматривает разумного решения для утилизации, продажи или передачи таких транспортных средств департаменту спасательной службы для учебных целей.

## Kasutatud kirjandus

1. R. V. Clarke, R. Brown. International Trafficking in Stolen Vehicles. 30 *Crime & Justice*. 197 2003 G.Bruinsma and W. Bernasco. Criminal groups and transnational illegal markets.
2. H. Copes, Routine Activities and Motor Vehicle Theft: A Crime Specific Approach. *Journal of Crime & Justice*. Vol. 22 No 2, 1999
3. M. Delmas-Marty, J.A.E Vervaele. The Implementation of the Corpus Juris in the Member States: Penal Provision for the Protection of European Finances. Intersentia. 2000-2001
4. A. Freiberg. Regulating Markets for Stolen Property. *Australian & New Zealand Journal of Criminology*, Detsember; vol. 30, 3. 1997
5. L. Gardocki. Double Criminality in Extradition Law. 27 *Isr. L. Rev* 288 1993
6. J. Gerber, M. Killias; The Transnationalization of Historically Local Crime: Auto Theft in Western Europe and Russia Markets. *European Journal of Crime. Criminal Law and Criminal Justice* Vol 11/2 2003
7. S. Gless. Extradition and mutual assistance — Interpol. *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. 2007
8. C.D. Guymon International Legal Mechanisms for Combating Transnational Organized Crime: The Need for a Multilateral Convention. *Berkeley Journal of International Law*. Vol. 18:53 2014
9. D. Hobbs. The Firm. Organizational Logic and Criminal Culture a Scifting Terrain. *The Center for Crime and Justice Studies (ISTD)*. 2001
10. H. Hopes, R. Tewksbury, Criminal experience and Perception of Risk: What Auto Thieves Fear When Stealing Cars. *Journal of Crime and Justice* 34:1, 2011;
11. C. Joubert, H. Bevers. Schengen Investigated: A Comparative Interpretation of the Schengen Provision on International Police Cooperation in the Light of European Convention on Human Rights. *Kluwer Law International* 1996'
12. L. Kanger. Menetlustoiming ja selle vaidlustamine. Riigikohtu õigusteabe osakond. 2010
13. E. Kergandberg, P. Pikamäe Kriminaalmenetlusseadustiku kommenteeritud väljaanne. Juura. 2012
14. E. Kergandberg. M. Sillaots Kriminaalmenetlus. Juura. 2006
15. M. Leaf. Cross-border Crime: Defence Rights in a New Era of International Judicial Co-operation. *Justice*, 2006
16. J.M. Martin, A.T. Romano. *Multinational Crime-Terrorism, Espionage, Drug & Arm Trafficking*. Sage Publication 1992
17. C. W. Mullins, M. G. Cherboennau, Establishing Connection: Gender, Motor Vehicle Theft and Disposal Networks. *Justice Quarterly* vol 28 nr 2 2011
18. E. Mylonaki T. Burton. Extradition as a tool in the Fight against Transnational Crime: a Holistic Evaluation. *Karanak tudomanyos lapja* 2011
19. M. Niemier. Nõuded õigusriiklikule politseiõigusele- proportsionaalsuse põhimõte ja Euroopa õigus. VII/2004. *Juridica* lk 461-467.
20. E. Olesk. ÕAT käsiraamat. Prokuratuuri intranet. 2014 (elektrooniline koopia autori valduses)
21. N. D Barbu. Modus Used by Criminals in Committing Vehicle Theft. *Public Security Studies*, Vol. 3, No. 2(10), April - June 2014
22. N. D. Barbu, The Operating Mode of the Stolen Cars Traffickers. *Public Security Studies*, vol II, No 4(8), 2013

23. K. Raba. Õiguslane koostöö kriminaalasjades. Arengutest Euroopa Liidus. Juridica II/2002 lk 126-131.
24. E. Raska Kriminoloogia. Sissejuhatus ainesse. Juura. 2002
25. J. Saar, A. Markina, A. Resetnikova, J. Ginter, J. Sootak, A. Parmas. Uurimisprojekt Eesti õiguskaitseasutuste koostöö Euroopa Liidu liikmesriikidega piiriülese kuritegevuse tõkestamisel (olukord enne ja pärast liitumist Euroopa Liiduga) Tallinn 2003,
26. J. Sootak. P. Pikamäe. Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne. Juura. 2004
27. H. Urvaste. Ülevaade mootorsõidukite vargustest ja ärandamistest Juridica, 1997, nr 6, 318
28. L. Vaik. Euroopa Prokuratuur probleemid ja perspektiivid. Juridica VIII/2011 lk 574-579
29. J. Wegrzyn. Cross Border Vehicle Crime – Some International Aspects. Police Journal 1997
30. P. Zagaris U.S. International Cooperation Against Transnational Organized Crime. 44 Wayne L. Rev 1998-1999
31. L. Gardocki. Double Criminality in Extradition Law. 27 Isr. L. Rev 288 1993;
32. Исследование нестандартных маркировочных обозначений узлов и агрегатов автотранспортных средств отечественного и зарубежного производства. Северо-западный региональный центр судебной экспертизы Министерства юстиции России 2004

#### Viited kasutatud kohtulahenditele

1. 1-07-11867 Viru Ringkonnakohtu määrus
2. 1-08-8599 Tartu Ringkonnakohtu määrus
3. 1-11-747 Viru Maakohtu Rakvere kohtumaja määrus
4. 1-12-1763 Tartu Ringkonnakohtu määrus
5. 1-12-6328 Tartu Ringkonnakohtu määrus
6. 3-1-1-21-13 Riigikohtu kriminaalkolleegiumi kohtumäärus
7. 3-1-1-86-06 Riigikohtu halduskolleegiumi kohtuotsus
8. 3-1-1-91-14 Riigikohtu kriminaalkolleegiumi kohtumäärus
9. 1-10-14-794 (kriminaalasi nr 07230101596)
10. 1-14-8153 (kriminaalasi nr14230103961)

#### Kasutatud internetiviidad

1. [www.fbi.gov](http://www.fbi.gov/about-us/investigate/organizedcrime) (http://www.fbi.gov/about-us/investigate/organizedcrime 30.04.2013)
2. [www.prokuratuur.ee](http://www.prokuratuur.ee) (<http://www.prokuratuur.ee/et/huvitavat-prokuratuurist/rahvusvaheline-koostoo> 03.05.2015)
3. [www.just.ee](http://www.just.ee) (http://www.just.ee/33199 30.04.2013)
4. [http://europa.eu/about-eu/index\\_et.htm](http://europa.eu/about-eu/index_et.htm) (04.05.2015)
5. [www.siseministeerium.ee](https://www.siseministeerium.ee) (https://www.siseministeerium.ee/25377/ 30.04.2013)
6. [www.eurojust.europa.eu](http://www.eurojust.europa.eu) (http://www.eurojust.europa.eu/Pages/languages/et.aspx 03.05.2015)

7. [www.interpol.int \(http://www.interpol.int/Crime-areas/Vehicle-crime/Database-statistics](http://www.interpol.int/Crime-areas/Vehicle-crime/Database-statistics) 04.05.2015)

#### Normatiivmaterjal

1. Põhiseadus (RT 1992, 26, 349, 27.04.2011, 2)
2. Kriminaalmenetluse seadustik (RT I 2003, 27, 166, 19.03.2015, 22)
3. Karistusseadustik (RT I 2001, 61, 364, 12.03.2015, 21)
4. Haldusmenetluse seadustik (RT I 2001, 58, 354, 23.02.2011, 8)
5. Asjaõigusseadus (RT I 1993, 39, 590, 08.07.2014, 7)
6. Riigipiiri seadus (RT I 1994, 54, 902, 31.12.2014, 26)
7. Piirirežiimi eeskirja kinnitamine (RT I 1997, 69, 1126, 30.05.2014, 4 )
8. Kriminaalasja kohtueelse menetluse dokumentide näidisvormide kehtestamine (RTL 2008, 66, 934, 17.04.2015, 9)
9. Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele (RT I, 16.06.2011, 8; 17.09.2014, 12)
10. Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. Lisa 1: Nõuded alates 1. jaanuaris 1997. a liiklusregistrisse kantud või kantavale sõidukile, välja arvatud enne 1. jaanuari 1984. a valmistatud või esmaregistreeritud sõidukid ning 30-aastased ja vanemad sõidukid. (RT I, 17.09.2014, 1)
11. Kriminaalasjades vastastikuse abistamise Euroopa konventsioon RT II 1997, 7, 36)
12. Kriminaalasjades vastastikuse abistamise Euroopa konventsiooni lisaprotokoll RT II 1997, 7, 36
13. Kriminaalasjades vastastikuse abistamise Euroopa konventsiooni teine lisaprotokoll RTII 2004, 24, 101
14. Kriminaalmenetluse ülevõtmise Euroopa konventsioon RT II 1997, 8/9, 37
15. Rahapesu ning kriminaaltulu avastamise, arestimise ja konfiskeerimise konventsioon RT II 2000, 7, 41
16. Kohtuotsuste rahvusvahelise kehtivuse Euroopa konventsioon RT II, 2001, 6, 34)
17. Euroopa Liidu liikmesriikide vahelise kriminaalasjades vastastikuse õigusabi konventsioon RTII 2004, 16, 69
18. Konventsioon 14.06.1985, millega rakendatakse 1985. aasta 14. juuni Schengeni lepingut Beneluxi Majandusliidu riikide, Saksamaa Liitvabariigi ja Prantsuse Vabariigi valitsuste vahel kontrolli järkjärgulise kaotamise kohta nende ühispiiridel (Schengeni konventsioon) EÜT L 239, 2.9.2000, lk 19—62
19. Komisjoni määrus 76/114/EEC (kättesaadav eestikeelsena <http://tehno.onepagefree.com/?id=11256&>)

#### Muud materjalid

1. Ekspertiisiakt nr 13E-LT0024 (koopia autori valduses)
2. Ekspertiisiakt nr 12E-LT0065 (koopia autori valduses)
3. Ekspertiisiakt nr 14E-LT0030 (koopia autori valduses)
4. Eelnõu: Euroopa Liidu sisejulgeoleku strateegia: „Euroopa julgeolekumudeli suunas” 5842/2/10 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/et/10/st05/st05842-re02.et10.pdf>
5. Eesti Inimarengu aruanne 2012/2013 P 5.1.1.

6. Politsei surve ajab autovarga Eestist eemale Eesti Päevaleht 27.12.2012
7. Kaunase allilm himustab eestlaste autosid“ Eesti Ekspress 02.12.2010 ja kohtuotsus samas asjas 1-10-12954
8. osta.ee müügikuulutuse väljatrükk sõiduki VIN-koodi, reg. nr ja dokumentide müügikuulutuse kohta (koopia autori valduses)
9. Intervjuu EKEI Liiklustrassoloogia osakonnajuhataja Ahto Edovald'iga. (helisalvestis autori valduses)
10. Kuritegevus Eestis 2014, Kriminaalpoliitika uuringud 20, Tallinn 2015, Koostajad: Andri Ahven, Urvo Klopets, Kristel Kraas, Kätlin-Chris Kruusmaa, Anu Leps, Pilleriin Lindsalu, Kerli Palu, Rainer Rohtla, Jako Salla, Laidi Surva, Kaire Tamm, Brit Tammiste
11. Uudistesaaate Reporter 29.10.2014 eetris olnud saatelõik, <http://www.reporter.ee/2014/10/29/kuidas-venelased-varastatud-autosid-ule-eesti-piiri-veavad/> (internetiviide seisuga 03.05.2015)

Kasutatud lühendid:

AÕS	asjaõigusseadus
EIÕK	Euroopa Inimõiguste Kohus
EKEI	Eesti Kohtuekspertiisi Instituut
EL	Euroopa Liit
HMS	haldusmenetluse seadus
JIT	rahvusvahelised uurimisrühmad (Joint Investigation Teams)
KarS	karistusseadustik
KrMS	kriminaalmenetluse seadustik
PS	põhiseadus
ÕAT	õigusabi taotlus
VIN	sõiduki tehasetähis (Vehicle Identification Number)

Lihlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputööüldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Algis Sepp

(sünnikuupäev: 28. mai 1978)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihlitsentsi) enda loodud teose:  
RAHVUSVAHELISELT TAGAOTSITAVATE SÕIDUKITE TABAMISEL  
KOHALDUV ÕIGUSLIK REGULATSIOON,

mille juhendaja on mag. iur. Andres Parmas,

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;  
1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseksTartu 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 lihlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas, \_\_\_\_\_ (kuupäev)