

Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus

Andri Ahven

Sisukord

1. Joobes sõidukijuhtimise ulatus
2. Karistuspraktika
3. Süütegude korduvuse arvestamine karistuse määramisel
4. Joobes sõidukijuhtide retsidiivsus
5. Järeldused

Kriminaalpoliitika analüüs

Nr 2/2015

www.kriminaalpoliitika.ee

www.just.ee



JUSTIITSMINISTEERIUM

Eesmärk

Käesoleva töö eesmärk on analüüsida joobes sõidukijuhtide suhtes kohaldatavat karistuspraktikat ning selle mõju uute sarnaste rikkumiste ärahoidmisel; samuti kirjeldada joobes sõidukijuhtimise ulatust ja süütegude korduvuse riski. Tegu on 1. juulil 2009 jõustunud seadusemuudatuste mõju hindamise analüüsiga (muudatuste tulemusena lähtutakse sellest ajast joobes sõidukijuhtimise väärteona või kuriteona kvalifitseerimisel joobe raskusest ning mitte teo korduvusest).

Järeldused

1. Joobes juhtide osakaal liikluses on vaatluste andmetel suurusjärgus 0,15%. Arvestuslikult on teedel igapäevaselt üks kuni neli tuhat alkoholi tarvitanud või narkojoobes sõidukijuhti, kellest tabatakse päevas keskmiselt 10–30 juhti ehk hinnanguliselt üks kuni kaks protsenti rikkujatest. Suurema tõenäosusega tabatakse tugevamas joobes juhte, kelle ebaadekvaatne sõidustiil hakkab kergemini silma; samas on nende tegelik osakaal liikluses märksa väiksem võrreldes vähesel määral alkoholi tarvitanud juhtidega.
2. Alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud sõidukijuhtimise süüteod jaotusid 2014. aastal ligikaudsetel andmetel järgmiselt: 19% alkoholi tarvitamise tunnused, 42% kerge alkoholijoove (alla 1,5 mg/g), 30% keskmine alkoholijoove, 7% raske alkoholijoove (vähemalt 2,5 mg/g), 2% narkojoove. Soomes läbi viidud vaatluste põhjal võib väita, et tegelikkuses ületab alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtide arv selgelt joobes sõidukijuhtide arvu, kuid nende tabamise tõenäosus on lihtsalt märksa väiksem.
3. Kõrgem on joobes juhtimise kordumise risk nendel isikutel, keda on mõne viimase aasta jooksul selle eest juba korduvalt karistatud. Raskest alkoholijoobes (vere alkoholisisaldus vähemalt 2,5 mg/g) või narkojoobes rikkumiste korduv toimepanemine suurendab uue süüteo riski märgatavalt. Kergemas, väärteole vastavas alkoholijoobes (alla 1,5 mg/g) juhtide puhul on uute sarnaste süütegude risk madalam ka siis, kui niisuguseid tegusid on toime pandud mõne aasta jooksul korduvalt.

4. Väärtegude puhul domineerib karistuspraktikas rahatrahv, kuritegude puhul tingimisi vangistus. Joobes sõidukijuhtimise väärteo eest mõistetud rahatrahvide keskmine oli 2014. aastal enam kui 760 eurot; arest määrati keskmiselt 14 päevaks, juhtimisõigus võeti ära keskmiselt viieks kuuks. Kuriteo eest mõistetud tingimisi vangistuse kestus oli 2011. aastal ligi neli kuud, rahaliste karistuste keskmine ligikaudu 870 eurot (arvestamata sundraha ja menetluskulusid) ning juhtimisõigus võeti lisakaristusena ära keskmiselt neljaks kuuks. Joobes juhtimise kuritegudega seoses konfiskeeriti 2014. aastal 153 sõidukit, kusjuures konfiskeerimiste arv on alates aasta-aastalt kasvanud.
5. Karistustel pole olulist mõju süütegude korduvusele, s.t raskemad karistused nii karistuse liigi kui ka määra mõttes ei vähenda süütegude korduvust tulevikus. Joobes juhtimise taga pole enamasti inimese ratsionaalne otsustus karistusmeetmete tõsiduse kaalumise näol. Praeguses praktikas domineerivad menetluslikud lahendused ja karistusliigid on suunatud kiirele reageerimisele, kuid suuremat tähelepanu tuleks suunata konkreetse isiku riskidele ning nende maandamisele.
6. Suurim probleem joobes juhtide kohtlemisel seisneb konkreetse juhi riskidest ja vajadustest tulenevate karistus- ja mõjutusmeetmete puudumises. Eelkõige tähendab see seda, et Eestis puudub terviklik ja toimuv alkoholismiravi süsteem, mis on funktsionaalselt seotud karistussüsteemiga ning samuti pole kasutusel piisavalt käitumise muutmisele suunatud tõendus põhiseid programme. Praegu saab joobes juhtimise süütegudele reageerimiseks kasutada valdavalt karistuslikke meetmeid, mille potentsiaalne mõju joobes juhtimist ajendavatele või seda põhjustavatele teguritele tulevikus on minimaalne või puudub üldse.
7. Joobes juhi sõiduki konfiskeerimine ei oma olulist mõju rikkumiste toimepanemisele tulevikus. Konfiskeeritud sõidukite omanike puhul on süütegude korduvus jäänud keskmisest kõrgemaks ilmselt seetõttu, et risk pole mitte sõiduki olemasolu, vaid eeskätt inimese käitumist mõjutavad tegurid (nt alkoholisohtluse, juhtide teadmised, hoiakud ja kogemused), mida ühe konkreetse sõiduki konfiskeerimine ei mõjuta.
8. 2009. aastal jõustunud seadusemuudatust, mille tulemusena eristatakse kuritegusid ja väärtegusid nüüd korduvuse asemel joobe raskuse järgi, võib tagantjärele pidada üldjoontes õigustatuks. Analüüs näitab, et reaalselt ohtlikkust ning karistuste proportsionaalsust arvestades oleks olnud õigustatud väärtegude ja kuritegude vahelise piiri määramine ka veidi kõrgemal tasemel. Reaalses karistuspraktikas võetakse korduvust karistuse liigi ja määra valimisel endiselt arvesse, kuigi seadus korduvrikkujatele raskemaid sanktsioonimäärasid ette ei näe. Joobe määra kui süüteo ohtlikkuse mõttes kõige olulisemat näitajat – joobe suurust – tuleks aga senisest enam arvesse võtta.

Soovitused

Pöörata tähelepanu sellele, et karistused oleks proportsioonis teo ohtlikkusega, lähtudes eeskätt joobe määrast ja süütegude korduvusest. Karistuse asemel ja/või kõrval soosida muude seaduses ette nähtud meetmete kasutamist (sõltuvusravi, programmid).

Senisest enam pöörata tähelepanu joobes sõidukijuhtide sõltuvusprobleemidele ning liikluskäitumisega seotud hoiakutele, teadmistele ja oskustele. Tagada selleks sobivate ravivõimaluste ja programmide olemasolu ning võimalused erinevatesse programmidesse suunamiseks.

1. Joobes sõidukijuhtimiselt tabatud isikutele tuleb luua võimalused osalemiseks liikluskäitumise muutmisele suunatud programmides ja/või sõltuvusravil; samas pole vajalik

ega proportsionaalne selliste programmide kohaldamine kõigile joores sõidukit juhtinud isikutele – kohustuse määramine peab olema riski- ja vajadusepõhine.

2. Kriteeriumid, millistele isikutele tuleks uue süüteo kõrgema riski tõttu eeskätt tähelepanu pöörata karistusalternatiivi valikul:
 - sõidukijuhi vere alkoholisisaldus oli vähemalt 2,5 mg/g;
 - sõidukijuht oli narkojoobes;
 - joores sõidukijuhtimisega kaasnes muu raske rikkumine: juhtimisõiguseta sõitmine (LS § 201), liiklusõnnetuse põhjustamine (LS § 223), lubatud sõidukiiruse ületamine vähemalt 41 km/h (LS § 227 lõiked 3–4), peatumismärguande eiramine (LS §-d 234–235), liiklusõnnetusest teatamata jätmine (LS § 236), liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemine (LS § 237);
 - sõidukijuhil on kehtiv karistus joores sõidukijuhtimise süüteo eest (LS § 224 lg 2 või KarS § 424);
 - isikul on vähemalt kaks kehtivat karistus narkootikumide väikeses koguses valdamise või arsti ettekirjutuseta tarvitamise eest (NPALS § 15¹).
3. Suure retsidiivsusriskiga isikute puhul (süütegu pandi toime narkojoobes või alkoholi joores vähemalt 2,5 mg/g) tuleks muuta kohustuslikuks kohtueelse ettekande tellimine, et hinnata isiku riske ja vajadusi ning leida sobivaimad mõjutusvahendid. Vastavalt vajadusele tuleks kasutada sõltuvusravi või kõrge riskiga juhtidele mõeldud programmi. Vastavat programmi tuleks pakkuda kriminaalhoolduse raames ja/või vanglas – selle jaoks tuleks Justiitsministeeriumi vanglate osakonnal käivitada juba olemasoleva ning kasutatava liiklusohutusprogrammi täiendmoodul, mis on mõeldud just sellele sihtgrupile.
4. Senisest enam pöörata tähelepanu sellele, et nii väärteo- kui kriminaalmenetluses oleks kasutusel karistus- ja mõjutusmeetmed, mis vähendaks senistest meetmetest paremini korduvkuritegevuse riski; mille puhul karistused on paremini proportsioonis teo raskusega ning mille puhul oleks menetluskoormus optimaalne, võimaldades kergemate ja esmakordsete rikkumiste puhul kohtumenetlust vältida. Põhirõhk karistus- või mõjutusmeetmete valikul peaks olema isiku käitumise muutmisel ning selle seda on kõige tõenäolisem saavutada läbi spetsiifiliste programmide. Osade juhtide puhul võiks piirduda senisest vähesema sekkumisega/menetluskoormusega, samas osade puhul tuleks menetluse panustada senisest märksa enam. Kaaluda järgmiste muudatuste rakendamist:
 - 1) kaaluda väärteomenetluse otstarbekusest lõpetamist LS § 224 rikkumiste puhul, kui kohustub osalema liikluskäitumise parandamiseks suunatud programmis;
 - 2) lubada kriminaalmenetlus KrMS § 202 alusel otstarbekusest lõpetada juhul, kui KarS § 424 kuritegu pandi toime keskmises alkoholi joores (alla 2,5 mg/g) ning isikul puuduvad kehtivad karistused liiklusalaste kuritegude eest. Vastavalt vajadusele ja võimalustele panna isikule kohustus osaleda liikluskäitumise parandamiseks suunatud programmis ja/või maksta summa üldsuse huvides KrMS § 202 alusel selleks, et eelnimetatud programmi oleks võimalik pakkuda;
 - 3) nimetatud alternatiivide raames rakendatavate programmide väljavalimine, arendamine, elluviimine ja hindamine leppida kokku Justiitsministeeriumi, Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ning Siseministeeriumi vahel.
5. Tähelepanu vajab ka sõidukijuhtide teadlikkus alkoholi poolt tekitatavast joores. Vajaks selgitamist, kuidas adekvaatselt hinnatakse alkoholi tarvitamise järel kainenemiseks vajalikku aega ning mida saaks teha sellealase teadlikkuse parandamiseks. Näiteks võiks kaaluda, kas vastavad materjalid võiks olla olemas näiteks politseisõidukites, samuti võiks need olla saadaval alkoholimüügipunktides ning nähtaval kohal alkoholi müüvates

restoranides ja baarides. Samuti võiks kaaluda sel teemal meediakampaania korraldamist ning jagada vastavaid teavikuid juhilube vahetavatele või sõidukite registritoiminguid tegevatele juhtidele.

6. Kaaluda tasub alkoholikkude kasutamiseks õiguslike eelduste loomist ning nende kasutamise soodustamist ühe joores sõidukijuhtimise riski vähendava meetmena. Alkoholiku kasutamisel saaks kõne alla tulla juhtimisõiguse tingimuslik säilitamine, mis nt töökoha säilimisel võiks kaasa aidata vastutustundlikuma liikluskäitumise kujunemisele. Kuna alkoholiku paigaldamise ja kasutamisega kaasnevad märkimisväärsed kulud jääks sõidukiomanike endi kanda, ei saa selle meetme kasutamine olla laiaulatuslik ega keskne lahendus joores sõidukijuhtimise vähendamisel – pigem võiks see olla võimalus näiteks kutselisel juhil oma töö ning juhtimisõigus säilitada.
7. Liiklusalaste meetmete täpsemaks planeerimiseks oleks otstarbekas elanike (sh liiklusrikkumise eest karistatute) seas läbi viia uuringuid, kuidas erinevaid karistuslikke meetmeid tajutakse ning kuivõrd need mõjutavad tegelikku liikluskäitumist (nt hoiatamine vs trahvimine, karistamise asemel ohtude selgitamine jm). Eeskätt pakub huvi inimeste poolt tegelikult kogetu, mitte piirdudes hinnangutega ühe või teise meetme sobivusele.
8. Täpsemalt tasuks analüüsida politseioperatsioonide „Kõik puhuvad“ mõju rikkumiste ärahoidmisel, nt võrreldes suure arvu sõidukijuhtide kontrollimist väikese riskiga kellaaegadel ja väikese arvu juhtide kontrollimist suure riskiga kellaaegadel. Operatsioonide üheks eesmärgiks on anda potentsiaalsetele rikkujatele märku, et sõidustiilist olenemata võidakse joores juht tabada mistahes ajal ja kohas; samas pole teada, milline on operatsioonide läbiviimise ja neist meedias teatamise ennetav mõju võimalikele rikkujatele. Juhul kui sel viisil kontrollimise tõenäosust peetakse „liiga väikeseks“ (see on ka tegelikult väike), võib olla otstarbekam suunata rohkem ressursse pigem suure riskiga aegadele ja piirkondadesse, mille puhul jooreskontrolliga kokku puutuvate sõidukijuhtide arv jääb küll väiksemaks, kuid samas võidakse liiklusest kõrvaldada kokkuvõttes rohkem sõidukijuhte.
9. Avalikkuse informeerimisel joores sõidukijuhtimisega seotud rikkumistest tuleks kasutada selgeid ja ühetähenduslikke mõisteid. Kommunikatsioonis tuleks vältida ka väga tugevate ja ebatäpsete väljendite kasutamist.

Sissejuhatus

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis aastateks 2012–2015 nähakse ette uuringu läbiviimine liiklusrikkumiste eest määratud karistuste mõju hindamiseks ning rakendatavate mõjutusvahendite täiendamiseks (tegevus F1.9). Rakendusplaani kohaselt on põhivastutajaks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium; kaasvastutajateks Justiitsministeerium (JM), Siseministeerium ning Politsei- ja Piirivalveamet (PPA).¹ Käesoleva ülevaate näol on tegu 1. juulil 2009 jõustunud seadusemuudatuste järelmõju analüüsiga, kuna alates sellest ajast lähtutakse joobes sõidukijuhtimise väärteona või kuriteona kvalifitseerimisel joobe raskusest ning mitte teo korduvusest.

Järgnevalt kajastatakse JM poolt läbi viidud analüüsi tulemusi alkoholi või narkootikumide tarvitunud mootorsõidukijuhtide osas (edaspidi: „sõidukijuhid“ või „rikkujad“). Huvi pakub, kui võrd on karistuse määramisel arvestatud varem sarnaste rikkumiste esinemist ning milline on olnud rikkujate liikluskäitumine pärast karistuse määramist. Selleks võetakse vaatluse alla kõik 2011. aastal alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüüteo toime pannud sõidukijuhid, kelle puhul vaadeldakse sarnaste rikkumiste esinemist enne ja pärast karistuse määramist aastatel 2009–2013 ning 2014. aasta esimese üheksa kuu jooksul (päringud tehti oktoobris 2014). 2011. aastal rikkumise toime pannud isikud valiti seetõttu, et saaks jälgida nende liikluskäitumist rikkumise järel vähemalt kahe aasta jooksul ning analüüsida liikluskäitumise võimalikke seoseid määratud karistuse raskusega. Pikema vaatlusperioodiga kaasnev suurem juhtumite arv võimaldab teha kindlamaid järeldusi; seetõttu on kasutatud maksimaalset vaatlusperioodi kuni päringu hetkeni.

Lisaks on vaatluse all mõned rikkujate grupid, keda on käsitletud varasemates analüüsides või kes muul põhjusel huvi pakuvad: valim 2011. aastal kriminaalkorras karistatutest; 2012–2014 arestiga ja üldkasuliku tööga (ÜKT) karistatud; süüdimõistetud, kellelt 2013 konfiskeeriti sõiduk.

Ülevaates kirjeldatakse üldisi trende joobes sõidukijuhtimise süütegude registreerimises, rikkujate soolis-vanuselise struktuuri, karistuspraktikat erineva raskusega süütegude korral. Peamist tähelepanu pööratakse varasemate rikkumiste arvestamisele karistuse liigi ja karistusemäära valikul ning erineva raskusega rikkumiste korduvusele enne ja pärast karistuse määramist. Tingituna suurtest andmemahitudest ei vaadelda iga rikkumist ning sellele eelnenud või järgnenud perioodi kuupäeva täpsusega, vaid arvestatakse kalendriaastaid. Sellest tulenevalt saab küll võrrelda erinevate tunnustega isikute grupe omavahel, kuid mitte täpselt näidata ühe või kahe aasta jooksul pärast eelmist rikkumist uue rikkumise toime pannud isikute osakaalu.

Taustainfoks tuuakse mõningaid andmeid alkoholiseaduse (AS) rikkumistest ning narkootikumide ja psühhotropsete ainete ning nende lähteainete seaduse (NPALS) rikkumistest. Reeglina on tegu olnud alkoholiseaduse joogi tarbimisega avalikus kohas (AS § 70) või narkootikumide ebaseadusliku tarvitamisega või käitlemisega väikeses koguses (NPALS § 15¹).

Aruande koostaja tänab Gertis Aru ja Anastassia Minossenkot PPAsi kaasabi eest päringute tegemisel.

¹ Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015 III etapi rakendusplaani aastateks 2012–2015. Kinnitatud Vabariigi Valitsuse korraldusega 09.02.2012 nr 65. http://www.mnt.ee/public/RL0P/RL0P_rakendusplaani_2012-2015.pdf

Mõisted ja lühendid

„**Süütegu**“ tähendab järgnevalt vaid sõidukijuhi poolt lubatud alkoholi piirmäära ületamist mistahes ulatuses (alkoholi sisaldus veres oli vähemalt 0,20 mg/g või hingeõhus vähemalt 0,10 mg/l) või narkojoovet, kui ei ole öeldud teisiti. Kasutatakse ka väljendeid „alkoholi- või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüüteod“ (eristamiseks AS ja NPALS rikkumistest), „eri raskusega süüteod“, „kõik rikkujad“.

„**Väärtegu**“ tähendab vaid sõidukijuhi poolt lubatud alkoholi piirmäära ületamist, kui ei ole öeldud teisiti. Vaatluse all on enne 01.07.2011 kehtinud liikluseaduse („LS kuni 2011“) § 74¹⁹ lõike 1 ja lõike 2 alusel ning alates 01.07.2011 kehtiva liikluseaduse (LS) § 224 lõike 1 ja lõike 2 alusel registreeritud juhtumid.

„**Joobes sõidukijuhtimise väärtegu**“ tähendab juhtumeid, mille puhul alkoholi sisaldus sõidukijuhi veres jäi vahemikku 0,50–1,49 mg/g või hingeõhus vahemikku 0,25–0,74 mg/l.

„**Kuritegu**“ tähendab vaid karistusseadustiku (KarS) § 424 järgi kvalifitseeritud tegu, kui ei ole öeldud teisiti. Kasutatakse ka „joobes sõidukijuhtimise kuritegu“, „KarS § 424 kuritegu“.

Tabelis 1 tuuakse ülevaade alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuhtide vastutust käsitlevatest sätetest liikluseaduse ja karistusseadustiku erinevates redaktsioonides.

Tabel 1. Alkoholi tarvitanud mootorsõidukijuhtide vastutus

	Alkoholi sisaldus juhi hingeõhus (mg/l) või veres (mg/g)	Seadus, §, lõige	Süüteo liik
Enne 01.07.2009	0,10–0,24 mg/l	LS kuni 2011 § 74 ³⁵	Väärtegu
	0,20–0,49 mg/g		
	0,25 ja enam mg/l 0,50 ja enam mg/g	Esmakordne: LS § 74 ¹⁹ lg 1 Korduv: KarS § 424	Kuritegu
01.07.2009–30.06.2011	0,10–0,24 mg/l	LS kuni 2011 § 74 ¹⁹ lg 1	Väärtegu
	0,20–0,49 mg/g		
	0,25–0,74 mg/l 0,50–1,49 mg/g	LS kuni 2011 § 74 ¹⁹ lg 2	Kuritegu
	0,75 ja enam mg/l 1,50 ja enam mg/g	KarS § 424	
Alates 01.07.2011	0,10–0,24 mg/l	LS § 224 lg 1	Väärtegu
	0,20–0,49 mg/g		
	0,25–0,74 mg/l 0,50–1,49 mg/g	LS § 224 lg 2	Kuritegu
	0,75 ja enam mg/l 1,50 ja enam mg/g	KarS § 424	

„**Joobes sõidukijuhtimise**“ ja „**joobes sõidukijuhtimise süütegude**“ puhul mõeldakse juhtumeid, kus sõidukijuhi vere alkoholisisaldus oli vähemalt 0,50 mg/g või hingeõhus vähemalt 0,25 mg/l või oli tegu narkojoobega. Alkoholijoobes sõidukijuhtimise korral on tegu väärteoga või kuriteoga; narkojoobes sõidukijuhtimine kvalifitseeritakse alati kuriteona.

Edaspidi antakse näitajad lihtsuse huvides enamasti vaid sõidukijuhi vere alkoholisisalduse järgi. Teksti lihtsustamiseks kasutatakse ka järgmisi mitteametlikke alkoholijoobe raskust kajastavaid määratlusi.

- „Alkoholi tarvitamise tunnused“ ehk nn jääknähud: sõidukijuhi vere alkoholisisaldus jäi vahemikku 0,20–0,49 mg/g.
- „Kerge joove“: sõidukijuhi vere alkoholisisaldus jäi vahemikku 0,50–1,49 mg/g.

- “Keskmine joove”: sõidukijuhi vere alkoholisisaldus jäi vahemikku 1,50–2,49 mg/g.
- “Raske joove”: sõidukijuhi vere alkoholisisaldus oli vähemalt 2,50 mg/g.

Juhul kui kuritegude andmed ei hõlma narkootikumide tarvitamisega seotud juhtumeid (nt näidatakse eraldi alkoholi joobes ja narkojoobes toime pandud kuriteod), kasutatakse vere alkoholisisaldusele viitavaid tähistusi: „0,20–0,49“, „0,50–1,49“, „1,50+“ (mg/g). Näidud, mis kajastavad alkoholi sisaldust väljahingatavas õhus, korrutati ühtsele alusele viimiseks kahega (saadud näit on sel juhul ligikaudne, kuid piisava täpsusega).

Tabelis 2 näidatakse kasutatavad väljendid sõidukijuhi poolt alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud süütegude tähistamiseks. Olenevalt kontekstist kasutatakse selguse huvides mõnikord pikemat väljendit (nt kui on vajalik eristada joobes sõidukijuhtimise kuritegusid muudest kuritegudest).

Tabel 2. Sõidukijuhi poolt alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud süütegude tähistamiseks kasutatavad väljendid

Väljend (sulgudes muud samatähenduslikud väljendid)	Alkoholi sisaldus sõidukijuhi veres (mg/g); kas hõlmab narkojoovet	Vastab praegu seaduses (LS ja KarS)
Süütegu (alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegu)	0,20 mg/g või enam; narkojoove	LS § 224 lg 1 ja lg 2; KarS § 424
Väärtegu	0,20–1,49 mg/g	LS § 224 lg 1 ja lg 2
Joobes sõidukijuhtimine (joobes sõidukijuhtimise süütegu)	0,50 mg/g või enam; narkojoove	LS § 224 lg 2; KarS § 424
Joobes sõidukijuhtimise väärtegu	0,50–1,49 mg/g	LS § 224 lg 2
Kuritegu (joobes sõidukijuhtimise kuritegu, KarS § 424 kuritegu)	1,50 mg/g või enam; narkojoove	KarS § 424
Alkoholi tarvitamise tunnused (jääknähud)	0,20–0,49 mg/g	LS § 224 lg 1
Kerge joove	0,50–1,49 mg/g	LS § 224 lg 2
Keskmine joove	1,50–2,49 mg/g	KarS § 424
Raske joove	2,50 või enam mg/g	
Narkojoove	Narkojoove	

„**Keskmine**“ all mõeldakse arvude puhul aritmeetilist keskmist, kui seda pole täpsustatud ja samal ajal ei tooda andmeid ka mediaanist.

Andmeallikad

Põhiliseks andmeallikaks on PPA-lt saadud andmed iga rikkuja poolt toime pandud süütegude arvu kohta aastatel 2009–2013 ja 2014. aasta esimese üheksa kuu jooksul, andmed 2011. aastal toime pandud väärtegude eest määratud karistustest ja andmed AS ja NPALS rikkumistest; samuti andmed politseioperatsioonidel kontrollitud sõidukijuhtide arvust ning kontrolli tulemustest. Lisaks kasutatakse E-toimikust ja kohtute infosüsteemist (KIS) saadud andmeid, mõnede varasemate JM ja PPA analüüside tulemusi ning prokuratuurist saadud andmeid sõidukite konfiskeerimisest. Andmed süütegude arvu ning karistatud isikute arvu kohta võivad erineda mujal avaldatust, kuna andmebaasidest tehtud päringute aeg ning allikate andmekoosseis on olnud erinev.

Väärtegude andmestiku kvaliteeti pole kontrollitud, mistõttu on ilmnenud vigu ning andmed ei ole kõikide tunnuste osas terviklikud, kuid juhtumite suure koguarvu juures ei mõjuta need asjaolud näitajaid märkimisväärselt. Andmestik ei hõlma muid liiklussüütegusid, mida võidi arvestada karistuse määramisel (nt juhtimisõigusega sõidukijuhtimine). Väärtegude puhul joobe määr andmebaasis eraldi tunnuseks puudub ning sellekohased andmed leiduvad vaid sündmuste kirjeldustes (mitte alati); seetõttu ei seostata väärteokaristuste puhul joobe raskust ja määratud karistusi.

Kuritegude karistuspraktika kirjeldamisel on peamiseks andmeallikaks valim 2011. aastal jõustunud kohtuotsustest, kuna KIS ei luba seni päringutega saada piisava täpsusega andmeid mõistetud karistuste kohta. Valimiga hõlmatud kohtuotsustest oli ühe varasema analüüsi käigus käsitsi välja märgitud karistuse andmed ja isiku joobe määr.

1. Joobes sõidukijuhtimise ulatus

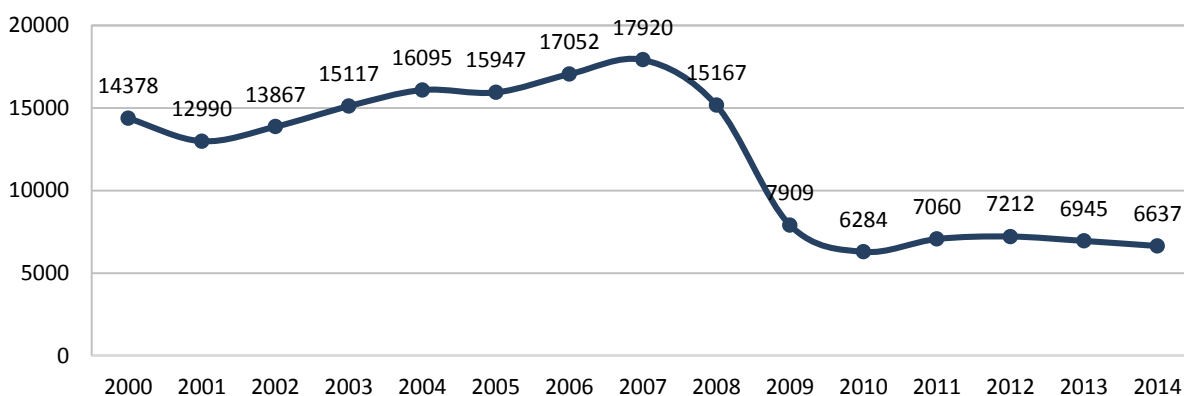
1.1. Süütegude registreerimine

1. juulil 2009 jõustus karistusseadustiku muudatus², mille kohaselt on alati tegu kuriteoga, kui mootorsõidukijuhi veres on alkoholi vähemalt 1,5 mg/g või hingeõhus vähemalt 0,75 mg/l ehk tegu on keskmise või raske joobega (varem registreeriti olenemata joobe määrast kuriteona vaid korduv joobes sõidukijuhtimine). Seadusemuudatuse tulemusena muutus joobes sõidukijuhtimisega seotud väärtegade ja kuritegude omavaheline proportsioon: kui varem moodustasid kuriteod ligikaudu 30% niisugustest süütegudest, siis alates 2010. aastast on nende osakaal püsinud 50% lähedal.

2014. aastal registreeriti 6637 joobes sõidukijuhtimise süütegu, neist 3458 väärtegu ja 3179 kuritegu. Niisuguste süütegude koguarv vähenes tunduvalt aastatel 2008–2010, kuid kasvas taas märgatavalt 2011. aastal (12%) ning vähesel määral 2012. aastal (2%), langes aga taas 2013. aastal (-4%) – joonis 1. Joobes sõidukijuhtimist on tavaliselt enam registreeritud suvel, kui liiklus on tihedam – vt joonis 3.

Alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtimise väärted moodustavad joobes juhtimise väärtegade arvust umbes poole. 2011. aastal registreeriti neid 1576, 2012. aastal 1671, 2013. aastal 1574 ja 2014. aastal 1546.³

Alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud sõidukijuhtimise süüteod jaotusid 2014. aastal ligikaudsetel andmetel järgmiselt⁴: 19% alkoholi tarvitamise tunnused, 42% kerge alkoholijoove, 30% keskmine alkoholijoove, 7% raske alkoholijoove, 2% narkojoove.



Joonis 1. Joobes sõidukijuhtimise süütegude arv 2000–2014

Joobes sõidukijuhtimise registreerimine langes tugevasti aastatel 2008–2010, kusjuures eriti suur oli langus 2009. aastal. Sellele perioodile langes mitu samas suunas mõjunud tegurit ning võimatu on neist ühe või teise osakaalu määravana esile tuua. Mitmeid tegureid võib tõenäoliselt seostada majanduslangusega, mis oli suurim 2009. aastal.

- Alates 1. juulist 2009 muutus joobe tuvastamise kord ning indikaatorvahendiga ei ole enam võimalik mootorsõidukijuhi joovet tuvastada. Alguses ei olnud tõenduslikke

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/13087219>

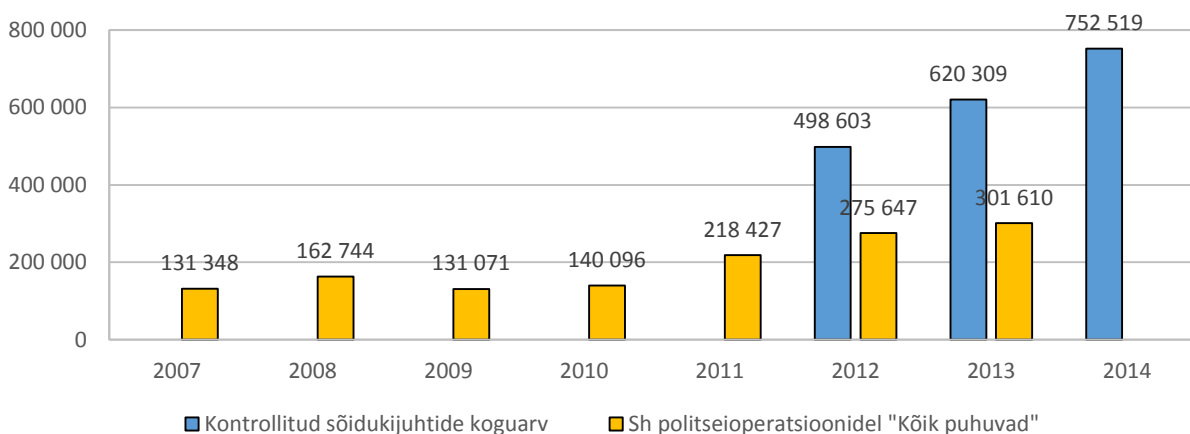
³ Tingituna päringute erinevatest aegadest võivad arvud erineda mujal avaldatust. 2012 osas JMi andmed, muud aastad PPA andmed.

⁴ Lisaks 2014. aasta andmetele arvestati 2011. aastal kuriteo eest süüdi mõistetud isikute jaotust joobe raskuse järgi.

alkomeetreid kõikjal piisavalt, mille tõttu võis jääda menetlemata osa niisuguseid juhtumeid, mille puhul varem oleks joove tuvastatud indikaatorvahendiga.

- 2008–2010 langes Eesti autopargi läbisõit ning liiklussagedus, mis olid veel 2013. aastal madalamad kui 2009. aastal.⁵
- 2008–2010 langes Eesti Konjunktuuriinstituudi andmetel üldine alkoholi tarbimine, mida peegeldavad mitmed erinevad näitajad.⁶
 - Vähemalt 15-aastaste elanike seas langes alkoholi tarbimine 14,8 liitrit 2007. aastal 11,4 liitrile 2010. aastal (langus 23%); seejärel on näitaja püsinud 2010. aasta tasemest veidi kõrgemal (11,8 liitrit 2013. aastal).
 - Alkoholiseaduse § 70 rikkumisi (alkoholi tarbimine avalikus kohas või sinna joobnuna ilmumine) registreeriti 2010. aastal üle kolme korra vähem kui 2007. aastal; 2013. aastaks oli nende arv langenud veel ligi kaks korda. Tõenäoliselt on mõju avaldanud ka politsei vähenenud tähelepanu niisugustele rikkumistele.
 - Alkoholiga seotud haigustest põhjustatud surmajuhtude arv oli 2010. aastal ligi 40% võrra väiksem kui 2007. aasta; seejärel on näitaja püsinud 2010. aasta taseme lähedal.

Politseioperatsioonide käigus kontrollitud sõidukijuhtide arv majanduslanguse ajal väga palju ei muutunud ning süütegude arvu langust aastatel 2008–2010 ei saa operatsioonide mahuga seostada. Alates 2010. aastast on politseioperatsioonide maht iga aastaga kasvanud – joonis 2. Viimastel aastatel on tõusnud ka kontrollitud sõidukijuhtide koguarv, mis saavutas 2014. aastal seni kõrgeima taseme (kokku kontrolliti sõidukijuhtide joovet 752 519 korral).



Joonis 2. Joobekontrollide käigus kontrollitud sõidukijuhtide arv 2007–2014⁷

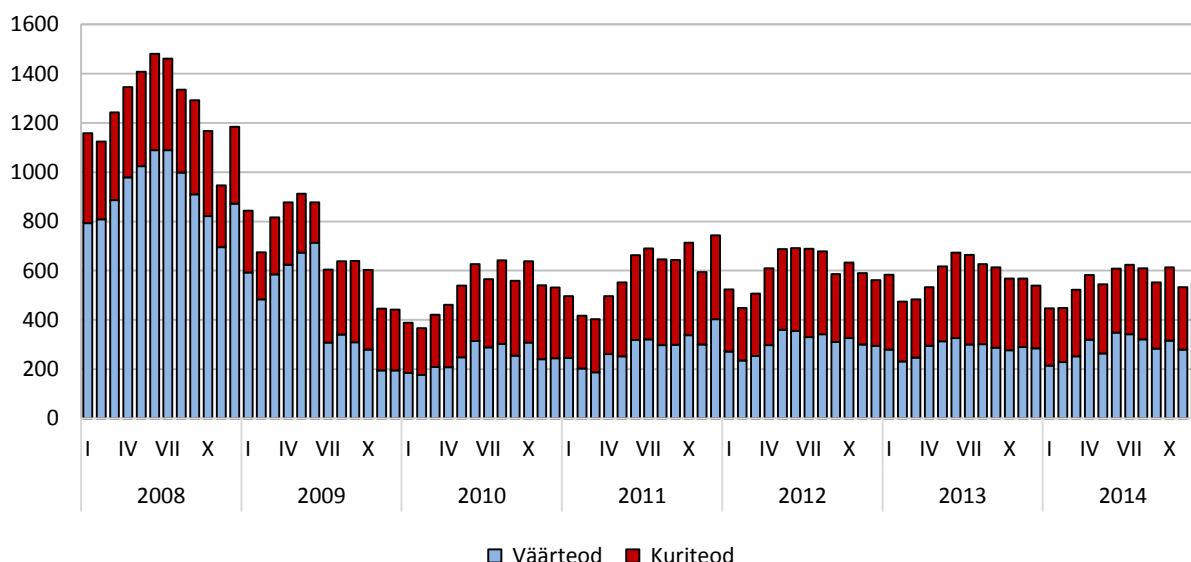
2014. aastal pandi KarS § 424 kuritegudest 6% toime narkojoobes (2013: 10%; 2012: 8%).⁸ Valdav osa (80%) narkojoobes sõidukijuhtidest tabati Harjumaal (2013: 84%; 2012: 91%). Narkojoobes sõidukijuhtide osakaalu kohta pikemal perioodil puuduvad usaldusväärsed andmed; samuti sõltub narkojoobe avastamine olulisel määral politseinike väljaõppest ning kasutada olevatest vahenditest.

⁵ Aastaraamat (2013). Maanteeamet. http://www.mnt.ee/failid/MNT_Aastaraamat2013_est.pdf

⁶ Alkoholi turg, tarbimine ja kahjud Eestis (2014). Aastaraamat. Eesti Konjunktuuriinstituut. Tallinn. https://intra.tai.ee/images/prints/documents/141657948537_Alkoholi_aastaraamat_2014.pdf

⁷ Aastate 2007–2011 kohta on teada vaid politseioperatsioonidel „Kõik puhuvad“ kontrollitud sõidukijuhtide arv.

⁸ Narkojoobes sõidukijuhtide osakaalu puudutavad andmed ei tarvitse arvestusmeetodika erinevuste tõttu olla aastate vahel täpselt võrreldavad.



Joonis 3. Joobes sõidukijuhtimise süütegude arv 2008–2014 kuude kaupa⁹

Joobes sõidukijuhtidest enam kui kolmandik on tabatud Harjumaal koos Tallinnaga; järgnevad Ida-Virumaa ja Tartumaa, mille osakaal on jäänud vahemikku 11–15%. Üksikute maakondade osakaalus pole viimastel aastatel suuri muutusi toimunud. Paljude maakondade näitajaid mõjutab arvestatavalt transiitliiklus, mistõttu ei saa ainuüksi nende põhjal teha kindlaid järeldusi joobes sõidukijuhtimise ulatusest kohalike sõidukijuhtide seas.

Erineva raskusega süütegude osakaalus pole maakondade vahel olnud püsivaid erinevusi ning näitajad on olnud väiksemates maakondades küllalt muutlikud. 2014. aastal moodustasid eri maakondades alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtimise väärted 13–31% (keskmine 19%), joobes sõidukijuhtimise väärted 35–45% (keskmine 42%) ja KarS § 424 kuriteod 27–48% (keskmine 39%).

Tallinnas registreeritud süüteod moodustasid 2014. aastal 28% kõigist Eestis registreeritud süütegudest (2013. aastal 29%); süüteodusid registreeriti vastavalt 2089 ja 1874. Märkimist väärib KarS § 424 kuritegude arvu vähenemine Tallinnas, kus 2014. aastal registreeriti neid 26% vähem kui 2013. aastal (vastavalt 666 ja 897 kuritegu); nende osakaal süütegudest oli vastavalt 36% ja 43%. Tallinnas registreeriti 2014. aastal 21% kõigist KarS § 424 kuritegudest Eestis (2013. aastal 26%).

Kokkuvõttes võib öelda, et majanduslangusega kaasnenud vähenenud alkoholarbimine koos vähenenud autoliiklusega väljendus joobes sõidukijuhtimise ulatuses. See kinnitab ka teiste riikide põhjal tehtud järeldust, et joobes sõidukijuhtimise kui nähtuse vähendamisel avaldavad mõju eelkõige tegurid, mis mõjutavad „joobes“ olemist ehk alkoholarbimist ning „juhtimist“ ehk inimeste osalemist liikluses autodega ja alternatiive sellele. Võrreldes majanduse kõrgajaga 2007. aastal on registreeritud joobes juhtimise süütegude arv vähenenud ligi kolm korda ning oluline on ka märkida, et samal ajal on kontrollitud juhtide arv liikluses suurenenud, mis viitab sellele, et vähenemine on olnud reaalne. Samas on viimasel viiel aastal tabatud joobes sõidukijuhtide arv püsinud küllaltki ühtlasel tasemel.

⁹ Alates 1. juulist 2011 arvatakse mootorsõidukiks ka mopeedid.

1.2. Joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses

Liikluses joobes sõidukijuhtide keskmise osakaalu hindamisel ei saa tugineda tavaliste politseioperatsioonide andmetele, kuna sageli viiakse need läbi keskmisest suurema joobes juhtide osakaaluga nädalapäevadel ja/või kellaaegadel, kusjuures operatsioonide läbiviimise aeg võib ajas muutuda. Maanteeamet on politseioperatsioonide andmete põhjal leidnud, et igapäevaselt võib liikluses lubatud alkoholi piirmäär (0,2 mg/g veres) ületada ligikaudu 6600 sõidukijuhti, võttes arvesse kehtiva liikluskindlustusega sõidukite arvu.¹⁰ Siinjuures tuleb rõhutada, et tegu on ligikaudsete arvutustega, mille põhjal ei saa tuletada joobes sõidukijuhtide arvu liikluses (lugedes joobeks vere alkoholisisaldust vähemalt 0,5 mg/g).

Joobes sõidukijuhtide tegelikust osakaalust liikluses annavad ilmselt kõige täpsemad viited PPA poolt viimastel aastatel kindlal ajal ja kohtades ühel päeval kahel korral aastas läbi viidud joobekontrollid:

- 2013. aastal kontrolliti mais ja detsembris kokku 24 609 sõidukijuhti, kellest joobes (vere alkoholisisaldus vähemalt 0,5 mg/g) oli 38 isikut ehk 0,15%;
- 2014. aastal kontrolliti mais ja novembris kokku 23 028 sõidukijuhti, kellest joobes oli 33 isikut ehk 0,14%.

Eesti olukorda võib olla huvipakkuv võrrelda Soomega, kus mõõtmise eesmärgil joobekontrolle on läbi viidud pika aja jooksul.¹¹ Soomes on niisuguste joobekontrollide käigus sama piirmäär (0,5 mg/g veres) viimastel aastatel ületanud 0,12–0,16% kontrollitud sõidukijuhtidest (praegu pole teada, kas need andmed on korrektselt võrreldavad Eesti andmetega). Alkoholi vähesel määral tarvitanud sõidukijuhtide osakaal, kelle vere alkoholisisaldus on jäänud alla selle piirmäär, on olnud umbes kuus korda suurem ehk suurusjärgus 0,6–0,8% (loetud on kõiki juhtumeid vere alkoholisisaldusega alla 0,5 mg/g, kuid Eestis fikseeritakse ka mõõteoperatsioonidel juhtumid alates vere alkoholisisaldusest 0,2 mg/g; seetõttu võrreldavad andmed niisuguste sõidukijuhtide osas puuduvad).

Soomes on vere alkoholisisaldusega vähemalt 1,5 mg/g sõidukijuhtide osakaal vaatlustes ületanud ligi seitse korda sõidukijuhtide osakaalu, kelle vere alkoholisisaldus oli 0,50–1,49 mg/g; kõigist piirmäär 0,5 mg/g ületanutest moodustasid nad ligikaudu 13%.¹² Võib arvata, et ka Eestis ületab kerges joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses mitmekordselt keskmises ja raskes joobes sõidukijuhtide osakaalu, ehkki kummagi grupi puhul on tabatud sõidukijuhtide arv olnud samas suurusjärgus (kerge joobe puhul on silmahakkavalt ohtliku liikluskäitumise ja sellest tulenevalt ka tabamise tõenäosus märksa väiksem kui keskmise ja raske joobe puhul).

Kui kohaldada Soome proportsioone Eestile ja lähtuda eespool toodud andmetest, võib kerges joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses olla umbes 0,12% ning keskmises ja raskes joobes juhtide osakaal kokku umbes 0,02% (kaks juhti kümnest tuhandest). Keskmises joobes ja raskes joobes sõidukijuhtide omavahelist vahet saab mingil määral hinnata 2011. aasta kohtuotsuste valimi põhjal (vt tagapool), kus keskmises joobes tabatud sõidukijuhtide arv oli ligikaudu 4,5 korda suurem kui raskes joobes tabatud sõidukijuhtide arv (tuleb arvestada, et tegu pole rikkujate keskmist osakaalu liikluses kajastavate vaatlusandmetega; seega on tegelikkuses need erinevused

¹⁰ Postimees 30.09.2014. <http://www.postimees.ee/2938029/maanteeamet-iga-paev-liigub-teedel-umbes-6600-joobes-juhti>

¹¹ Niemi, H. (2014). Liikennerekokset. – Rikollisuustilanne 2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266. Helsinki. http://www.optula.om.fi/material/attachments/optula/julkaisut/tutkimuksia-sarja/VfwyB59Ll/266_Rikollisuustilanne_2013_2014.pdf, lk 167–194.

¹² Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät (2011). Tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990–2008. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämissuunnitelma. LINTU-julkaisu 1/2011. Helsinki. <http://www.lintu.info/RATTIJUOPUMUS.pdf>

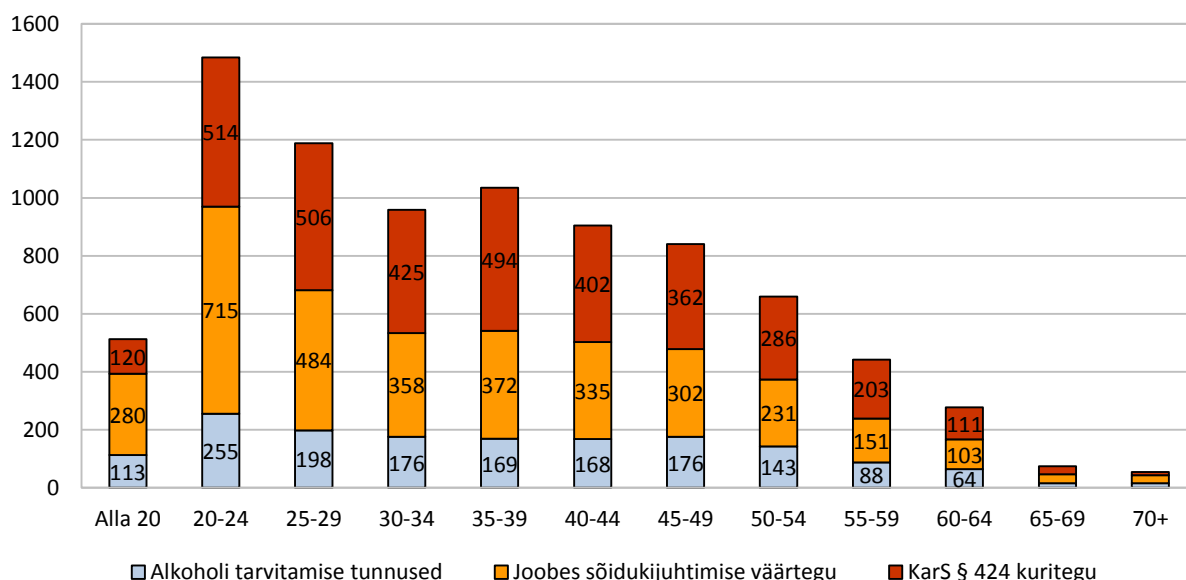
ilmselt suuremad, kuna raske joobe puhul on tabamise või õnnetusse sattumise risk veelgi suurem kui keskmise joobe puhul).

Huvitavaid arvutusi on Soomes tehtud joobes sõidukijuhtide poolt enne tabamist keskmiselt läbi sõidetud vahemaa ja sõidukordade arvu kohta. 2008. aasta andmete põhjal leiti, et Uusimaa läänis (hõlmab Helsingit ja selle lähikonda) avastas politsei 0,44% kõikidest joobes sõidukijuhtide poolt tehtud sõitudest, s.t joobes sõidukijuht sai enne tabamist sõita keskmiselt 227 korda. Iga sõidukord oli keskmiselt 36 km ning seega läbis joobes sõidukijuht enne tabamist keskmiselt ligi 8200 km.¹³

Arvestuslikult on teedel igapäevaselt üks kuni neli tuhat alkoholi tarvitanud või narkojoobes sõidukijuhti, kellest tabatakse päevas keskmiselt 10–30 juhti ehk hinnanguliselt üks kuni kaks protsenti rikkujatest. Suurema tõenäosusega tabatakse tugevamas joobes juhte, kelle ebaadekvaatne sõidustiil hakkab kergemini silma; samas on nende tegelik osakaal liikluses märksa väiksem võrreldes vähesel määral alkoholi tarvitanud juhtidega.

1.3. Rikkujate vanus ja sugu

Absoluutarvudes oli 2011. aastal süütegude arv suurim 20–24-aastaste vanuserühmas – joonis 4.



Joonis 4. 2011. aastal registreeritud süütegude arv rikkuja vanuse ja süüteo raskuse järgi (vanusegruppide 65–69 ja 70+ andmed vt joonealuses märkuses¹⁴)

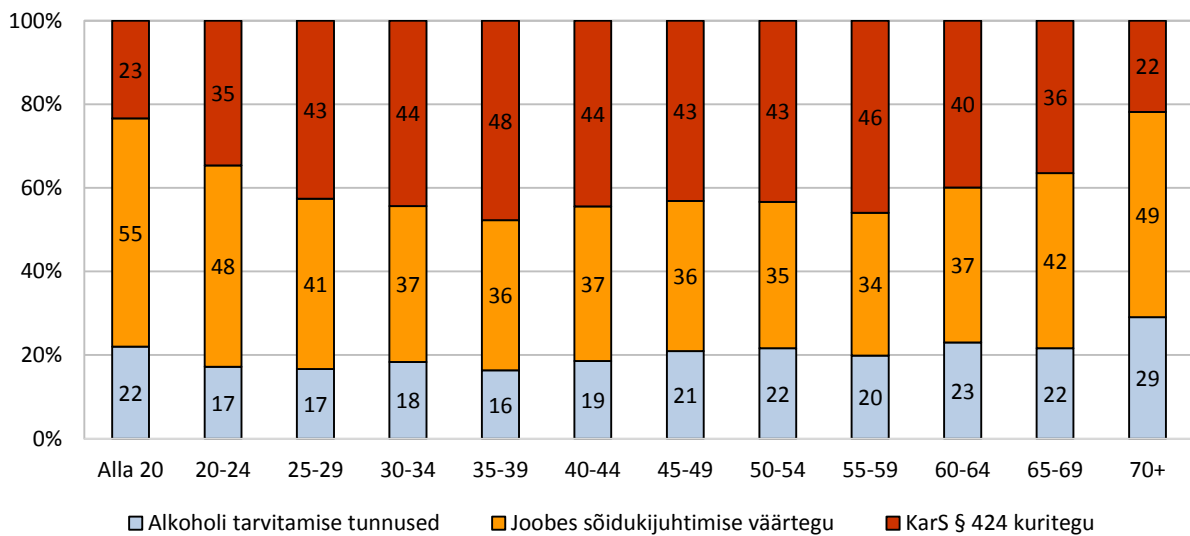
Kriminaalkorras karistatava joobega isikute osakaal oli suurem keskmistes vanuserühmades, 30–59-aastaste puhul – joonis 5.

Narkojoobes isikute osakaal kõikidest KarS § 424 kuriteo toime pannud isikutest oli kõige suurem 25–29-aastaste vanuserühmas (13%); keskmine näitaja 2011. aastal oli 5%. Keskmisest suurem oli narkojoobes isikute osakaal ka 20–24-aastaste ning 30–34-aastaste puhul.

¹³ Samas.

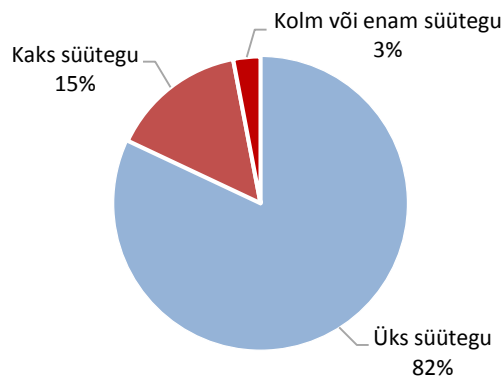
¹⁴ Vanusegrupis 65–69 aastat oli alkoholi tarvitamise tunnustega 16 isikut, joobes sõidukijuhtimise väärteoga 31 isikut ja joobes sõidukijuhtimise kuriteoga 27 isikut; vanusegrupis 70+ (vähemalt 70-aastased) vastavalt 16 isikut, 27 isikut ja 12 isikut.

Kõikidest rikkujatest moodustasid mehed 94%, vanuses 14 kuni 84 aastat. Naiste osakaal oli suurim 35–39-aastaste vanuserühmas (8%); naissoost rikkujate vanus jäi vahemikku 16 kuni 69 aastat.



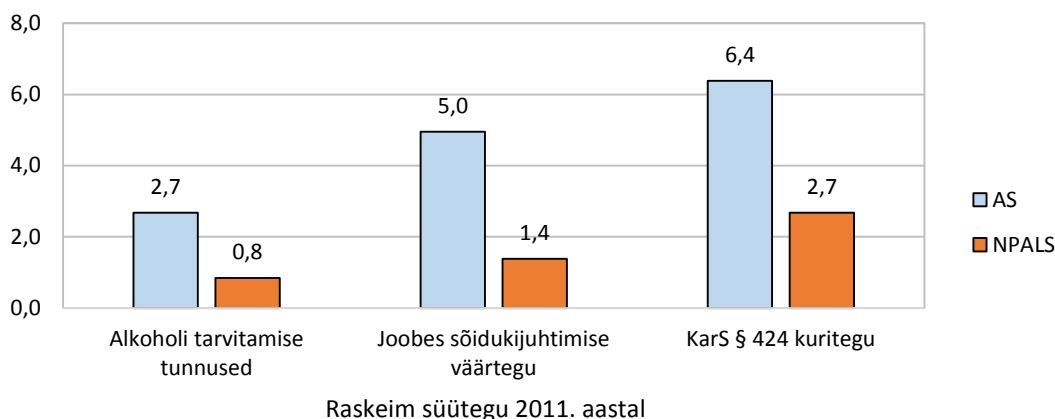
Joonis 5. 2011. aastal registreeritud süütegude jaotus rikkuja vanuse ja süüteo raskuse järgi (%)

Vähemalt kaks süütegu 2011. aasta jooksul oli toime pannud 15% rikkujatest ning vähemalt kolm süütegu 3% rikkujatest. Vähemalt kaks süütegu toime pannud rikkujate osakaal oli teistest vanuserühmadest suurem 18–29-aastaste seas.



Joonis 6. Rikkujate jaotus 2011. aastal toime pandud süütegude koguarvu järgi (% isikutest)

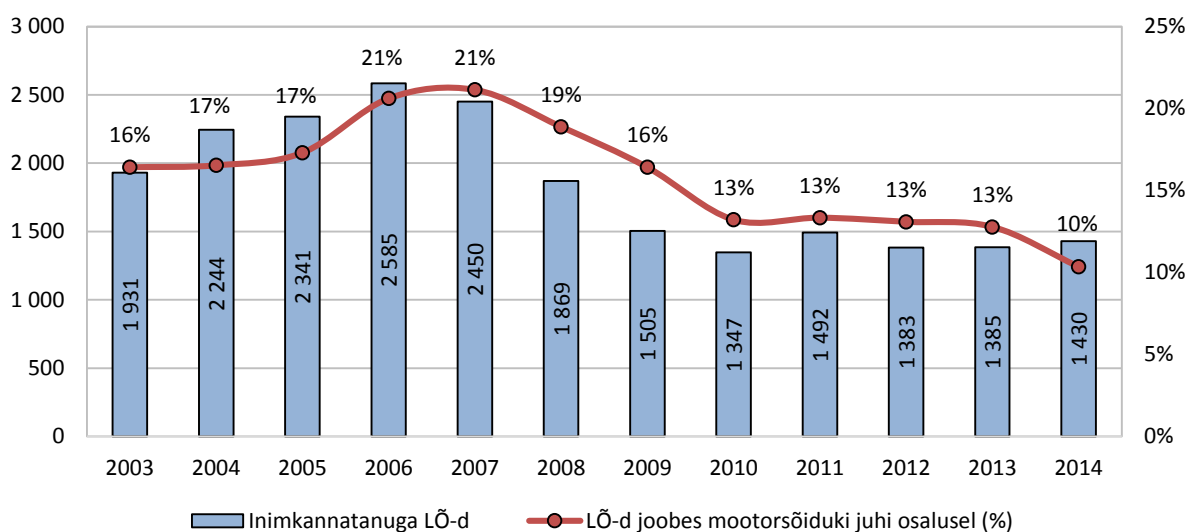
Mida raskema alkoholi- või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüüteoga on olnud tegu, seda suurem on rikkujate seas olnud samal aastal ka AS või NPALS rikkumise toime pannud isikute osakaal (arvestamata sündmuste ajalist järgnevust) – ehkki osakaalud ei ole suured. Näiteks oli 2011. aastal KarS § 424 kuriteo toime pannud isikute seas ligikaudu kaks korda rohkem NPALS rikkumisega isikuid (2,7%) kui joobes sõidukijuhtimise väärtegu toime pannud isikute seas (1,4%). See viitab osa joobes sõidukit juhtinud isikute püsivatele probleemidele alkoholi ja/või narkootikumide tarvitamisega, arvestades AS ja NPALS rikkumiste suhteliselt vähest registreerimist nende tegeliku esinemisega võrreldes.



Joonis 7. Alkoholi tarvitamise tunnustega või joobes sõidukijuhtide osakaal 2011. aastal, kes samal aastal pani toime ka AS või NPALS rikkumise (% süüteo toime pannud isikutest)

1.4. Liiklusõnnetused 2003–2014

Maanteeameti andmetel oli perioodil 2003–2014 joobes sõidukijuhi osalusel inimkannatanuga liiklusõnnetusi kõige enam 2006. aastal, mille järel on nende arv ja osakaal liiklusõnnetustest vähenenud – joonis 8.¹⁵ Niisugused liiklusõnnetused moodustasid aastatel 2010–2013 ligikaudu 13% kõikidest liiklusõnnetustest; 2014. aastal langes nende osakaal 10%-le



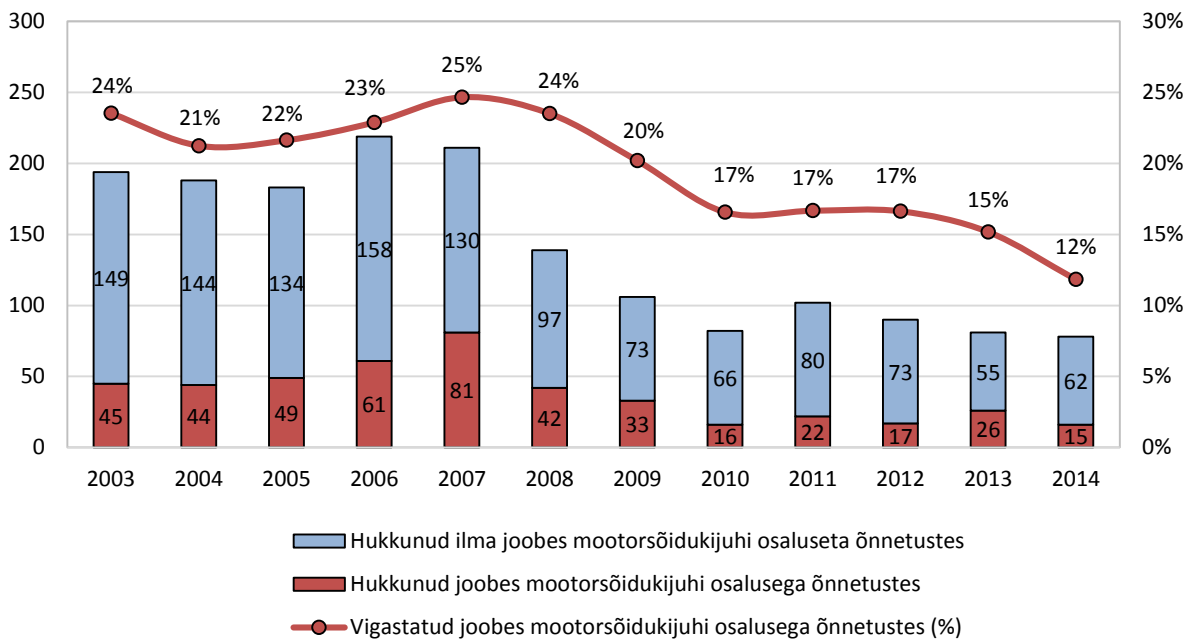
Joonis 8. Inimkannatanuga liiklusõnnetuste arv ning joobes mootorsõidukijuhi osalusega liiklusõnnetuste protsentuaalne osakaal 2003–2014¹⁶

Joobes sõidukijuhi osalusel toimunud õnnetustes hukkunute ja vigastatute arv oli suurim 2007. aastal (81 hukkunut ja 807 vigastatut). Hukkunute arv oli madalaim 2010. aastal (13 inimest); 2014. aastal hukkus 15 inimest, mis moodustas ligikaudu viiendiku hukkunutest – joonis 9. Vigastatute arv oli madalaim 2014. aastal, mil sai vigastada 239 inimest nende osakaal moodustas 17% kõikides liiklusõnnetustes vigastatutest¹⁷.

¹⁵ Andmed ei kajasta joobes juhi süülisust õnnetuste põhjustamisel.

¹⁶ Maanteeameti andmed seisuga 16.01.2015. <http://www.mnt.ee/index.php?id=12993>

¹⁷ Maanteeameti andmed seisuga 13.03.2015. Alates 2013. aastast on siinkohal arvestatud ka alkoholi tarvitamise tunnustega mootorsõidukijuhte (enne vaid alkoholi- või narkojoobes juhte). <http://www.mnt.ee/index.php?id=11592>



Joonis 9. Liiklusõnnetustes hukkunute arv ning jooles mootorsõidukijahi osalusega liiklusõnnetustes vigastatute protsentuaalne osakaal 2003–2014¹⁸

1.5. Jooles sõidukijuhtide risk õnnetusse sattuda

Alkoholi ja narkootikumide mõju sõidukijuhile teiste riikide uuringute tulemuste põhjal on pikemalt käsitletud JMi poolt 2006. aastal koostatud ülevaates.¹⁹ Euroopa Komisjon on liiklusohutust käsitleval veebilehel välja toonud andmed, mille kohaselt on kaine sõidukijuhiga võrreldes sõidukijahi vere alkoholisisalduse 0,8 mg/g korral õnnetusse sattumise risk 2,7 korda suurem ning 1,5 mg/g puhul 22 korda suurem; samas kasvab sõidukijahi hukkimise risk jooles raskuse suurenemisega kordades kiiremini ning on 1,5 mg/g puhul suurusjärgus 200 korda suurem kui kainen juhul.²⁰

Eesti kohta olemas olevad andmed ja suhteliselt väikesed arvud ei luba teha täpseid arvutusi, kuid ka neist ilmneb jooles sõidukijuhtide paljukordselt suurem hukkimise risk kainete juhtidega võrreldes. 2014. aasta nn mõõteoperatsioonide andmetel oli jooles sõidukijuhte liikluses keskmiselt 0,14% (vt eespool osas „Jooles sõidukijuhtide osakaal liikluses“). Seda arvestades on jooles juhi hukkimise risk umbes 600 korda suurem kui kainetel juhtidel – teisisõnu, hoolimata traagiliselt lõppeva liiklusõnnetuse väikesest tõenäosusest on jooles juhi hukkimise risk siiski sadades kordades suurem kui kainen juhul.

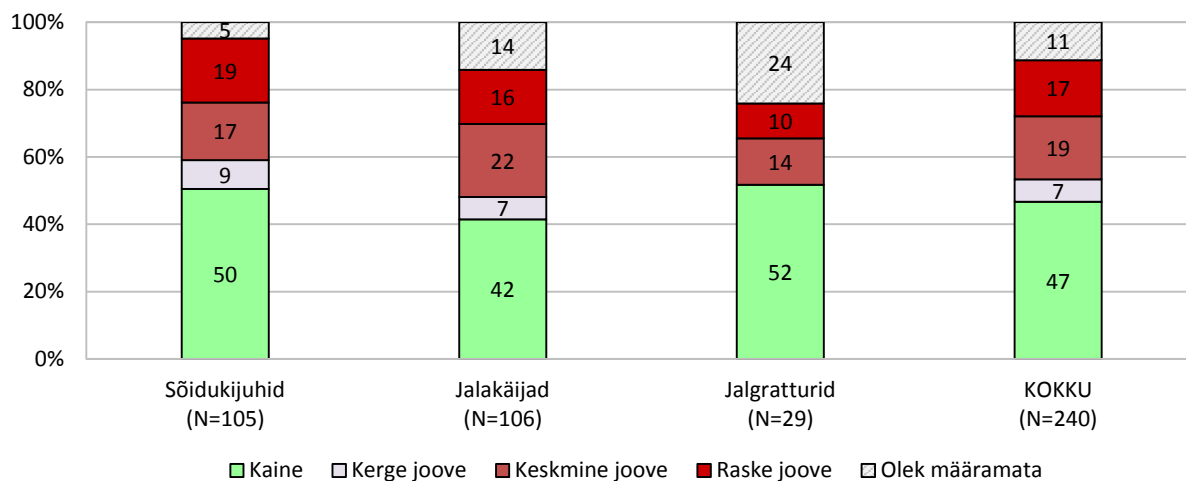
Erinevused on sama suunaga ka jalakäijate ja jalgratturite puhul, kuid kainete liiklejate ja jooles liiklejate riskide omavaheliseks võrdlemiseks ligikaudsetegi arvutuste tegemiseks pole piisavalt andmeid.

¹⁸ Maanteeameti andmed seisuga 16.01.2015. <http://www.mnt.ee/index.php?id=12993>

¹⁹ Ahven, A., Hillep, E. (2006). Jooles sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed jooles sõidukijuhtimise vähendamiseks. Justiitsministeerium. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/jooles-soidukijuhtimisega-seonduvad-riskid-ja-voimalikud-meetmed-jooles-soidukijuhtimise>

²⁰ SafetyNet (2009) Alcohol; http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/alcohol.pdf. Näitajate leidmise täpsem meetodika pole teada ning seetõttu pole võimalik öelda, kui võrd need suurusjärgud kehtivad Eesti oludes.

Aastatel 2011–2013 hukkunud sõidukijuhtide joove on teada 100 isiku puhul, kellest olid õnnetuse hetkel kained 53 isikut ja joobes 47 isikut (sh raskes joobes 20 isikut) – joonis 10.



Joonis 10. Liiklusõnnetustes hukkunud liiklejate joove 2011–2013 (%)²¹

Hukkunud sõidukijuhtidest moodustasid raskes joobes sõidukijuhid ligikaudu viiendiku, kuigi niisuguses joobes sõidukijuhid moodustavad vaid protsendi murdosa kõikidest liikluses osalevatest sõidukijuhtidest ning väikese osa joobes sõidukijuhtidest (vt eespool osa „Joobes sõidukijuhtide osakaal liikluses“).

Seega tuleks kahjude vähendamise aspektist pöörata põhilist tähelepanu liikluses ning ennetustegevuses raskes joobes juhtidele. Korduvrikkumiste ennetamine läbi sobivate meetmete (sõltuvusega jms probleemidega tegelemine) võimaldaks liikluskahjusid praegusega võrreldes paremini vähendada. Teiselt poolt tähendab see ka seda, et piiratud ressursside tingimustes on mõistlik kulutada vähem menetlusressurssi sellistele juhtumitele, kus sõidukijuhil on kergem joove.

Riigi tegevus joobes juhtide püüdmisel tuleks suunata eeskätt korduvrikkujatele ja/või raskemas joobes isikutele. Ennetava eesmärgiga sõnumid, mille kohaselt iga joobes sõidukijuht tema joobe raskusest olenemata on potentsiaalne mõrvar, on eeldatavalt vastuolus elanike igapäevakogemusega ning kahjustavad seeläbi eelkõige sõnumi väljaütleva usaldusväärust. Tuleks loobuda sõnumitest, mille kohaselt joobes juhid suure tõenäosusega „vahele jäävad“ – vastav tõenäosus on eriti kerge või keskmise joobe korral (mil juht oma sõidustiiliga ei tarvitse silma hakata) reaalsuses väga madal ning selle oluline suurendamine ebatõenäoline. Ilmselt on seda läbi oma igapäevakogemuse mõistnud ka paljud joobes sõidukit juhtinud või juhtivad inimesed.

²¹ Eesti Kohtuekspertiisi Instituudi andmed väljaandes „Alkoholi turg, tarbimine ja kahjud Eestis (2014)“, lk 83. Arvestatud pole joobes sõidukijuhi sõidukis hukkunud kaassõitjaid.

2. Karistuspraktika

Järgnevalt kirjeldatakse alkoholi tarvitamise tunnustega või joobes sõidukijuhtimise eest aastatel 2011–2013 ning 2014 (11 kuud) kohaldatud karistusi.²² Eraldi vaadeldakse arestide ja ÜKT kohaldamist aastatel 2012–2014, kuna arestide kohaldamise praktikas on viimastel aastatel olnud erinevusi; samuti lisandus alates 2012. aastast võimalus asendada arest ÜKT-ga, mille kohta pole varem andmeid avaldatud.

Põhjalikumalt vaadeldakse karistuspraktikat 2011. aastal toime pandud süütegude korral: pakub huvi, kuidas on karistuse liigi ja karistusmäära valikul arvestatud varasemaid rikkumisi ning milline on olnud erinevate rikkumiste arv enne ja pärast karistuse määramist. 2011. aasta valiti seetõttu, et pärast rikkujale määratud karistust saaks jälgida tema liikluskäitumist vähemalt kahe aasta jooksul (pikema vaatlusperioodiga kaasnev suurem juhtumite arv võimaldab teha kindlamaid järeldusi).

Karistust võis oluliselt mõjutada samal ajal mõne muu liiklusrikkumiste toimepanemine, mida esines küllalt sageli (juhtimisõiguseta sõitmine, sõitmine lahtise turvavööga, sõitmine tehniliselt mittekorras või kehtiva tehnõulevaatusega sõidukiga, kohustusliku liikluskindlustuse puudumine jm). Kasutatud andmestikust ei selgu nende isikute arv, kellel juhtimisõigust polnud kunagi olnud või oli see varem ära võetud ning keda seetõttu karistati lisaks ka juhtimisõiguseta sõitmise eest (LS § 201); andmestiku mahukuse tõttu vaadeldi neid andmeid vaid arestiga ja ÜKT-ga karistatute puhul.

Muud liiki liiklussüütegude samaaegsel toimepanemisel võis määratud liitkaristus olla suurem kui oleks olnud karistus ainult alkoholi tarvitamise tunnustega või joobes sõidukijuhtimise eest. Vaatluse all ei olnud ka muud liiki liiklussüütegude esinemine 2011. aasta rikkumis(t)ele eelnenud aastatel, kuid niisuguste süütegude esinemine võis samuti karistust mõjutada.

Seisuga 31.12.2014 oli kehtiv karistus LS § 224 lõike 1 rikkumise eest 2327 isikul, LS § 224 lõike 2 rikkumise eest 6240 isikul ning KarS § 424 kuriteo eest 11 540 isikul.²³

2.1 Väärtegu eest määratud karistused

2.1.1. Alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtimine

Alkoholi tarvitamise tunnustega ehk nn jääknähtudega sõidukijuhtimise on võimalik rikkujat karistada rahatrahviga või juhtimisõiguse äravõtmisega. Selle rikkumise eest määrati aastatel 2011–2014 rahatrahv 94–96% juhtudel ning juhtimisõiguse äravõtmine põhikaristusena 4–6% juhtudel – tabel 3. Juhtimisõigus võeti põhi- või lisakaristusena ära kokku veidi enam kui kümnendikul sõidukijuhtidel; siinjuures pole aga teada, kui paljudel rikkujatel juhtimisõigus eelnevalt oli ja seda sai ära võtta. Karistuste liigilises struktuuris selgeid trende ei ilmne.

²² Väärteokaristusi puudutavad andmed pole üldjuhul kontrollitud ja pärinevad erinevatest allikatest (rahatrahvide ja juhtimisõiguse äravõtmise kohta PPA andmebaasist, arestide ja ÜKT kohta JM andmebaasist). Seetõttu ei tarvitse andmed olla täpsed ning samade näitajate kohta võib PPA ja JM andmetes olla märgatavaid erinevusi (eeskätt arestide puhul); samuti võivad erineval ajal tehtud päringud anda erinevaid tulemusi, kuna tegu on menetluste hetkeseisu kajastavate andmebaasidega. Tüüpiliseks probleemiks on ebaühtlus eri liiki rikkumiste eest mõistetud karistuste näitamisel andmebaasis (eri süütegude eest mõistetud karistused näidatakse sageli kogusummana, mitte igaüks eraldi); samuti ebaühtlus ÜKT kohaldamisele eelnenud mõnepäevaste arestide kajastamisel. Võimalikud ebatäpsused ei mõjuta oluliselt karistusliikide omavahelisi proportsioone ning karistusmäärade suurusjärke, kuid nende tõttu ei ole võimalik mitmeid näitajaid kõikide aastate puhul võrrelda.

²³ Väärteokaristus kehtib rahatrahvi tasumise, ÜKT sooritamise või muu karistuse (arest, põhikaristusena juhtimisõiguse äravõtmine) ärakandmise järel üks aasta. Kuriteokaristus kehtib rahalise karistuse täitmise järel, ÜKT sooritamise järel ning tähtajalisest vangistusest või rahalisest karistusest tingimisi vabastamise korral määratud katseaja lõppemise järel kolm aastat; pärast alla viieaastase vangistuse ära kandmist kehtib karistus viis aastat.

2014. aastal tehti JM andmetel otsus 1519 väärteo suhtes, millest 1049 väärteo puhul üldmenetluses ja 425 väärteo puhul kiirmenetluses. Väärteomenetlus lõpetati 45 juhtumi puhul, valdavalt seoses kuriteo tunnuste ilmumisega. Hoiatamismenetlust teadaolevalt ei kohaldatud.²⁴

Tabel 3. Alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtimise eest määratud karistuste liigiline jaotus ja keskmised karistused 2011–2014* (% kõikidest karistatutest)

	Osakaal (%)				Aritmeetiline keskmine (eurodes, kuudes)			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Rahatrahv	97	95	96	96	232	262	268	293
Juhtimisõiguse äravõtmine põhikaristusena	3	5	4	4	3,5	3,8	3,4	4,3
Juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena	9	10	7	6	4,2	4,4	3,8	3,4

* 2014: 11 kuu andmed

Vaadeldaval perioodil on järk-järgult suurenenud keskmine rahatrahv (2014. aastal oli see 26% suurem kui 2011. aastal), kuid juhtimisõiguse äravõtmise kestuses suuri muutusi pole. Juhtimisõigus on ära võetud kõige sagedamini 3–4 kuuks.

2.1.2. Joobes sõidukijuhtimise väärteod

Joobes sõidukijuhtimise väärteo eest saab põhikaristusena karistada rahatrahviga, juhtimisõiguse äravõtmisega või arestiga; samuti saab juhtimisõiguse äravõtmise määrata lisakaristusena. Alates 1. jaanuarist 2012 saab väärtegude puhul aresti süüdlase nõusolekul asendada ÜKT-ga (varem oli ÜKT määramine võimalik vaid kuriteo eest kuni kaheaastase vangistuse mõistmisel). Ühele päevale arestile vastas kuni 31.12.2014 kaks tundi ÜKT-d (alates 01.01.2015 üks tund); selle tegemiseks määrab kohus tähtaja, mis võib olla maksimaalselt 12 kuud.

Joobes sõidukijuhile karistuse määramisel arvestab politsei rikkumise raskust (sh seda, kas samal ajal kaasnes ka muud liiki rikkumisi), varasemate rikkumiste esinemist, varasemate kohustuste täitmist (nt rahatrahvide tasumist). Aresti taotlemist kaalutakse juhul, kui isikul oli samaaegselt mitu rasket rikkumist (nt sõitis isik joobes ja juhtimisõiguseta), tegu oli korduva samasuguse või muu raske rikkumisega (nt juhtimisõiguseta sõitmine) ning varasemad kergemad karistused (rahatrahv, juhtimisõiguse äravõtmine) ei ole isiku liikluskäitumisele mõju avaldanud.

2014. aastal tehti JM andmetel otsus 2861 väärteo suhtes, millest 2663 väärteo puhul üldmenetluses ja 33 väärteo puhul kiirmenetluses. Väärteomenetlus lõpetati 165 juhtumi puhul, valdavalt seoses kuriteo tunnuste ilmumisega. Hoiatamismenetlust teadaolevalt ei kohaldatud.²⁵

Järgnevalt esitatakse määratud karistuste andmed aastate 2011–2014 kohta – vt tabel 4.²⁶ Juhtimisõiguse äravõtmist kajastavate andmete puhul tuleb arvestada, et pole teada, kui paljudel rikkujatel juhtimisõigus eelnevalt oli ja seda sai ära võtta.

²⁴ Päring õiguskaitses infosüsteemist 07.04.2015.

²⁵ Sama.

²⁶ Andmed üksikute karistusliikide osakaalust ei tarvitse olla täpsed erinevate andmeallikate kasutamise tõttu (vt joonealune märkus eespool). Arestide ja ÜKT keskmine kestus 2013–2014 on ligikaudne (leitud mittetäielike andmete põhjal).

Tabel 4. Joobes sõidukijuhtimise väärtete eest määratud karistuste liigiline jaotus ja keskmised karistused 2011–2014* (% kõikidest karistatutest; osakaalud ligikaudsed ja ümardatud)

	Osakaal (%)				Aritmeetiline keskmine**			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Rahatrahv	83	78	76	82	651	691	736	763
Arest (v.a asendamine ÜKT-ga)	8	10	11	9	...	...	12,8	14,4
ÜKT	x	2	4	4	x	30	30	31
Juhtimisõiguse äravõtmine põhikaristusena	8	11	9	6	5,3	5,6	5,2	5,4
KOKKU (%)	100	100	100	100	x	x	x	x
Juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena	33	33	26	32	4,6	4,6	4,4	4,5

* 2014: 11 kuu andmed

** Ühikud: rahatrahv eurodes, juhtimisõiguse äravõtmine kuudes, arest päevades, ÜKT tundides

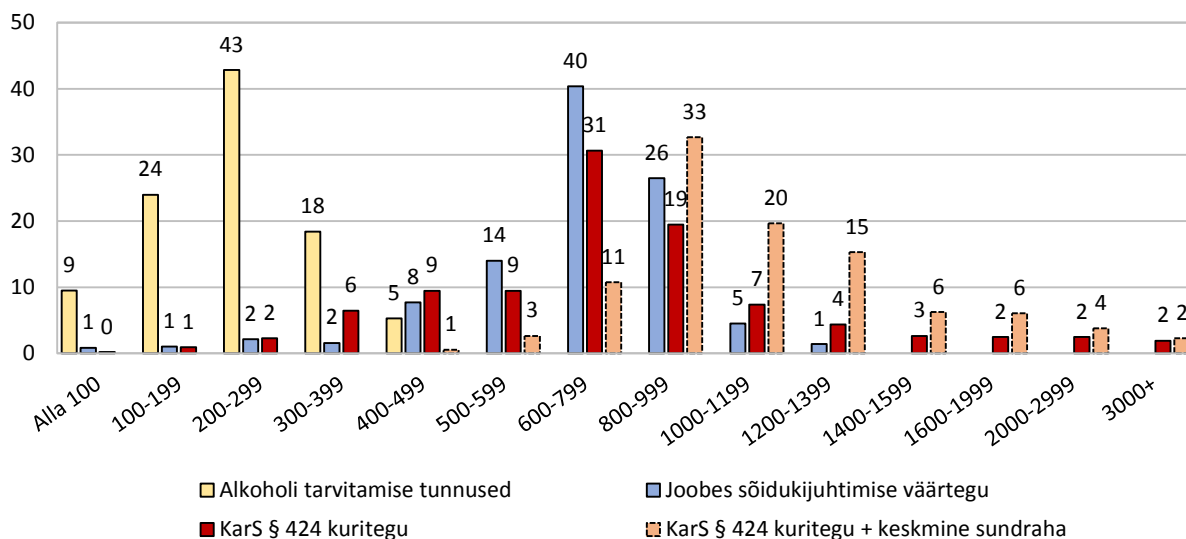
Karistustest domineerib rahatrahv, mis on määratud ligikaudu neljale viiendikule sõidukijuhtidele. Juhtimisõigus on põhikaristusena ära võetud 8–11% sõidukijuhtidel. Samas suurusjärgus on olnud arestiga (v.a ÜKT) karistatute osakaal. ÜKT-ga karistatuid on olnud 2–4%. Juhtimisõigus võeti põhi- või lisakaristusena ära kokku suurusjärgus 40% karistatutel. Karistuste liigilises struktuuris suuri muutusi ei ilmne (kui mitte arvestada ÜKT lisandumist), kuid mittetäielikud andmed arestide ja ÜKT osas ei luba üksikuid aastaid omavahel täpselt võrrelda

Vaadeldaval perioodil on järk-järgult suurenenud rahatrahvid: 2014. aasta keskmine (763 eurot) oli 17% võrra suurem 2011. aasta tasemest. Arestide (v.a asendamine ÜKT-ga) keskmine kestus on olnud ligikaudu 13–14 päeva; ÜKT keskmine kestus on olnud 30–31 tundi²⁷. Juhtimisõigus on ära võetud keskmiselt 4–5 kuuks; põhikaristusena on juhtimisõigus ära võetud keskmiselt kuni ühe kuu võrra pikemaks ajaks kui lisakaristusena.

Joonisel 11 näidatakse rahatrahvide jaotust 2011. aastal koos joobes sõidukijuhtimise kuritegude eest mõistetud rahaliste karistustega (vt kõiki kuriteokaristusi tagapool). Rahatrahvidest 40% ning rahalistest karistustest 31% jäi vahemikku 600–799 eurot. Kui arvestada rahalistele karistustele juurde keskmise sundraha, jäi rahaliste kohustuste kogusumma kõige sagedamini vahemikku 800–999 eurot (ligikaudu 1/3 juhtudel).²⁸

²⁷ Arestide puhul on arvestatud ka valdavalt 1–2 päeva kestnud kinnipidamisi, millele järgnes ÜKT; need on ÜKT kestusest maha arvatud.

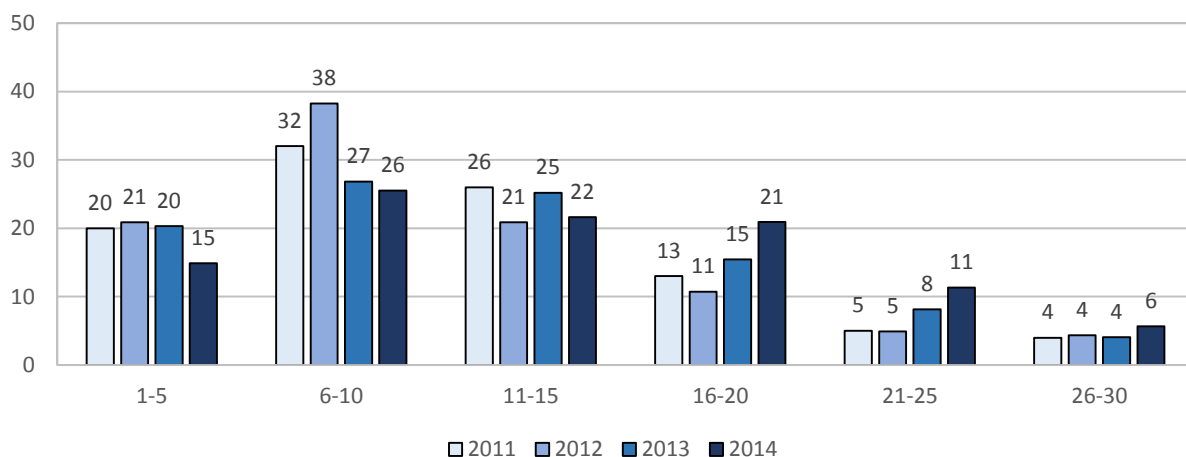
²⁸ Arvestatud on 2011. aastal registreeritud joobes sõidukijuhtimise väärtete kõiki teadaolevaid karistusi. Joobes sõidukijuhtimise kuritegude puhul tuginetakse 2011. aastal jõustunud kohtuotsuste valimile (ilma liitkaristusteta). Rahaliste karistuste puhul on arvestatud kokku reaalsed ja tingimisi karistused: lisaks näidatakse ligikaudne rahaliste kohustuste jaotus, kui lisada rahalistele karistustele keskmine sundraha (2011. aastal 327 eurot). Iga rahalise karistuse kohta eraldi pole sundraha suurus teada, seetõttu kasutatakse keskmist kõikide puhul.



Joonis 11. Joobes sõidukijuhtimise süütegude eest määratud rahatrahvide ja rahaliste karistuste jaotus ning rahaliste karistuste ligikaudne jaotus koos sundrahaga 2011. aastal (%; eurodes)

Joobes sõidukijuhtimise väärteo eest määratud arest (v.a asendamine ÜKT-ga) on jäänud sagedamini vahemikku 6–15 päeva – joonis 12. 2014. aastal arestide osakaal karistustest langes; samas tõusis arestide mediaan 15 päevale (2013: 12 päeva) ning vähemalt 16 päeva kestvate arestide osakaal tõusis 38%-le (2013: 28%).²⁹

Politsei poolt taotletud ja kohtu poolt tegelikult määratud arestide kestus on võrreldud 2012. aasta esimest poolaastat käsitlevas ülevaates.³⁰ Sel perioodil moodustas kohtu poolt määratud arestide pikkus keskmiselt 75% politsei poolt taotletud arestipäevade arvust.



Joonis 12. Joobes sõidukijuhtimise väärteo eest määratud arestipäevade arv 2011–2014 (%; v.a asendamine ÜKT-ga)³¹

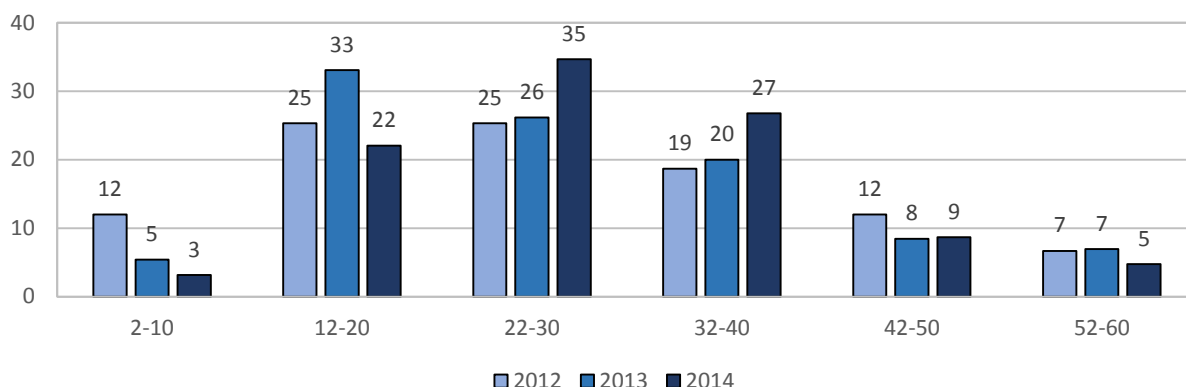
²⁹ 2011. ja 2012. aasta andmed pole siinkohal võrdlemiseks piisavalt täpsed.

³⁰ Ahven, A. (2012). Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Justiitsministeerium.

<http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-suuteod-2012-aasta-ii-poolaastal>

³¹ 2011–2012 andmed on ligikaudsed. 2013–2014 arestid hõlmavad ka valdavalt 1–2 päeva kestnud areste enne ÜKT-ga asendamist; 2012. aasta puhul on see ebaselge. Arvestatud kuni 23.12.2014 jõustunud kohtuotsuseid.

Aresti asemel määratud ÜKT kohustus on enamasti jäänud vahemikku 12–30 tundi – joonis 13. ÜKT kohustuste mediaan oli 2014. aastal 30 tundi (2013: 29 tundi). Vähemalt 32 tundi kestvate kohustuste osakaal moodustas 2014. aastal 40% (2013: 35%).³²



Joonis 13. Joobes sõidukijuhtimise väärteto eest määratud ÜKT tundide arv 2011–2014 (%)³³

Joobes sõidukijuhtimise eest aresti või ÜKT-ga karistatud isikutest oli enamik samal ajal toime pannud veel ühe või mitu muud liiklusrikkumist (muud liiki karistuste puhul seda ei analüüsitud) – tabel 5.

Tabel 5. Joobes sõidujuhtimise väärteto eest 2013–2014 arestiga või ÜKT-ga karistatute poolt samal ajal sagedamini toime pandud muud liiklusrikkumised (% karistatutest)³⁴

	Arest (v.a ÜKT)		ÜKT	
	2013	2014	2013	2014
Sõidukijuhtimine ilma juhtimisõigusega (LS § 201) kokku	63	71	57	75
- juhtimisõigust pole olnud (lg 1)	11	9	15	11
- juhtimisõigus on ära võetud (lg 2)	53	62	42	64
Puudub kehtiv tehnõulevaatus (LS § 207)	7	8	4	6
Lubatud sõidukiiruse ületamine (LS § 227)	7	8	8	5
Peatamise märguande eiramine (LS § 234)	5	6	7	4
Liiklusnõuete muu rikkumine (LS § 242)	9	6	2	2
Liikluskindlustuse lepingu ja poliisita sõiduki juhtimine ³⁵	9	8	5	10
Isikute arv	350	269	130	127

Juhtimisõigus võeti 2011. aastal joobes sõidukijuhtimise väärteto põhikaristusena ära kuni neljaks kuuks 46% juhtudel ning 6–12 kuuks 54% juhtudel – joonis 14. Lisakaristusena võeti juhtimisõigus ära kuni neljaks kuuks 61% juhtudel ning 5–12 kuuks 39% juhtudel.³⁶ KarS § 424 kuriteo lisakaristusena võeti juhtimisõigus ära kuni neljaks kuuks 72% juhtudel ning 6–12 kuuks 28% juhtudel; seega on joobes sõidukijuhtimise kuriteo puhul juhtimisõiguse äravõtmise keskmine kestus olnud lühem kui analoogilise väärteto puhul. Olenemata süüteo liigist pole teada, kui paljudel juhtimisõigus oli olemas ja seda üldse sai ära võtta.

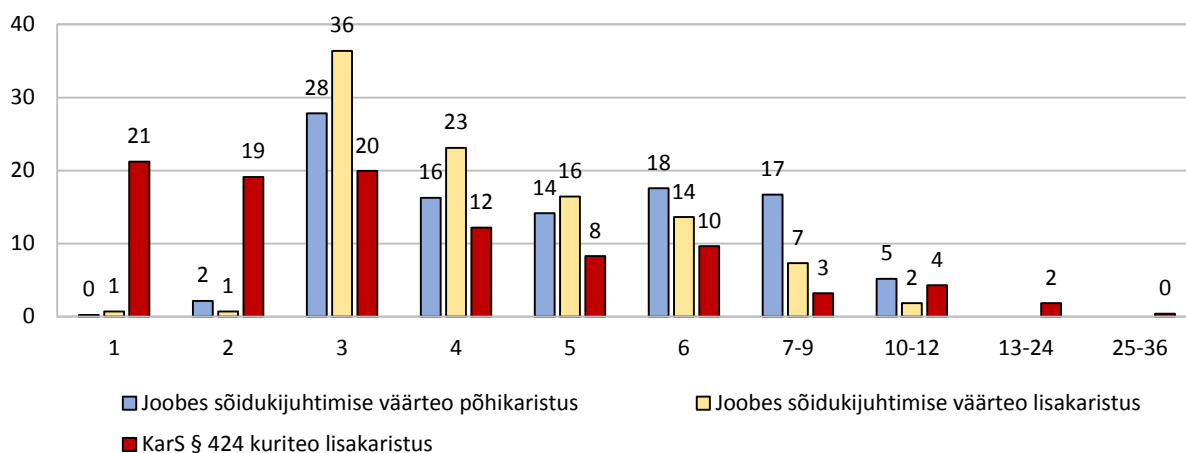
³² Andmed ÜKT kestusest ei hõlma lühiajalisi areste, mis võisid eelneva kohtuotsusele aresti ÜKT-ga asendamiseks. Arvestatud kuni 23.12.2014 jõustunud kohtuotsuseid.

³³ Vt eelmist märkust.

³⁴ Arvestatud kuni 23.12.2014 jõustunud kohtuotsuseid.

³⁵ Liikluskindlustuse seaduse § 66¹ lg1 (kuni 30.09.2014); alates 01.10.2014 § 81.

³⁶ Andmed pole täpselt võrreldavad eespool tabelis 4 kasutatud andmetega juhtimisõiguse äravõtmise keskmisest kestusest.



Joonis 14. Juhtimisõiguse äravõtmine joobes sõidukijuhtimise väärtegade ja kuritegude põhi- või lisakaristusena 2011. aastal (tulbad näitavad protsentuaalset jaotust, horisontaalteljel kestus kuudes)

Kokkuvõttes domineerivad joobes sõidukijuhtimise väärtegade puhul rahatrahvid, kuid ka kümnendikuni ulatuv arestide osakaal on üpris kõrge. Karistuse määra puhul lähtutakse eelkõige sanktsiooni keskmisest määrast, mille tõttu on karistused joobes sõidukijuhtimise eest Eestis elatustaset arvestades küllalt kõrged. Oportuuniteedi ning hoiatusmenetluse võimalusi on kasutatud väga vähe, kuigi esimese puhul võimaldaks seadus võtta inimesel endale ravikohustuse ning alates 2015. aastast ka sotsiaalprogrammis osalemise kohustuse. Hoiatusmenetluse (alates 2015. aasta märtsist menetluse alustamata jätmise võimalust) võiks menetlusressursi ning ülekriminaliseerimise vältimise nimel kasutada juhtumites, kus varasemaid rikkumisi pole ning inimesel on alkoholi tarvitamise tunnused ehk nn jääknähud. Ühtse karistuspraktika kõrval on väärtuseks ka seaduses antud karistus- ja menetlusalternatiivide asjakohane kasutamine.

2.1.3. Jaanipäeva-arestid 2012-2014

Viimastel aastatel on politsei teatud perioodidel (nt jaanipäeva eel) avalikkust teavitanud, et joobes sõidukijuhti võidakse suure tõenäosusega karistada arestiga.³⁷ Eriti aktiivselt tehti seda 2012. aasta juunis, mil arestiga karistati suhteliselt palju isikuid. Käesoleva analüüsi raames pakub huvi, kas arestide nõ aktiivse kohaldamise perioodil 24.–25. juunil 2012 rikkumise toime pannud ja arestiga karistatud isikud erinevad oma liikluskäitumiselt teistest samal aastal arestiga karistatud isikutest ning kas taoline praktika on tulemuslik.

24.–25. juunil 2012 toime pandud rikkumise eest karistati arestiga 42 isikut, mis moodustas ligikaudu poole rikkujate koguarvust nendel päevadel; samas ülejäänud päevadel juunis tabatud rikkujatest karistati arestiga vaid 8%. 24.–25. juuni rikkumise eest arestiga karistatute keskmine joobeaste sarnanes muul ajal juunis rikkumise toime pannud ja arestiga karistatud isikutega (0,50 mg/l hingeõhus).³⁸

Arestide taotlemisel ja määramisel rikkumiste koguarvuga võrreldes ilmnemise märgatavad piirkondlikud erinevused: kui Ida politseiprefektuuri (PP) teeninduspiirkonnas 24.–25. juuni rikkumise eest määratud arestide arv moodustas 86% ja Lõuna PP teeninduspiirkonnas 55%

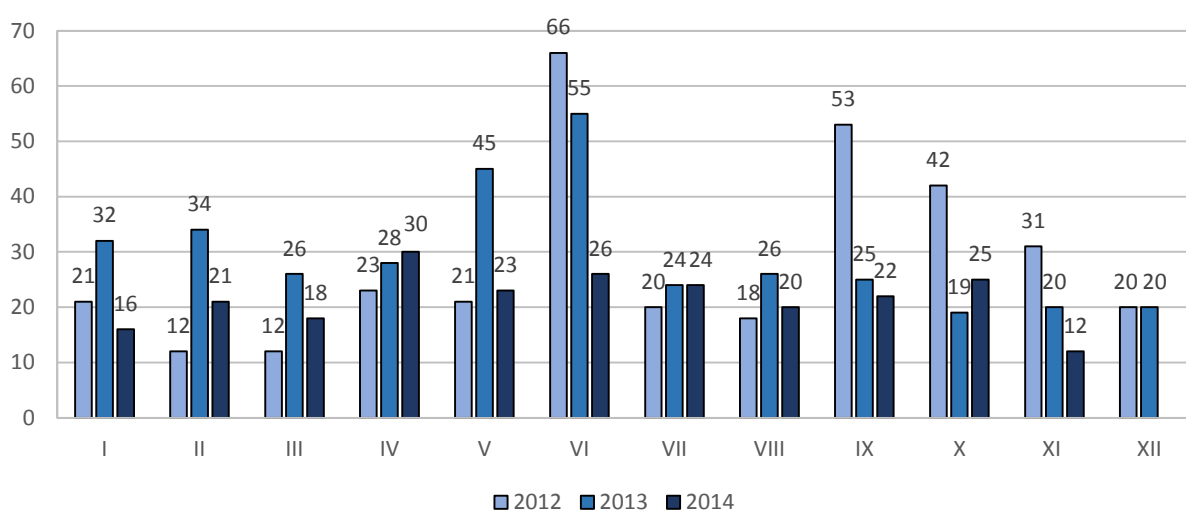
³⁷ Postimees 21.06.2012: <http://www.postimees.ee/883426/jaaniajal-tabatud-roolijoodikud-saadetakse-arestimajja>; Delfi 16.06.2013: <http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/roolijoodikuid-ootab-ka-sel-jaanipaeval-kindel-soit-arestimajja?id=66206676>; PPA pressiteade 20.06.2013: <https://www.politsei.ee/et/pressile/uudiste-arhiiv/uudis.dot?id=273337>; Delfi 20.06.2014: <http://www.delfi.ee/archive/politseiblogi-vota-jaanipaeva-moistusega?id=68921229>.

³⁸ Valdavalt kontrollitakse joovet alkoholi sisaldust väljahingatavas hingeõhus mõõtvate täppisalkomeetritega ning ka joobe määr juhtumite kirjeldustes on sel juhul antud mg/l. Juhul kui vereproovide näite andmestikus pole, näitajaid ei teisendata.

rikkumiste koguarvust samal ajal, siis Põhja PP teeninduspiirkonnas oli vastav näitaja 19% ning Lääne PP teeninduspiirkonnas 10% (näitajad on ligikaudsed, kuid nende täpsus on piisav piirkondlike erinevuste esiletoomiseks).

24.–25. juuni rikkumise eest arestiga karistatud isikute puhul oli eelnenud ja järgnenud kalendriaastatel joores sõidukijuhtimise väärteolt või kuriteolt tabatud isikute osakaal 2–3 korda väiksem kui nende puhul, kes olid rikkumise toime pannud muul ajal 2012. aastal. See näitab, et 24.–25. juuni rikkumise eest arestiga karistatute seas oli küllalt palju neid, kellele muul ajal poleks samasuguse rikkumise eest aresti taotletud ning võib arvata, et ka ilma aresti kohaldamata oleks nende puhul uute rikkumiste arv jäänud suhteliselt väikeseks.

Joores sõidukijuhtimise väärteo eest arestide kohaldamist kuude kaupa aastatel 2012–2014 kajastab joonis 15. 2012. aastal määrati juunis ja septembris areste teiste kuudega võrreldes märksa rohkem. 2013. aastal määrati kõige rohkem areste samuti juunis, kuid erinevused kuude vahel olid väiksemad.



Joonis 15. Joores sõidukijuhtimise eest 2012–2014 määratud arestide arv (v.a asendamine ÜKT-ga; kohtumenetluse alguse kuupäeva järgi)

2014. aasta praktika oli võrreldes kahe eelnenud aastaga märksa ühtlasem ning juuni enam esile ei tõusnud. Juunis–juulis 2014 taotles politsei kohtult aresti määramist kokku 62 joores sõidukijuhtimist puudutanud väärteoasjas (neist 37 hõlmas ka muud liiki rikkumisi). Kohus määras aresti 60 juhul, millest asendati arest ÜKT-ga viiel juhul; taotletud aresti asemel määrati rahatrahv kahel juhul.³⁹

Kolme viimase andmed arestide kohaldamisest näitavad, et üldjuhul on kohus politsei taotluse aresti kohaldamiseks kinnitanud. Samas on politsei poolt arestide taotlemise praktika olnud mõnevõrra muutlik, lähtudes eriti 2012. aastal lisaks tavapärasele kriteeriumidele teatud perioodidel ka muudest teguritest.

Kokkuvõttes võib järeldada, et selline kampaania korras karistamine on vastuolus isikute võrdse kohtlemise põhimõttega; samuti pole alust eeldada, et sellel oleks oluline üldpreventiivne efekt konkreetsetel päevadel või eripreventiivne efekt tuleviku rikkumiste ärahoidmisel. Päriselus ei peetud ka alati kinni meedias välja öeldud lubadustest joores juhtidele aresti taotlemise osas. Joores sõidukijuhte liikluses ei saa teatud päevadel pidada sedavõrd palju ohtlikumaks kui teistel

³⁹ PPA andmed kohtusse saatmise kuupäeva järgi; seetõttu erineb arestide arv (55) juuni ja juuli summast joonisel (50).

päevadel, et karistuse valikul peaks loobuma tavapäraestest kriteeriumidest. Praeguseks on politsei eelkirjeldatud praktikast loobunud.

2.2. Joobes sõidukijuhtimise kuriteo eest mõistetud karistused

Riigi peaprokuröri juhise kohaselt on KarS § 424 kuritegudes avalik menetlushuvi olemas ning sellest tulenevalt lõpetatakse kriminaalmenetlus otstarbekusest üsna harva.⁴⁰ 2011. aastal lõpetati menetlus kriminaalmenetluse seadustiku (KrMS) § 201 alusel materjalide saatmisega alaealiste komisjonile neljas kuriteos, KrMS § 202 alusel avaliku menetlushuvi puudumise tõttu neljas kuriteos ja KrMS § 203 alusel karistuse ebaotstarbekuse tõttu (isikule mõisteti raskem karistus mõne teise kuriteo eest) 12 kuriteos. 2014. aastal lõpetati menetlus KrMS § 202 alusel kahes kuriteos ja KrMS § 203 alusel 11 kuriteos.

Joobes sõidukijuhtimise kuriteos (KarS § 424) mõisteti süüdi 2011. aastal 3317 isikut, 2012. aastal 3197 isikut ja 2013. aastal 3047 isikut (sh liitkaristusega isikud ja erinevates kohtuotsustes korduvad isikud). Ühel korral 2013. aastal mõisteti niisuguse kuriteo eest süüdi 2906 isikut, kaks korda 69 isikut (2%) ja kolm korda üks isik; kordumatuid süüdimõistetuid oli kokku 2976 (2012. aastal 3038).

Lisaks KarS § 424 kuriteo eest karistamisele karistati 2013. aastal sama kohtuotsusega KarS § 329 alusel karistuse kandmisest kõrvalehoidumise eest 34 kordumatut isikut (sel juhul oli isikut varem kohtuotsusega juhtimisõigus ära võetud⁴¹).

Kohaldatud karistuste liigilise jaotuse ja karistumäärade kirjeldamisel tuginetakse järgnevalt 2011. aastal jõustunud kohtuotsuste valimile (N=1648). Valim ei hõlma liitkaristusi, mille puhul oleks raske eristada joobes sõidukijuhtimise kuriteo eest mõistetud karistust samaaegselt teiste kuritegude eest mõistetud karistustest. Tõenäoliselt oli liitkaristuste puhul reaalse vangistusega karistatute osakaal suurem (sh varasemate tingimisi karistuste täitmisele pööramise tõttu), mistõttu valimi andmestik ei esinda täpselt kõikide süüdimõistetute karistuste jaotust. Käesoleva analüüsi seisukohal ei oma see olulist tähtsust, kuna peamist huvi pakub erineval viisil karistatud isikute gruppide omavaheline võrdlus.

Karistusliikidest domineeris tingimisi vangistus, millega karistati 60% isikutest; osakaalult järgnes reaalne rahaline karistus, millega karistati 29% isikutest – tabel 6. Reaalse vangistusega karistatute osakaal valimis oli kaks protsenti.

Tabel 6. KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal mõistetud karistuste jaotus ja keskmised karistumäärad

	Osakaal karistustest (%)	Mediaan	Aritmeetiline keskmine	Isikute arv valimis
Tingimisi rahaline karistus	3	640 eurot	864 eurot	56
Reaalne rahaline karistus	29	723 eurot	876 eurot	473
Tingimisi vangistus	60	3 kuud	3,9 kuud	988
ÜKT	6	240 tundi	314 tundi	93
Reaalne vangistus	2	4 kuud	4,7 kuud	38
KOKKU	100	x	x	1648
Lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine	67	3 kuud	3,9 kuud	1099

⁴⁰ <http://www.prokuratuur.ee/et/kriminaalmenetlus/riigi-peaprokurori-juhised>

⁴¹ KarS § 329 alusel karistati vaid neid, kellelt oli väärteo või kuriteo eest juhtimisõigus varem ära võetud kohtuotsusega, kuid arvesse ei tulnud juhtimisõiguse äravõtmine väärteo eest kohtuvälise menetleja (politsei) poolt. Alates 01.01.2015 ei puuduta KarS § 329 enam väärteo eest määratud lisakaristuse täitmisest kõrvalehoidumist. Üht isikut karistati 2013. aastal KarS §-de 424 ja 329 alusel kaks korda.

Kohtu poolt mõistetud karistusest tingimisi vabastamise aluseid ei luba olemasolev andmestik täpselt kirjeldada. Määratud katseaja pikkuse põhjal saab vaid öelda, et 2011. aastal mõistetud vangistusest tingimisi vabastatud süüdimõistetutest vähemalt 57% vabastati KarS § 74 alusel koos isiku allutamise ja käitumiskontrolliga.

Tingimisi vangistuse korral määrati katseajaks sagedamini 1,5 aastat (45%), kolm aastat (43%) või kaks aastat (11%); harva muu tähtajaga katseae. Tingimisi rahalise karistuse korral määrati katseajaks alati kolm aastat. Katseae 1,5 aastat viitab vabastamisele KarS § 74 alusel koos käitumiskontrolliga, kuid andmestik ei luba tingimisi vabastamise aluseid täpsemalt kirjeldada.

KarS § 424 kuriteo lisakaristusena võeti juhtimisõigus ära 67% süüdimõistetutel, kuid pole teada, kui paljudel juhtimisõigus puudus ja seda ei saanudki ära võtta (on ilmne, et reaalse vangistuse puhul oli juba varem juhtimisõiguse jätud isikute osakaal suurem kui nt rahalise karistuse puhul).

Kõige pikemaks ajaks võeti juhtimisõigus ära reaalse vangistusega karistatud isikutelt, kelle puhul oli süütegude korduvus muud liiki karistusega isikutega võrreldes ilmselt suurem ning tõenäoliselt mõjutas see asjaolu ka juhtimisõiguse äravõtmise kestust – tabel 7.

Rahaliste karistuste jaotust ja juhtimisõiguse äravõtmise kestust kajastatakse koos väärtekaristustega eespool joobes sõidukijuhtimise väärtegusi käsitlevas osas.

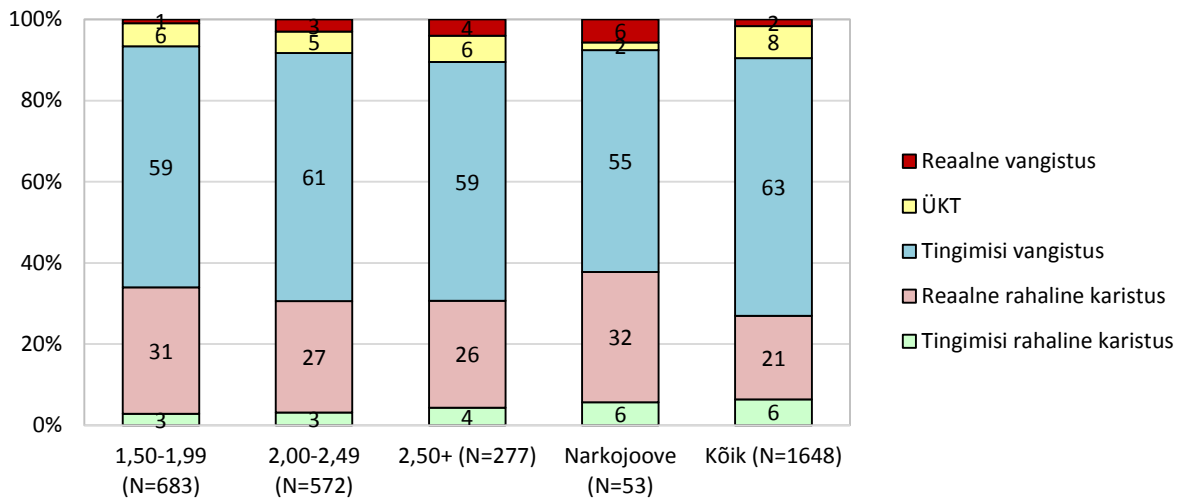
Tabel 7. KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal mõistetud põhikaristus ja lisakaristusena juhtimisõiguse äravõtmine

	Juhtimisõigus võeti ära (% karistatutest)	Juhtimisõiguse äravõtmise kestus (kuudes)		Isikute arv valimis
		Mediaan	Aritm. keskmine	
Tingimisi rahaline karistus	50	1	1,8	56
Reaalne rahaline karistus	73	2	2,9	473
Tingimisi vangistus	66	3	4,1	988
ÜKT	57	4	5,1	93
Reaalne vangistus	53	12	12,5	38
KOKKU	67	3	3,9	1648

Suuri erinevusi karistusliikide osakaalus joobe raskusest olenevalt pole, kuigi vere alkoholisalduse korral vähemalt 2 mg/g on reaalse rahalise karistustega isikute osakaal veidi väiksem kui kergema joobe korral – tabel 8 ja joonis 16. Narkojoobes isikute arv on liiga väike kindlate järelduste tegemiseks.

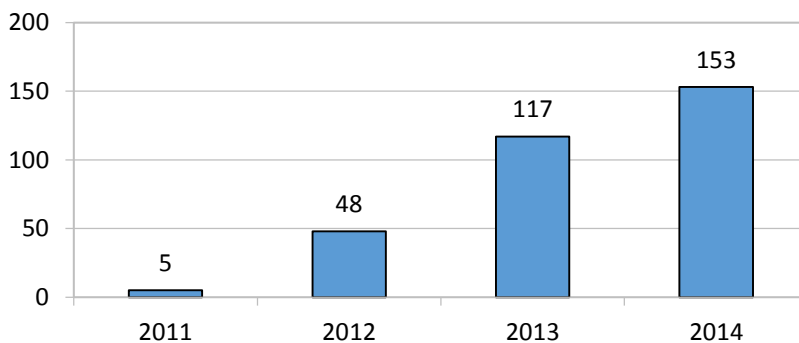
Tabel 8. KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal mõistetud karistuste jaotus joobe liigi ja raskuse järgi (%)

	Vere alkoholisaldus mg/g			Narko-joove	Joove pole teada	KOKKU	Isikute arv valimis
	1,50–1,99	2,00–2,49	2,50 või enam				
Tingimisi rahaline karistus	3	3	4	6	6	3	56
Reaalne rahaline karistus	31	27	26	32	21	29	473
Tingimisi vangistus	59	61	59	55	63	60	988
ÜKT	6	5	6	2	8	6	93
Reaalne vangistus	1	3	4	6	2	2	38
KOKKU	100	100	100	100	100	100	x
Isikute arv valimis	683	572	277	53	63	x	1648



Joonis 16. KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal mõistetud karistused jooke liigi ja alkoholi jooke raskuse järgi (%; liitkaristusteta)

KarS § 424 kuriteo mõjutusvahendina on viimastel aastatel järjest sagedamini kohaldatud sõiduki konfiskeerimist. 2014. aastal konfiskeeriti 153 sõidukit, mis on üle kolme korra enam kui 2012. aastal (48 sõidukit) – joonis 17. Konfiskeerimise puhul võis põhikaristus olla sarnasele rikkujale tavaliselt kohaldatavast ka mõnevõrra kergem, kuid täpsem analüüs jooke sõidukijuhtimise kuritegude puhul konfiskeerimistega seotud karistuste kohta praegu puudub.



Joonis 17. KarS § 424 kuriteo eest konfiskeeritud sõidukite arv 2011–2014

KarS § 424 kuriteos süüdi mõistetud isikutele on kriminaalhooldusel viibimise ajal ja ka vanglates pakutud kümnetunniste liiklusohutusprogrammide (LOP) läbimist, kuid võrreldes süüdimõistetute koguarvuga on sellega hõlmatud isikute arv jäänud suhteliselt väikeseks. 2012. aastal suunati programmi 306 isikut, kellest läbis programmi 266 isikut ja katkestas 40 isikut; 2013. aastal suunati programmi 327 isikut, kellest läbis programmi 291 ja katkestas 36 – seega on LOP-i läbinute osakaal moodustanud umbes kümnendiku kordumatute süüdimõistetute arvust. LOP-i mõju uute süütegude ärahoidmisel pole olnud võimalik hinnata – vt lähemalt JM poolt 2008. aastal läbi viidud analüüsis.⁴²

⁴² Tammiste, B., Ahven, A., Kruusement, A. (2008) Jooke sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Justiitsministeerium. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/jooke-soidukijuhtimise-est-kriminaalhooldusele-suunatud-isikute-liiklusohutusprogrammis-osalemise>

Kokkuvõttes erineb karistuspraktika joores juhtimise kuritegude puhul väärtegudest märkimisväärselt. Kui esimese puhul domineerib rahaline karistus, siis teise puhul tingimisi vangistus. Ilmselt on üks põhjuseid selleks varasemate rahalise iseloomuga karistuste olemasolu ning sellest tulenev soovimatus samaliigilist karistust korrata. Teine tegur võib olla aga see, et kriminaalmenetluse tulemusena lisanduv sundraha ja menetluskulude tasumine kohustus on juba iseenesest suureks rahaliseks koormaks Eesti elatustaseme juures; seega pole rahalise karistuse mõistmine ning täitmine paljudel juhtudel lihtsalt realistlik.

Karistusalternatiivide puhul tuleks senisest enam püüda tagada nende eripreventiivset mõju ning pöörata tähelepanu joores määradele. Vanglas või kriminaalhoolduses tuleks pöörata enam tähelepanu joores juhtimise kõige raskemale sihtgrupile, milleks on korduvalt raskes joores tabatud sõidukijuhid – praegu ei rakendata neile sobivat programmi. Samuti on probleemiks seni alkoholiravi süsteemi puudumine Eestis, mis ei võimalda kriminaalhoolduse lisatingimusena vastava ravi piisavalt laialdast ja tulemuslikku rakendamist.

Oportuniteedi rakendamine, eelkõige KrMS § 202 osas, on lähtuvalt kehtivatest juhistest harv. Samuti ei võeta menetlus- ja karistuspraktikas arvesse joores määra, ehkki samas on piisavalt alust sellele suurema tähelepanu pööramiseks. Näiteks võiks kaaluda KarS § ~~202–424~~ sanktsioonimäärade eristamist vastavalt sellele, kas tegu on korduva joores sõidukijuhtimise kuriteoga ning raske joores või siis võiks lubada menetluse lõpetamist KrMS § 202 alusel olukorras, kus isikul varasemaid karistusi pole ning tegu on keskmise joores – see aitaks tagada sanktsiooni proportsionaalsust teo ohtlikkusega, võimaldaks vältida ülekriminaliseerimist ning hoida kokku menetlusressursse.

3. Süütegude korduvuse arvestamine karistuse määramisel

3.1. Väärteod

Joobes sõidukijuhtimise väärtegude näitel selgitati eri variantides, kuid võrd kajastub varasem alkoholi tarvitamisega tunnustega või joobes sõidukijuhtimine karistuse määramisel. Siinjuures on tähtis arvestada, et arvesse ei võetud võimalikke muid samal ajal toime pandud liiklusrikkumisi (nt juhtimisõiguseeta sõidukijuhtimine) ega täitmata jäänud kohustusi (nt rahatrahvide tasumata jätmist) – niisuguste asjaolude esinemine võis samuti mõjutada karistuse liiki ja raskust.

Esimese variandina võeti vaatluse alla isikud, kelle puhul oli 2011. aastal registreeritud ainult üks joobes sõidukijuhtimise väärtegu ning samal aastal polnud muid alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegusid. Vaadati, kuid mõjutas karistuse liiki 2010. aastal sarnaste süütegude esinemine (piirduti vaid rikkumisele eelnenud aastaga, et enamik väärteokaristusi poleks veel kustunud). Kokku oli niisuguseid isikuid ligikaudu 2800, kelle karistus oli teada (andmed pole täielikud).

2011. aastal toime pandud joobes sõidukijuhtimise väärteo eest karistati

- 2639 isikut, kel polnud 2010. aastal ühtegi alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegu. Neist karistati rahatrahviga 81%, põhikaristusena juhtimisõiguse äravõtmisega ligi 14% ning arestiga 5% (eeskätt aresti määramise puhul võis samaaegselt esineda ka muud liiki süütegusid ja/või olid varem määratud rahatrahvid tasumata);
- 42 isikut, kes olid 2010. aastal sõidukit juhtinud alkoholi tarvitamise tunnustega (kuid puudusid raskemad süüteod); neist karistati rahatrahviga 31 isikut (umbes kolm neljandikku), arestiga 7 isikut ja põhikaristusena juhtimisõiguse äravõtmisega 4 isikut;
- 88 isikut, kes olid 2010. aastal toime pannud joobes sõidukijuhtimise väärteo (kuid mitte kuritegu); neist karistati rahatrahviga 55%, põhikaristusena juhtimisõiguse äravõtmisega ligikaudu 13% ja arestiga ligikaudu 33%;
- 67 isikut, kes olid 2010. aastal toime pannud KarS § 424 kuriteo; neist karistati rahatrahviga ligikaudu pooli isikuid ning ülejäänutelt võeti ära juhtimisõigus või määrati arest⁴³.

Teise variandina vaadeldi isikuid, kelle puhul oli 2011. aastal registreeritud vähemalt kaks joobes sõidukijuhtimise väärtegu (253 isikut), et omavahel võrrelda 1. ja 2. rikkumise eest määratud karistusi. Teise samasuguse rikkumise puhul oli arestiga karistatute osakaal ligi kolm korda suurem kui esimese rikkumise puhul (vastavalt 37% ja 13%), juhtimisõigus võeti põhi- või lisakaristusena ära kaks korda sagedamini (vastavalt 37% ja 18%); samuti oli suurem keskmine määratud rahatrahv (vastavalt 830 eurot ja 744 eurot). Määratud aresti pikkuses ja juhtimisõiguse äravõtmise kestuses arvestatavaid erinevusi polnud, kuid juhtumite arv on liiga väike järelduste tegemiseks.

Kolmanda variandina võrreldi 2011. aastal ühe joobes sõidukijuhtimise väärteo toime pannud isikuid (3440 isikut) ning mitu niisugust süütegu toime pannud isikuid⁴⁴. Võrreldes ühe rikkumise toime pannud isikutega oli süüteo korduvalt toime pannud isikutele määratud keskmine rahatrahv suurem ning juhtimisõigus võeti ära pikemaks ajaks.

⁴³ Võimalike ebatäpsuste tõttu siinkohal arve ei näidata.

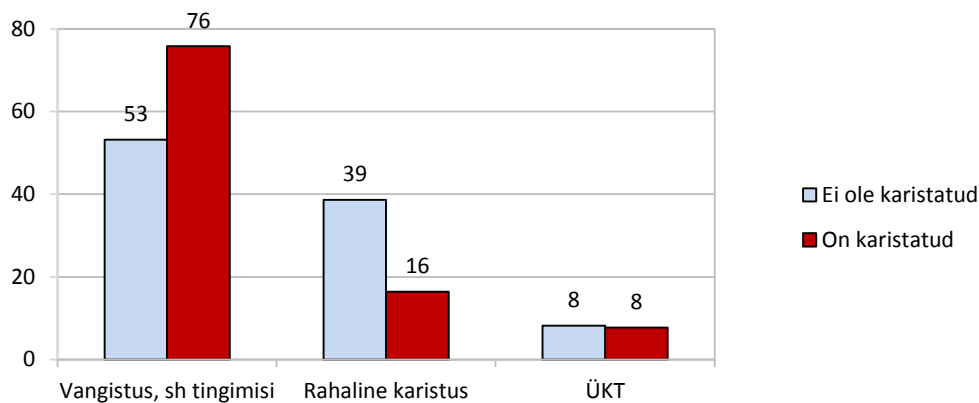
⁴⁴ 253 isikut; siin ei vaadatud süütegude järgnevust ning teiste süütegude esinemisel polnud teada nende raskus; arestide pikkusest kohta puuduvad täpsed andmed.

Seega näitab karistuspraktika, et kehtivate samaliigiliste karistuste olemasolu toob suurema tõenäosusega kaasa rahatrahvi asemel karistusena aresti määramise ning teatud juhtudel suurendab see ka karistuse määra.

3.2. Kuriteod

Joobes sõidukijuhtimise kuriteo eest karistamisel varasema kriminaalkorras karistuse arvestamist on käsitletud 2011. aastal koostatud analüüsis, mis põhines 2010. aasta kohtuotsuste valimil (kriminaalkorras karistuse puhul arvestati kõiki kuritegusid, mitte ainult KarS § 424).⁴⁵ Järgnevalt tuuakse sellest uuesti mõned andmed.

Analüüs näitas, et varem kriminaalkorras karistatud isikutele mõisteti vangistus (sh tingimisi vangistus, kuid arvestamata ÜKT-d) sagedamini kui kriminaalkorras karistamata isikutele – joonis 18. Vastupidine oli pilt rahaliste karistuste (sh tingimisi rahaline karistus): varem karistatud isikute puhul oli selle karistusliigi osakaal üle kahe korra väiksem.

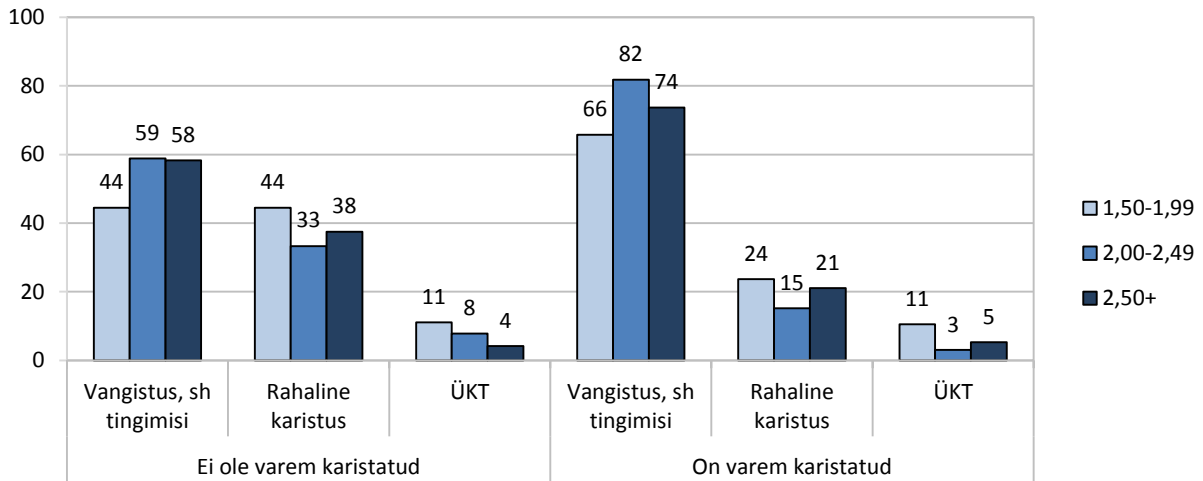


Joonis 18. KarS § 424 kuriteo eest 2010. aastal karistatud isikutele mõistetud karistuse liik ja isikute varasem kriminaalkorras karistus (%)

Sarnased trendid ilmneseid joobe raskust arvestades: sarnase joobeastme juures mõisteti kriminaalkorras karistatud isikutele vangistus sagedamini kui kriminaalkorras karistamata isikutele – joonis 19. Näiteks vere alkoholisisalduse korral 1,50–1,99 mg/g karistati varem karistamata sõidukijuhtidest vangistusega 44%, kuid varem karistatud sõidukijuhtidest 66%.

Vaadeldes eraldi varem karistamata ja varem karistatud isikuid oli kummagi grupi sees raskema joobe puhul vangistusega karistatud isikute osakaal suurem. Varem karistamata sõidukijuhtidest karistati vere alkoholisisalduse korral 1,50–1,99 mg/g vangistusega 44%, sellest raskema joobe korral aga 59%; varem karistatud isikute puhul olid need näitajad vastavalt 66% ja 79%.

⁴⁵ Ahven, A. (2011). Joobes sõidukijuhtimisega ning peatumismärguande eiramisega seotud süütegude analüüs. Justiitsministeerium. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimisega-ning-peatumismarguande-eiramisega-seotud-suutegude-analuus>



Joonis 19. KarS § 424 kuriteo eest 2010. aastal karistatud isikute varasem kriminaalkorras karistus, mõistetud karistuse liik ja joove kuriteo toimepanemisel (%; legend kajastab sõidukijuhi vere alkoholisisaldust mg/g)

Seega ka joobes juhtide kuritegude puhul suurendab varasem karistus vangistuse mõistmise tõenäosust ning vähendab rahalise karistuse tõenäosust. Samasuunaline on seos kuriteo raskusega: raskema joobe korral on nii varem karistamata kui ka varem karistatud isikute puhul vangistusega karistatud isikute osakaal suurem.

4. Joobes sõidukijuhtide retsidiivsus

4.1. Varasemad süüteod ja süütegude korduvus

Rikkujate liikluskäitumise prognoosimisel pakub huvi eeskätt joobes sõidukijuhtimise süütegude (sõidukijuhi vere alkoholisisaldus vähemalt 0,5 mg/g või narkojoove) korduvus: kas niisuguse süüteoga 2011. aastal tabatud isikute hilisemas liikluskäitumises on märgata seoseid varem (aastatel 2009–2010) eri raskusega süütegude esinemisega. Alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtimist registreeriti joobes sõidukijuhtimisega võrreldes suhteliselt vähe ning neid järgnevalt ei arvestata, et selgemini esile tuua just ohtlikumaid rikkumisi toime pannud isikute osakaalud.⁴⁶

Vaatlusperioodiks on aastad 2012–2013 tervikuna ning 2014. aasta jaanuar-september (edaspidi lihtsustatult: „2012–2014“). Võimalikult pikk ajaperiood annab juhtumite suurema arvu näol usaldusväärsemad tulemused.

Süütegude korduvust vaadeldi kahe grupi näitel:

- 1) isikud, kel oli 2011. aastal vähemalt üks joobes sõidukijuhtimise väärtegu, kuid ei olnud muid alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegu;
- 2) isikud, kel oli 2011. aastal ainult üks KarS § 424 kuritegu ning ei olnud muid alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegu.

Analüüsist ilmnas, et kummagi grupi puhul oli mistahes süüteo esinemisel aastatel 2009–2010 suurem tõenäosus panna toime uus süütegu pärast 2011. aastat, kusjuures eeskätt oli suurem kuriteo risk. Järgnevalt mõned näited aastatel 2012–2014 joobes sõidukijuhtimise süütegudest.

1. Isikutest, kes panid 2011. aastal toime vähemalt ühe joobes sõidukijuhtimise väärtegu ja ...
 - kellel polnud 2009–2010 ühtegi alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegu, tabati joobes sõidukijuhtimise süüteolt 16% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 9%);
 - kes olid 2009–2010 toime pannud joobes sõidukijuhtimise väärtegu (kuid mitte kuritegu), tabati joobes sõidukijuhtimise süüteolt 29% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 14%);
 - kes olid 2009–2010 toime pannud KarS § 424 kuriteo, tabati joobes sõidukijuhtimise süüteolt 32% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 19%).
2. Isikutest, kelle ainus teadaolev süütegu 2011. aastal oli üks KarS § 424 kuritegu ning ...
 - kellel polnud 2009–2010 ühtegi alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegu, tabati joobes sõidukijuhtimise süüteolt 19% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 14%);
 - kes olid 2009–2010 toime pannud joobes sõidukijuhtimise väärtegu (kuid mitte kuritegu), tabati joobes sõidukijuhtimise süüteolt 33% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 26%);
 - kes olid 2009–2010 toime pannud KarS § 424 kuriteo, tabati joobes sõidukijuhtimise süüteolt 36% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 28%).

Andmed näitavad, et alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegude kordumine kahe-kolme viimase aasta jooksul on selge indikaator suurenenud riskist panna ka

⁴⁶ Alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtimine on tegelikkuses märksa levinum kui seda näitab registreeritud juhtumite arv, kuna joobes sõidukijuhtimisega võrreldes esineb niisuguste sõidukijuhtimise puhul vähem väliselt märgatavaid rikkumisi. Nt võib osa joobes rooli asunud sõidukijuhtimistest olla roolis ajal, mil nende vere alkoholisisaldus jääb alla 0,5 mg/g, kuid juht kaine veel pole. Vt ka eespool osas „Joobes sõidukijuhtimise osakaal liikluses“ andmeid Soome kohta.

edaspidi toime uus süütegu. Samuti ilmneb, et mida suurem oli joove varasemal juhtumil, seda suurem oli uue süüteo toimepanemise tõenäosus. Uue väärteo toimepanemise tõenäosus suurem neil, kes olid toime pannud mitu (mistahes raskusega) süütegu, võrreldes üheainsa süüteo toime pannud isikutega.

Kuriteo toimepanemise risk aastatel 2012–2014 oli seda suurem, mida raskem oli 2011. aastal toime pandud süütegu – tabel 9.

Tabel 9. 2011. aastal süüteo toime pannud isikute osakaal, kes aastatel 2012–2014 tabati KarS § 424 kuriteolt (%)

Raskeim süütegu 2011	2012–2014 tabati KarS § 424 kuriteolt (%)
Sõidukijuhtimine alkoholi tarvitamise tunnustega (ainus süütegu)	5
Joobes sõidukijuhtimise väärtegu (ainus süütegu)	10
KarS § 424 kuritegu (ainus süütegu)	17
KarS § 424 kuritegu (esines veel vähemalt üks süütegu)	19

Joobe raskuse ja süütegude korduvuse seostele viitavad ka Soome andmed: sõidukijuhid vere alkoholisisaldusega vähemalt 1,2 mg/g panid uue süüteo (vere alkoholisisaldus vähemalt 0,5 mg/g) toime 2,5 korda suurema tõenäosusega kui kergemas joobes sõidukijuhid. Sõidukit korduvalt joobes juhtinud isiku risk uuesti toime panna niisugune süütegu oli 3,3 kuni 5 korda suurem kui esmakordsel rikkujal. Hinnanguliselt umbes pooles joobes sõidukijuhtidest on vähemalt teistkordsed rikkujad.⁴⁷

Seega on tugevamas joobes, KarS § 424 kuritegusid toime pannud juhid kõige suuremaks riskigrupiks retsidiivsuse mõttes. Ilmselt tingivad seda mitmed tegurid, näiteks suurem sõitlaste osakaal selle grupi juhtide seas.

4.2. Retsidiivsus joobes juhtimise väärtegu puhul

Järgnevalt vaadeldakse süütegude korduvust joobes sõidukijuhtimise väärteo eest määratud erinevat liiki ja erineva raskusega karistuste korral. Karistuste mõju ainuüksi nende andmete põhjal ei saa kindlalt hinnata, kuna näiteks arest määratakse üldjuhul juba varem korduvalt rikkunud isikutele. Juhul kui raskema karistuse korral on süütegude korduvus suurem kui kergema karistuse korral, ei saa rääkida karistuse nähtavast tulemuslikkusest uute süütegude ärahoidmisel, ehkki karistuse mõju ulatus jääb teadmata. Kui karmima karistuse saanud isikute puhul on süütegude korduvus väiksem kui kergema karistusega isikutel või ei ületa seda, võib tegu olla raskema karistuse suurema mõjuga.

Vaatluse alla võeti 2011. aastal joobes sõidukijuhtimise väärteo eest vaid üks kord karistatud isikud, kelle puhul polnud teada ühtegi teist sõidukijuhi poolt alkoholi piirmäära ületamise või narkootikumide tarvitamisega seotud süütegu samal aastal ega aastatel 2009–2010.⁴⁸

Arvesse võeti kokku 2446 niisugust isikut, kellele määratud karistus on teada:

- 1) 2018 rahatrahviga karistatud isikut;
- 2) 325 juhtimisõiguse äravõtmisega (vaid põhikaristusena) karistatud isikut;
- 3) 103 arestiga karistatud isikut.

⁴⁷ Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekiät (2011). <http://www.lintu.info/RATTIJUOPUMUS.pdf>

⁴⁸ Lähteandmestik pole kontrollitud ja on võimalik, et osal juhtudel on tegu liitkaristustega ka teiste liiklussüütegude eest (nt aresti puhul võib eeskätt tegu olla ilma juhtimisõigusest sõidukijuhtimisega).

Vaatlusperioodil aastatel 2012–2014 registreeriti nende puhul uusi joores sõidukijuhtimise süütegusid järgmiselt:

- 1) rahatrahviga karistatutest tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 14% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 7%);
- 2) juhtimisõiguse äravõtmisega karistatutest tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 19% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 12%);
- 3) arestiga karistatutest tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 30% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 13%).⁴⁹

Rahatrahviga karistatute puhul vaadati süütegude korduvust ka kolme erineva grupi puhul:

- 1) 587 isikut, kellele määrati rahatrahv alla 600 euro;
- 2) 840 isikut, kellele määrati rahatrahv 600–796 eurot;
- 3) 592 isikut, kellele määrati rahatrahv 800–1200 eurot.

Kahe esimese grupi vahel süütegude korduvuses peaaegu vahet pole, kuid kolmandas grupi on korduvus teistest selgelt suurem:

- 1) esimesest grupist tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 12% isikutest (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 5%);
- 2) teisest grupist tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 13% isikutest (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 6%);
- 3) kolmandast grupist tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 17% isikutest (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 10%).

Juhtimisõiguse äravõtmisega (põhikaristusena) karistatute puhul vaadati süütegude korduvust kahe grupi puhul:

- 1) 174 isikut, kellelt võeti juhtimisõigus 1–4 kuuks;
- 2) 151 isikut, kellelt võeti juhtimisõigus 5–12 kuuks.

Teises grupi on korduvus mõnevõrra suurem kui esimeses grupis:

- 1) esimesest grupist tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 17% isikutest (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 9%);
- 2) teisest grupist tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 22% isikutest (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 15%).

Arestiga karistatute (v.a ÜKT-ga asendamine) ja **ÜKT-ga** karistatute puhul saab süütegude korduvust võrrelda alates 2012. aastast. Vaatluse all olid niisuguste isikute süüteod 2013 ja 2014 (9 kuud) – seega on tegu aasta võrra lühema vaatlusperioodiga kui eespool kirjeldatud näidetes ning näitajad on seetõttu suhteliselt madalamad⁵⁰:

- 1) ÜKT-ga karistatutest tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 18% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 8%);
- 2) Arestiga karistatutest tabati joores sõidukijuhtimise süüteolt 21% (sealjuures KarS § 424 kuriteolt 10%).

Arestiga karistatute ja ÜKT-ga karistatute vahel selgeid erinevusi pole, kuigi arestiga karistatute puhul oli korduvus veidi kõrgem. Eespool ilmnes, et arestiga karistatute puhul oli süütegude korduvus märksa suurem kui rahatrahviga karistatute puhul – seega võib öelda, et see kehtib ka ÜKT-ga karistatute puhul.

⁴⁹ Analoogilised, kuid veidi kõrgemad näitajad saadi kõikide 2011. aastal joores sõidukijuhtimise väärteo eest karistatud isikute puhul (olenemata samasuguste süütegude arvust ja muude süütegude esinemisest). Vaatlusperioodil 2012–2014 pani joores sõidukijuhtimise süüteo toime rahatrahviga karistatutest 16%, juhtimisõiguse äravõtmisega karistatutest 21% ja arestiga karistatutest 35% (arvesse võetud isikute koguarv vastavalt 2368, 414 ja 210).

⁵⁰ Andmestik hõlmas 346 arestiga karistatut ning 72 ÜKT-ga karistatut (kordumatud isikud).

Karistusliikide võrdlusest ilmneb, et võrreldavate gruppide puhul, kelle varasemates rikkumistes erinevust ei ole, **on kõikide karistusliikide ja -määrade puhul raskema karistuse korral süütegude korduvus suurem kui kergemate karistuse puhul.** Seega pole karmim karistuspraktika osutunud eripreventiivses mõttes tõhusamaks uute rikkumiste ärahoidmisel, pigem vastupidi.

Korduvate joores juhtide puhul, kelle osas praeguses karistuspraktikas domineerivad arest või üldkasulik töö, pole alust eeldada, et need aitaksid vähendada uute tegude tõenäosust. Pigem on alust eeldada, et selliste juhtide puhul tuleks hinnata, mis on joores juhtimiseni viivad tegurid ning leida võimalusi uute rikkumise vähendamiseks läbi konkreetsete riskite maandamise, milleks võib olla nii ravi, sotsiaalprogrammid kui ka koolitused.

4.3. Retsidiivsus joores juhtimise kuritegude puhul

Käesolevas peatükis vaadeldakse süütegude korduvust kuriteos süüdi mõistetud isikute puhul, võttes aluseks juba eespool karistuspraktika kirjeldamisel kasutatud 2011. aastal jõustunud kohtuotsuste valimi (N=1648).⁵¹

4.3.1. Joores raskus, mõistetud karistuse liik ja uue süüteo toimepanemine

KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal süüdi mõistetud isikute poolt joores sõidukijuhtimise süütegude toimepanemist aastatel 2012–2014 kirjeldavad tabel 10 ja joonis 20.

Raskes alkoholijoores sõidukijuhtimise eest (alkoholi veres 2,5 mg/g või enam) süüdi mõistetud isikute puhul oli uue süüteo risk suurem kui kergemas joores olnud isikute puhul. Korduvus võis suurem olla ka narkojoores olnud isikute puhul, kuid isikute väike arv ei luba kindlaid järeldusi teha.

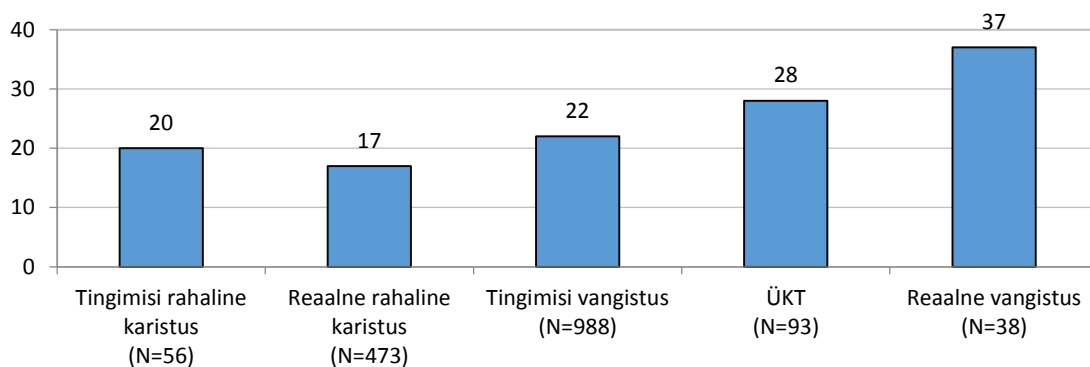
Tabel 10. KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal süüdi mõistetud isikute osakaal joores ja karistuse liigi järgi, kes aastatel 2012–2014 tabati joores sõidukijuhtimiselt (% süüdimõistetutest; valimi põhjal)⁵²

	Joores kuriteos, mille eest karistati 2011. aastal						Isikute arv valimis
	Vere alkoholisisaldus mg/g			Narko- joores	Joores pole teada	KOKKU	
	1,50– 1,99	2,00– 2,49	2,50 või enam				
Tingimisi rahaline karistus	..	..	..				56
Reaalne rahaline karistus	15	15	30	..	..	17	473
Tingimisi vangistus	24	19	21	41	..	22	988
ÜKT	26	..	..	..	..	28	93
Reaalne vangistus	..	..	..	..	..	37	38
KOKKU	21	19	26	28	16	21	x
Isikute arv valimis	683	572	277	53	63	x	1648

⁵¹ Valim ei hõlma liitkaristusi ning analüüsi jaoks ei kogutud andmeid isikute võimalikust vanglas viibimisest (reaalse vangistuse mõistmisel) või arestiga karistamisest, mis mingi aja jooksul välistab nende liikluses osalemise – sel viisil karistatute osakaal on suhteliselt väike ning karistusajad vaatlusperioodiga võrreldes lühikesed, mis kokkuvõttes ei mõjuta arvestatavalt üldist pilti.

⁵² Isikute väikese arvu tõttu mitmes grupis on tabelis osa lahtrid tühjaks jäetud.

Erineval viisil karistatud isikute võrdlusest ilmneb, et uue süüteo risk oli suhteliselt suur reaalse vangistusega ja ÜKT-ga karistatud isikute puhul; kõige madalam oli see reaalse rahalise karistusega karistatud isikute seas.



Joonis 20. KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal süüdi mõistetud isikute osakaal karistuse liigi järgi, kes aastatel 2012–2014 tabati joobes sõidukijuhtimiselt (% süüdimõistetutest; valimi põhjal)⁵³

Erinevat liiki karistuste tulemuslikkust uute süütegude ärahoidmisel on raske olemasolevate andmete põhjal võimalik hinnata, kuna suurema riskiga isikutele (nt korduvate süütegude esinemisel ja/või raskema joobe korral) määratakse enamast ka raskem karistus, mida näitavad kõrgemad keskmised karistusmäärad. Samas ei too ainuüksi kergem karistus suurema tõenäosusega kaasa uut rikkumist.

4.3.2. Rahalise karistuse suurus ja uue joobes sõidukijuhtimise süüteo toimepanemine

Rahalise karistuse puhul võiks eeldada kõrgema sissetulekuga kaasneva kõrgema päevamääraga isiku paremat olukorda ja sellest tulenevalt väiksemat süütegude korduvust; samas mõistetakse suurem päevamäärade arv (või suurem rahalise karistuse summa⁵⁴) pigem raskema rikkumise korral, mis enamasti on indikaatoriks suurematest riskidest. See raskendab karistuse mõju hindamist (päevamäärade arvu käesolevas analüüsis ei vaadeldud). Rahalise karistuse mõju täpsem analüüs nõuaks nende tegurite arvesse võtmist.

Süütegude korduvust vaadati kahe 2011. aastal reaalse rahalise karistuse saanud grupi näitel, kelle puhul polnud teada ühtegi teist alkoholi või narkootikumide tarvitamisega seotud liiklussüütegu samal aastal ega aastatel 2009–2010:

- 1) 165 isikut, kellele mõisteti karistus kuni 723 eurot (mediaan);
- 2) 162 isikut, kellele mõisteti karistus üle 723 euro.

Kahe grupi puhul süütegude korduvuses aastatel 2012–2014 erinevused praktiliselt puuduvad:

- 1) esimesest grupist tabati joobes sõidukijuhtimise süüteoalt 15% (KarS § 424 kuriteolt 8%);
- 2) teisest grupist tabati joobes sõidukijuhtimise süüteoalt samuti 15% (KarS § 424 kuriteolt 10%).

⁵³ Juhul kui arvestada aastatel 2012–2014 lisaks joobes sõidukijuhtimisele ka alkoholi tarvitamise tunnustega sõidukijuhtimist, oli uue süüteo toime pannud kõikidest süüdimõistetutest 23%, tingimisi vangistusega karistatutest 23% ja reaalse rahalise karistuse saanud isikutest 19%. Seega jäi kõige kergemate süütegude osakaal kõikidest uutest registreeritud süütegudest suhteliselt väikeseks.

⁵⁴ 2009. aastal läbi viidud kohtupraktika analüüsi kohaselt lähtuti rahalise karistuse määramisel sageli pigem lõppsummast ja mitte päevamääradele. Vt: Klopets, U., Reinthal, T. Kohtupraktika analüüs (2009). Justiitsministeerium.

http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/kohtupraktika_analu_us_justiitsministeerium_riigikohus_2009.pdf

4.3.3. Süütegude korduvus sõiduki konfiskeerimine järel

KarS § 424 kuriteo mõjutusvahendina on alates 2011. aastast kuni 2014. aasta lõpuni konfiskeeritud kokku 323 sõidukit, neist 153 sõidukit 2014. aastal. 2013. aastal sõiduki konfiskeerimisega karistatud 117 isikust oli 2014. aasta septembri lõpuks uuel KarS § 424 kuriteolt tabatud 14 isikut (12%) ning neli isikut oli toime pannud joores sõidukijuhtimise väärteo – kokku oli joores sõidukijuhtimiselt tabatud 20 isikut (17%). Vaatlusperioodiks oli keskmiselt 15 kuud (ligikaudne vahemik 9 kuni 21 kuud). Konfiskeerimise mõju süüdimõistetute edasisele liikluskäitumisele vajab täiendavat analüüsi, kuna tegu on ühe kõige kõrgema retsidiivsusega grupiga.

Võrdluseks saab tuua järgmised andmed:

- KarS § 424 kuriteo eest 2013. aastal koos sõiduki konfiskeerimisega süüdi mõistetud isikutest tabati 12 kuu jooksul pärast kohtuotsust (olenemata otsuse jõustumise ajast) samasuguselt kuriteolt 7%; ilma konfiskeerimiseta süüdi mõistetud isikutest tabati samal perioodil 5%.⁵⁵
- KarS § 424 kuriteo eest 2011. aastal jõustunud karistusega isikutest (valim ilma liitkaristusteta) tabati samasuguselt kuriteolt 2012. aastal 6%; koos joores sõidukijuhtimise väärteudega 9%.
- KarS § 424 kuriteolt 2011. aastal tabatud isikutest tabati samasuguselt kuriteolt 2012. aastal 7%; koos joores sõidukijuhtimise väärteudega 10%.
- KarS § 424 kuriteo eest mõistetud vangistuse kandmiselt 2007. aastal vabanenud isikutest tabati 12 kuu jooksul pärast vabanemist samasuguselt kuriteolt 14% (2010. aastal avaldatud retsidiivsuse uuringu andmetel).⁵⁶

Seega näitavad kuritegude andmed sarnaselt väärtegude andmetele, et **raskema karistusliigi kasutamine ei too kaasa tulevikus vähem rikkumisi** ning reaalse vangistuse kasutamine ei ennetata kuidagi muude karistusalternatiividega joores juhtimise puhul paremini uusi süütegusid. Samuti kinnitavad need andmed, et **rahalise karistuse suurus kuritegude puhul uute joores sõidukijuhtimise süütegude toimepanemist nähtavalt ei mõjuta**. Sestap pole ka põhjust karistuspraktikat suuremate karistusmäärade suunas muuta.

Konfiskeerimise osas ilmneb, et need süüdimõistetud, kellel on sõiduk konfiskeeritud, on uusi joores juhtimise kuritegusid toime pannud rutem või rohkem kui need süüdimõistetud, kellelt sõidukit pole konfiskeeritud. Seega **pole konfiskeerimisel olnud oodatud eripreventiivset mõju uute süütegude ärahoidmisel**. Sõiduki konfiskeerimine riigi poolt mõjub toimepanijale ilmselt eelkõige karistust suurendava või selle ulatust laiendava tegurina. Kuna inimene sageli siiski vajab liikumiseks autot (eriti maapiirkonnas), siis hangitakse konfiskeeritud sõiduki asemele lihtsalt uus. Konfiskeerimine ei mõjuta inimese joores juhtimist tingivaid tegureid, näiteks sellega seotud teadmisi, hoiakuid või sõltuvust. Igal juhul vajab nimetatud sihtgrupp oma kõrge retsidiivsusriski tõttu riskikäitumise vähendamisele suunatud meetmeid, mitte piirdudes vaid karistamisega.

⁵⁵ Uuel kuriteolt tabati vastavalt 10 isikut 137 süüdimõistetust ning 157 isikut 2872 süüdimõistetust.

⁵⁶ Ahven, A., Salla, J., Vahtrus, S. (2010). Retsidiivsus Eestis. Justiitsministeerium. Tallinn.

<http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eestis>

5. Järeldused

Korduv alkoholi tarvitamise tunnustega või joores sõidukijuhtimine viimase kahe-kolme aasta jooksul viitab sõidukijuhi märgatavalt suurenenud riskile panna toime uus süütegu⁵⁷, kusjuures suhteliselt enam tõuseb *kuriteo* risk.

Uue süüteo toimepanemise tõenäosus on seda suurem, mida raskemas joores on toime pandud senised süüteod; näiteks on KarS § 424 kuriteo toime pannud isikutel märksa suurem risk uueks niisuguseks kuriteoks kui neil, kes on toime pannud vaid kergemaid süütegeid. Eriti nõuavad tähelepanu kuriteo raskes joores toime pannud isikud (vere alkoholisisaldus vähemalt 2,5 mg/g); samuti on uue süüteo risk suur narkojoobes tabatud isikutel. Hinnanguliselt on raskes joores toime pandud kuriteo eest viimastel aastatel süüdi mõistetud suurusjärgus 500 isikut aastas. Suuremale uue süüteo riskile viitavad ka varasemad alkoholi või või narkootikumide tarvitamisega seotud väärteod (AS ja NPALS rikkumised).

Süüteo eest kohaldatud karistuse liik ning karistuse määr kajastab suurel määral isiku senist liikluskäitumist, kuna karistuse määramisel omab olulist tähtsust varasemate süütegede esinemine või nende puudumine; samuti muud liiki liiklusrikkumiste samaaegne toimepanemine. See kajastub ka uue süüteo riskis: madalam on risk rahatrahvi ja rahalise karistuse puhul ning kõrgem aresti ja vangistuse puhul; samuti aresti või vangistuse asendamisel ÜKT-ga.

Käesoleva analüüsi põhjal võib öelda, et raskema karistusega rikkujate puhul jääb süütegede korduvus keskmiselt ikkagi märgatavalt suuremaks kui kergema karistusega isikutel ehk karmimad karistused ei enneta uusi süütegeid paremini kui leebemad karistused. Niisugune järeldus on samasuunaline PPA analüüsi tulemustega, mille kohaselt rahatrahvi suurus uue rikkumise ärahoidmisele mõju ei avalda⁵⁸.

ÜKT-d peetakse joores sõidukijuhtidele küll sobivaks karistusliigiks (v.a tööks mittesuutlikele alkoholi- või narkosõltuvuses isikutele), kuid praegusel kujul ei saa seda uute süütegede ärahoidmisel pidada oluliselt tulemuslikumaks arestist või vangistusest, küll aga on selle kohaldamine ühiskonnale odavam see ei tekita isikule täiendavaid riske, nagu võivad tekitada arest või vangistus. ÜKT-d kohaldatakse mh suhteliselt raske sihtgrupi puhul (nt kellele ei ole sissetulekute puudumisel otstarbekas mõista rahatrahvi või rahalist karistust), kuid süütegede suhteliselt suur korduvus näitab, et ainuüksi selle meetme kasutamisel jääb soovitud efekt saavutamata. ÜKT seisneb valdavalt vähe kvalifitseeritud ning tööoskusi mittearendavates abitöödes, mis samal ajal ilma muude meetmeteta (nt sotsiaalprogrammid või sõltuvusravi) ei tarvitse kaasa aidata süütegede korduvuse vähenemisele. Samuti pole ÜKT-l praegusel kujul rehabiliteerivat ega restoratiivset sisu ega tähendust. Samas ei kaasne ÜKT määramisega suuremat süüteo riski, mistõttu on sageli põhjust seda eelistada arestile või reaalsele vangistusele.

Sõidukite konfiskeerimise tulemuslikkusest uute süütegede ärahoidmisel on vara kindlaid järeldusi teha, kuid paistab, et optimism selle meetme tõhususe osas on olnud mõnevõrra alusetu, kuna sõiduki konfiskeerimine ei vähenda sõiduki juhi hoiakutest jm isikuomadustest tulenevad riske. Sõiduki konfiskeerimise järel tabati keskmiselt 15-kuulise vaatlusperioodi jooksul uuesti joores sõidukijuhtimiselt (sh väärteod) 17% konfiskeeritud sõidukite omanikest. Näitaja on kõrgem kui kõikide KarS § 424 kuriteo toime pannud isikute puhul keskmiselt, mis viitab vajadusele kohaldada selle asemel või lisaks ka muid meetmeid (nt sõltuvusravi, liikluskäitumise mõjutamisele suunatud programmid).

⁵⁷ Süütegede ja sh kuritegede puhul peetakse silmas vaid sõidukijuhi poolt lubatud alkoholi piirmäära ületamist või narkojoovet, nagu on selgitatud käesoleva ülevaate alguses osas „Mõisted ja lühendid“.

⁵⁸ Paabo, R., Ramat, M., Sari, Sepp, M. (2012). Liiklusväärtegede karistuste mõju korduvrikkumistele. Politsei- ja Piirivalveamet.

Karistusest tingimisi vabastamine koos süüdimõistetute allutamise ja käitumiskontrollile KarS § 74 alusel võimaldab isikule panna sotsiaalprogrammis osalemise kohustuse ning tema enda nõusolekul sõltuvusravi kohustuse. Olemasolev andmestik ei luba tingimisi vabastamise aluseid täpselt kirjeldada, kuid määratud katseaja pikkuse põhjal saab öelda, et tingimisi vabastatud süüdimõistetutest 2011. aastal vähemalt 57% vabastati sel alusel. Sotsiaalprogrammis osalemise kohustuse või ravikohustuse määramist ning nende meetmete mõju käesoleva töö käigus ei selgitatud, kuid see on üheks edaspidi tähelepanu vääriks küsimuseks.

Politsei taotles aastatel 2012–2013 teatud perioodidel kohtult joores sõidukijuhtimise väärteo eest sõidukijuhtidele aresti muu ajaga võrreldes oluliselt sagedamini. Näiteks oli 24.–25. juunil 2012 toime pandud rikkumiste karistustest arestide osakaal üle kuue korra suurem kui muul ajal juunis; samas oli neil päevil arestiga karistatud isikute kalduvus rikkumistele märksa väiksem kui muul ajal arestiga karistatute puhul – nimetatud päevadel arestiga karistatute seas oli küllalt palju neid, kellele muul ajal poleks samasuguse rikkumise eest aresti taotletud ning tõenäoliselt oleks ka muud liiki karistuse korral uute rikkumiste arv jäänud suhteliselt väikeseks. Olemasolev andmestik lühiajaliselt arestide ulatusliku kasutamise mõju uute süütegude ärahoidmisel ei kinnita, pigem on tegu võrdse kohtlemise pritsiibist lähtuvalt ebasoovitava praktikaga, millel ennetusliku mõju eeldamisel pole ka teoreetilist kandepinda. On tunnustamist väärt, et politsei sellisest praktikast praeguseks on loobunud.

Kõik senised analüüsid viitavad vajadusele luua joores sõidukijuhtidele võimalused osalemiseks liikluskäitumise muutmisele suunatud sotsiaalprogrammides ning neid selleks motiveerida. Käesolev analüüs näitas, et esmatähtis on see raskes joores (vere alkoholisisaldus vähemalt 2,5 mg/g) sõidukijuhtide puhul, kelle puhul on suurim uute süütegude toimepanemise risk, lisaks võib eeldada, et osa sellest sihtgrupist vajaks ka alkoholi sõltuvusravi. Samuti tuleks kaaluda karistusalternatiivina programmi loomist ja rakendamist esmakordselt kerges või keskmises joores tabatud juhtidele, kelle puhul oleks programmi võimalik rakendada näiteks läbi oportuuniteediga määratava kohustuse. Lisaks potentsiaalile vähendada retsidiivsust aitaks selline programm kokku hoida ka menetlusressursse, tagada karistuste proportsionaalsust võrreldes teo ohtlikkusega ning vältida liigset kriminaliseerimist.

Kriteeriumid, millistele isikutele tuleks kõrge uue süüteo riski tõttu eeskätt tähelepanu pöörata (nt kuriteo korral koostada kohtueelne ettekanne) ning karistuse alternatiivina kaaluda muid meetmeid (kontrollida isiku tervises seisundit, hinnata võimalikke sõltuvusprobleeme ja vajadusel suunata ravile, suunata programmi) on järgmised (viimase süüteo puhul peaks esinema vähemalt üks järgnevaist asjaoludest):

- sõidukijuhi vere alkoholisisaldus oli vähemalt 2,5 mg/g;
- sõidukijuht oli narkojoobes;
- joores sõidukijuhtimisega kaasnes muu raske (arestiga karistatav) rikkumine: juhtimisõigusega sõitmine (LS § 201), liiklusõnnetuse põhjustamine (LS § 223), lubatud sõidukiiruse ületamine vähemalt 41 km/h (LS § 227 lõiked 3–4), peatumismärkuande eiramine (LS §-d 234–235), liiklusõnnetusest teatamata jätmine (LS § 236), liiklusõnnetuse sündmuskohalt põgenemine (LS § 237);
- sõidukijuhil on kehtiv karistus joores sõidukijuhtimise süüteo eest (LS § 224 lg 2 või KarS § 424);
- isikul on vähemalt kaks kehtivat karistust narkootikumide väikeses koguses valdamise või arsti ettekirjutusega tarvitamise eest (NPALS § 15¹).

Liiklusalaste meetmete täpsemaks planeerimiseks oleks otstarbekas elanike (sh liiklusrikkumise eest karistatute) seas läbi viia uuringuid, kuidas erinevaid meetmeid tajutakse ning kuivõrd need mõjutavad tegelikku liikluskäitumist (nt hoiatamine vs. trahvimine, karistamise asemel ohtude selgitamine, konfiskeerimine jm). Pikaajaline statistika näitab, et küllalt stabiilse karistuspraktika

juures on süütegude arv teatud perioodidel oluliselt muutunud, kuid pigem on nende muutuste taga olnud muud ühiskondlikud tegurid, nagu näiteks sõidukijuhtide arv liikluses ning muutused alkoholarbimises. Karistuspraktika mõju nähtusele on minimaalne ning on nähtav pigem kontekstis, kus liiga karm karistus tõstab uute süütegude tõenäosust ehk karistussüsteem mitte ei kaitse ühiskonda, vaid loob uusi probleeme juurde. Uuringute puhul tuleks tähelepanu pöörata inimeste poolt tegelikult kogetule ning mitte piirduda hinnangutega ühe või teise meetme sobivusele.

Tähelepanu vajab ka sõidukijuhtide teadlikkus alkoholi poolt tekitatavast joobest. Vajaks selgitamist, kuivõrd adekvaatselt hinnatakse alkoholi tarvitamise järel kainenemiseks vajalikku aega ning mida saaks teha sellealase teadlikkuse parandamiseks. Näiteks võiks kaaluda, kas vastavad materjalid võiks olla olemas näiteks politseisõidukites, samuti võiks need olla saadaval alkoholimüügipunktides ning nähtaval kohal alkoholi müüvates restoranides ja baarides. Samuti võiks kaaluda sel teemal meediakampaania korraldamist ning jagada vastavaid teavikuid juhilube vahetavatele või sõidukite registritoiminguid tegevatele juhtidele.

Täpsemalt tasuks analüüsida politseioperatsioonide „Kõik puhuvad“ mõju rikkumiste ärahoidmisel, nt võrreldes suure arvu sõidukijuhtide kontrollimist väikese riskiga kellaaegadel ja väikese arvu juhtide kontrollimist suure riskiga kellaaegadel. Kuigi operatsioonide üheks eesmärgiks on anda potentsiaalsetele rikkujatele märku, et sõidustulist olenemata võidakse joobes juht tabada mistahes ajal ja kohas, pole samas teada, milline on operatsioonide läbiviimise ja neist meedias teatamise ennetav mõju võimalikele rikkujatele. Juhul kui sel viisil kontrollimise tõenäosust peetakse „liiga väikeseks“ (see on ka tegelikult väike), võib olla otstarbekam suunata rohkem ressursse pigem suure riskiga aegadele ja piirkondadesse, mille puhul joobekontrolliga kokku puutuvate sõidukijuhtide arv jääb küll väiksemaks, kuid samas võidakse liiklusest kõrvaldada kokkuvõttes rohkem sõidukijuhte.

Kaaluda tasub alkolukkude kasutamiseks õiguslike eelduste loomist ning nende kasutamise soodustamist ühe joobes sõidukijuhtimise riski vähendava meetmena. Alkoluku kasutamisel saaks kõne alla tulla juhtimisõiguse tingimuslik säilitamine, mis nt töökoha säilimisel võiks kaasa aidata vastutustundlikuma liikluskäitumise kujunemisele. Kuna alkoluku paigaldamise ja kasutamisega kaasnevad märkimisväärsed kulud jääks sõidukiomanike endi kanda, ei saa selle meetme kasutamine olla laiaulatuslik ega keskne lahendus joobes sõidukijuhtimise vähendamisel – pigem võiks see olla võimalus näiteks kutselisel juhil oma töö ning juhtimisõigus säilitada.

Avalikkuse informeerimisel joobes sõidukijuhtimisega seotud rikkumistest tuleks kasutada selgeid ja ühetähenduslikke mõisteid (nt mitte kasutada väljendit „joobes juhid“ LS § 224 lõike 1 rikkujate hõlmamisel, vaid rääkida „alkoholi tarvitamise tunnustega“ või „lubatud piirmäära ületanud“ juhtidest). Kommunikatsioonis tuleks vältida ka väga tugevate väljendite kasutamist („potentsiaalne mõrvar“, „hoiti ära potentsiaalsed mõrvad“ jms), mis pole sisuliselt põhjendatud, on terminoloogiliselt ebakorrektsed, ei kanna endas uut teavet ja sagedasel kordamisel pigem võivad nõrgendada teadete mõju ning vähendada teate edastaja usaldusväarsust ning legitiimsust. Samuti tuleks kaaluda seda, mis on politsei poolt avalikkusele igapäevaselt teavitatava tabatud alkoholi või narkootikume tarvitanud juhtide arvu meedias kommuniqueerimise mõte: esiteks teiste süütegude puhul sellist opetatiivteavitamist ei toimu ning teiseks tekib küsimus, et kui me teame, et igapäevaselt on liikluses tuhandeid alkoholi tarvitanud juhte, siis mis sõnumi saadab politsei sellega, kui ütleb, et ööpäevaga on selliseid juhte tabatud näiteks kümme?

Allikad

- Aastaraamat (2013). Maanteeamet. http://www.mnt.ee/failid/MNT_Aastaraamat2013_est.pdf
- Ahven, A. (2011). Joobes sõidukijuhtimisega ning peatumismärguande eiramisega seotud süütegude analüüs. Justiitsministeerium. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimisega-ning-peatumismarguande-eiramisega-seotud-suutegude-analuus>
- Ahven, A. (2012). Joobes sõidukijuhtimise süüteod 2012. aasta I poolaastal. Justiitsministeerium. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-suuteod-2012-aasta-ii-poolaastal>
- Ahven, A., Hillep, E. (2006). Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks. Justiitsministeerium. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimisega-seonduvad-riskid-ja-voimalikud-meetmed-joobes-soidukijuhtimise>
- Ahven, A., Salla, J., Vahtrus, S. (2010). Retsidiivsus Eestis. Justiitsministeerium. Tallinn. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/retsidiivsus-eestis>
- Alkoholi turg, tarbimine ja kahjud Eestis (2014). Aastaraamat 2014. Eesti Konjunkturiinstituut. Tallinn. https://intra.tai.ee/images/prints/documents/141657948537_Alkoholi_aastaraamat_2014.pdf
- Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003–2015 III etapi rakendusplaan aastateks 2012–2015. Kinnitatud Vabariigi Valitsuse korraldusega 09.02.2012 nr 65. http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf
- Jaaniajal tabatud roolijoodikud saadetakse arestimajja. Postimees 21.06.2012. <http://www.postimees.ee/883426/jaaniajal-tabatud-roolijoodikud-saadetakse-arestimajja>
- Kaukvere, T. (2014). Maanteeamet: iga päev liigub teedel umbes 6600 joobes juhti. Postimees 30.09.2014. <http://www.postimees.ee/2938029/maanteeamet-iga-paev-liigub-teedel-umbes-6600-joobes-juhti>
- Klopets, U., Reinthal, T. Kohtupraktika analüüs (2009). Justiitsministeerium. http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/kohtupraktika_analuus_justiitsministeerium_riigikohus_2009.pdf
- Kommusaar, V. (2014). Politseiblogi: Võta jaanipäeva mõistusega! Delfi 20.06.2014. <http://www.delfi.ee/archive/politseiblogi-vota-jaanipaeva-moistusega?id=68921229>
- Liiklusseaduse ja karistusseadustiku ning nendega seonduvate seaduste muutmise seadus. RT I 2008, 54, 304. <https://www.riigiteataja.ee/akt/13087219>
- Liiklusõnnetused 2014. (Andmed seisuga 16.01.2015.) <http://www.mnt.ee/index.php?id=12993>
- Niemi, H. (2014). Liikenneirikokset. – Rikollisuustilanne 2013. Oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimuksia 266. Helsinki. http://www.optula.om.fi/material/attachments/optula/julkaisut/tutkimuksia-sarja/VfwyB59L/266_Rikollisuustilanne_2013_2014.pdf
- Paabo, R., Ramat, M., Sari, Sepp, M. (2012). Liiklusväärtegade karistuste mõju korduvrikkumistele. Politsei- ja Piirivalveamet.

Politsei on jaanipühade ajal ohtlike liiklusrikkujate suhtes karm. PPA pressiteade 20.06.2013.
<https://www.politsei.ee/et/pressile/uudiste-arhiiv/uudis.dot?id=273337>

Rand, E. (2013). Roolijoodikuid ootab ka sel jaanipäeval kindel sõit arestimajja. Delfi 16.06.2013.
<http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/roolijoodikuid-ootab-ka-sel-jaanipaeval-kindel-soit-arestimajja?id=66206676>

Rattijuopon profiili ja uusimisen riskitekijät (2011). Tuloksia rattijuopumuksen esiintyvyydestä ja kehityksestä Uudenmaan ratsiatutkimuksesta vuosina 1990–2008. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma. LINTU-julkaisu 1/2011. Helsinki.
<http://www.lintu.info/RATTIJUOPUMUS.pdf>

Riigi peaprokuröri juhised KrMS §-de 202–203¹ kohaldamise kohta. 12. aprill 2007 nr RP-1-4/07/3. (Muudetud 07.10.2008, 23.12.2009, 27.06.2014.)
<http://www.prokuratuur.ee/et/kriminaalmenetlus/riigi-peaprokurori-juhised>

SafetyNet (2009) Alcohol.
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/alcohol.pdf

Tammiste, B., Ahven, A., Kruusement, A. (2008) Joobes sõidukijuhtimise eest kriminaalhooldusele suunatud isikute liiklusohutusprogrammis osalemise tulemuslikkuse analüüs. Justiitsministeerium. <http://www.kriminaalpoliitika.ee/et/joobes-soidukijuhtimise-eest-kriminaalhooldusele-suunatud-isikute-liiklusohutusprogrammis-osalemise>

Teder, M. (2014). Politsei pani liiklusrikkumistele hinnasildid külge. Postimees 28.04.2014.
<http://www.postimees.ee/2776912/politsei-pani-liiklusrikkumistele-hinnasildid-kulge>