

**TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL**

Sotsiaalteaduskond

Õiguse instituut

Jekaterina Beljajeva

**MOOTORSÕIDUKI KONFISKEERIMINE NING MUUDE  
MÕJUTUSVAHENDITE RAKENDAMINE  
KARISTUSSEADUSTIKU §-S 424  
SÄTESTATUD TEO KORRAL**

Magistritöö

Juhendaja: Priit Heinsoo, MA

Tallinn 2016

## Sisukord

Sissejuhatus .....	4
1. Alkoholi joobes mootorsõiduki juhtimine kui kuritegu ja sellega kaasnev vastutus .....	8
1.1. Joobe mõiste ning joobeseisundi tuvastamine .....	8
1.2. Mootorsõiduki joobes juhtimise eest kaasnev vastutus .....	13
1.3. Karistuslik ning mittekariustuslik lähenemine joobes juhtidele .....	15
1.4. Lisakaristuse kohaldamine joobes juhtide suhtes.....	23
1.5. Mootorsõiduki joobes juhtimise mõju liiklusohutusele ning rahvusvahelised uuringud	25
2. Mootorsõiduki konfiskeerimine ja muud mõjutusvahendid joobes juhtimise korral .....	31
2.1. Konfiskeerimine kui mõjutusvahend .....	31
2.2. Mootorsõiduki konfiskeerimine § 424 teo korral.....	36
2.4. Alkolukk kui mõjutusvahend .....	41
2.5. Järelkoolitus kui mõjutusvahend.....	46
3. Mootorsõidukite konfiskeerimise analüüs KarS §-i 424 teo korral.....	50
3.1. Kohtulahendite analüüs aastatel 2010 – 2015 .....	50
3.2. Riigiprokuröri juhis mootorsõiduki konfiskeerimiseks.....	55
3.3. Ettepanek karistusseadustiku § 424 muutmiseks .....	57
Kokkuvõte .....	58
Конфискация механического транспортного средства и применение иных мер воздействия за проступок указанный в статье 424 Пенитенциарного кодекса.....	66
Резюме .....	66
Kasutatud allikad .....	69
Lisa 1 .....	79

## **Lühendite loetelu**

### **Õigusaktide lühendid**

KarS - Karistusseadustik

KorS - Korrakaitseadus

LS - Liiklusseadus

VTMS - Väärteomenetluse seadustik

### **Riigikohtu lahendite lühendid**

RKKK- Riigikohtu kriminaalkolleegium

RKÜK- Riigikohtu üldkogu

### **Teise astme kohtute lühendid**

TlnRnK- Tallinna Ringkonnakohus

### **Muud lühendid**

o-otsus

## Sissejuhatus

Eesti liiklusohutuse suurimaks probleemiks on kõrge joobeseisundis mootorsõidukijuhtide osakaal liikluses ning see probleem puudutab kõikide ühiskonnaliikmete turvalisust. Justiitsministeeriumi andmetel<sup>1</sup> on üks levinumaid kuriteoliike Eestis mootorsõiduki<sup>2</sup> joobes juhtimine ning aastatega rikkujate arv paraku ei kahane. Olukord on kehv terves Euroopas - esimesed aruanded 2014. aasta liiklussurmade kohta Euroopa liidu (edaspidi EL) liikmesriikides valmistavad pettumust. Euroopa Komisjoni 24.03.2015 avaldatud andmete kohaselt on liiklussurmade arv vähenenud võrreldes 2013. aastaga vaid ligikaudu 1%. Kõigis 28 ELi liikmesriigis hukkus statistika kohaselt 2014. aastal 25 700 inimest. Keskmise surmaga lõppevate liiklusõnnetuste määr oli EL riikides 2014. aastal 51 liikluses hukkunut miljoni elaniku kohta, seejuures Eestis oli 2014.a. registreeritud 59 liikluses hukkunut miljoni elaniku kohta.<sup>3</sup> Nagu näha, eeltoodud hukkunute arv ületab keskmist määra. Statistika kohaselt Euroopas üks neljandik surmaga lõppevaid liiklusõnnetustest aastas juhtuvad sõiduki joobeseisundis juhtimise tõttu.<sup>4</sup>

Joobes autojuhtide osalusel toimub Eestis ligikaudu viiendik inimkannatanutega liiklusõnnetustest ja neis õnnetustes hukkab enam kui veerand kõigist liikluses hukkunutest<sup>5</sup>, mistõttu võib järeldada, et olukord on kriitiline. 2015. aastal juhtus alkoholi piirmäära ületanud mootorsõidukijuhtide osalusel kokku 154 inimkannatanuga liiklusõnnetust, milles hukkus 14 ja sai vigastada 214 inimest. 2014. aastal registreeriti õnnetusi 180, neis hukkus 15 ja sai vigastada 239 inimest. 2015. aastal oli mootorsõidukijuhi alkoholitarbimine üheks mõjuteguriks 11,1% liiklusõnnetustest. Aasta varem oli sama näitaja 12,5%. Viimase 6 aasta kõrgeim tase oli 2013. aastal, mil osakaaluks oli 14,8%.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Kriminaalpoliitika uuringud. Kuritegevus Eestis 2014. Justiitsministeerium.

[http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/kuritegevuse\\_at\\_2015\\_0.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/kuritegevuse_at_2015_0.pdf) (05.02.2016)

<sup>2</sup> Liiklusseaduse § 2 punkti 40 kohaselt mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis

<sup>3</sup> Euroopa Komisjoni pressiteade 24.03.2015. Kui ohutud on meie teed? Komisjoni 2014. aasta liiklusohutuse statistika osutab olukorra mõningasele paranemisele. - Arvutivõrgus kättesaadav: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-4656\\_et.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4656_et.htm) (19.02.2016)

<sup>4</sup> Fynbo, L., Järvinen, M. The best drivers in the world. Drink-Driving and Risk Assessment. The British Journal of Criminology 2011, p 773. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://bjc.oxfordjournals.org/content/51/5/773.full.pdf+html>

<sup>5</sup> Maanteeameti koduleht. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.mnt.ee/index.php?id=16208> (15.04.2016)

<sup>6</sup> Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2015. Tallinn 2016, lk 73. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta\\_2015\\_kokkuvote.pdf](http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta_2015_kokkuvote.pdf) (15.04.2016)

Uuringud näitavad, et igal aastal 25% kõigist liiklusõnnetustest Euroopa Liidus tekkivad joobes juhtide süül, kusjuures 75% kõikidest joobes juhtimise tõttu tekkinud liiklusõnnetustest pannakse toime sellises joobeseisundis, kus alkoholisaldus veres ületab 1,5 miligrammi ühe liitri kohta.<sup>7</sup>

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 ei ole kasutusel piisavalt käitumise muutmisele suunatud tõenduspõhiseid 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.<sup>8</sup>

Magistritöö teema on valitud põhjusel, et joobeseisundis sõiduki juhtimine on tänapäeval üheks kõige olulisemaks probleemiks liikluses. Aastast aastasse hukuvad ja saavad vigastada inimesed liikluses joobes juhtide süül - joobes juhtimine on üks peamisi liiklusrumade põhjuseid. Eeltoodust tulenevalt peaks joobes juhtimine olema riigi poolt rangelt karistatav rikkumine, mis lisaks Karistusseadustiku<sup>9</sup> (edaspidi KarS) § 424 toodud sanktsioonidele peab nägema ette ka mootorsõiduki kohustuslikku konfiskeerimist, kuid ühist mootorsõiduki konfiskeerimise praktikat Eestis hetkel ei ole.

Magistritöö eesmärgiks seadis autor analüüsida KarS § 424 alusel rikkumise toime pannud mootorsõidukijuhtide suhtes kohaldatavat karistuspraktikat sõiduki konfiskeerimise näol ning selgitada välja mootorsõiduki konfiskeerimise mõju uute sarnaste rikkumiste toimepanemise takistamisel. Ühtlasi seadis autor eesmärgiks selgitada välja kas kehtiv karistusõiguse regulatsioon konfiskeerimise ja muude mõjutusvahendite osas toetab karistuse üld- ja eripreventiivse eesmärgi saavutamist. Lisaks eeltoodule on käesoleva töö eesmärgiks uurida eelnimetatud rikkumiste koosseise, millal kohaldatakse mootorsõiduki konfiskeerimist. Töös uuritakse riigi- ja maakohtu kohtulahendeid, kus on taotletud joobes juhtidelt mootorsõidukite konfiskeerimist ning riigiprokuröri juhust. Ühtlasi soovib magistritöö autor leida oma töös lahendusi mootorsõiduki konfiskeerimise praktika ühtlustamiseks Eesti õigussüsteemis ning

---

<sup>7</sup> European Parliament. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

<sup>8</sup> Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs. Justiitsministeerium 2/2015. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumentid/joobes\\_juhtimise\\_analuus.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumentid/joobes_juhtimise_analuus.pdf) (05.02.2016)

<sup>9</sup> KarS RT I, 17.12.2015, 9

analüüsida mõjutusvahendite rakendamist, mis aitavad vähendada joobes juhtimise probleemi Eestis.

Töös kasutatakse kohtupraktika analüüsi ning ühtlasi analüüsitakse riigiprokuröri juhust mootorsõidukite konfiskeerimiseks.

Töö eesmärki seades on autor lähtunud hüpoteesist, et konfiskeerimise ja muude mõjutusvahendite valikulise rakendamise võimalus ei taga karistuse eesmärkide saavutamist.

Lähtuvalt eesmärgist koosneb käesolev töö kolmest peatükist.

Magistritöö esimeses peatükis keskendutakse alkoholi joobes mootorsõiduki juhtimisele kui kuriteole ning sellega kaasnevale vastutusele. Esimene peatükk on jaotatud viieks alapeatükiks, millest esimene alapeatükk avab joobe mõiste ning joobeseisundi tuvastamise protsessi. Teine alapeatükk käsitleb mootorsõiduki joobes juhtimise eest kaasnevat vastutust. Kolmandas alapeatükis käsitleb autor karistuslikku ning mittekaristuslikku lähenemist joobes juhtidele ning ühtlasi keskendub preventioonidel ehk karistuse eemärkidel, kuna nii üld- kui ka eripreventsiooni on kasutatud joobes juhtimise probleemiga tegelemiseks ning korduvrikkumiste takistamiseks. Neljandas alapeatükis käsitleb autor mootorsõiduki joobes juhtimise mõju liiklusohutusele ja analüüsib rahvusvahelisi uuringuid joobes juhtimise mõjust liiklusohutusele ning viiendas alapeatükis keskendub autor lisakaristuse kohaldamise teemale joobes juhtide suhtes.

Magistritöö teine peatükk keskendub mootorsõiduki konfiskeerimisele ning on jaotatud viieks alapeatükiks. Esimeses alapeatükis käsitleb autor mootorsõiduki konfiskeerimist kui mõjutusvahendit, teises alapeatükis avab mootorsõiduki konfiskeerimise vajadust KarS § 424 süüteo korral ning kolmandas alapeatükis toob autor välja mootorsõiduki konfiskeerimise praktikat joobes juhtimise korral teiste riikide näitel. Neljandas alapeatükis käsitleb autor alkoholukku kui mõjutusvahendit ning kuna Eestis puuduvad uuringud alkoholuku mõjust joobes juhtimisele, siis analüüsib autor rahvusvahelisi uuringuid, mis olid läbi viidud alkoholuku mõju kohta joobes juhtimisele ning liiklusohutusele üldiselt. Viiendas alapeatükis keskendub autor järelkoolituse kui mõjutusvahendi teemale, ühtlasi käsitleb rahvusvahelisi uuringuid järelkoolituse kohta ning tutvustab Maanteeameti ning Justiitsministeeriumi vahel olevat projekti järelkoolituse osas, mis on suunatud joobes juhtidele.

Magistritöö kolmandas peatükis analüüsitakse riigikohtu ning maakohtute lahendeid aastatel 2010 – 2015, kus on taotletud joobes juhtidelt mootorsõidukite konfiskeerimist ning

riigiprokuröri juhust. Ühtlasi tehakse ettepanek karistusseadustiku § 424 muutmiseks. Kolmas peatükk on jaotatud kolmeks alapeatükiks, millest esimeses alapeatükis uurib autor kohtulahendeid, teises alapeatükis analüüsib hetkel kehtivat riigiprokurüri juhust mootorsõiduki konfiskeerimise osas ning kolmandas alapeatükis esitab ettepaneku karistusseadustiku § 424 muutmiseks.

Töö allikmaterjalidena on kasutatud nii eesti- kui ka võõrkeelset õigusala kirjandust, Juridica artikleid, kommenteeritud väljaandeid, Justiitsministeeriumi uuringuid, tuginetud Eesti ning välisriikide õiguskorras kehtivatele normatiivaktidele ning õigustloovate aktide seletuskirjadele. Lisaks on esitatud põhjalik ülevaade rahvusvahelistest uuringutest, mis puudutavad mootorsõiduki juhtimist joobeseisundis, mõjutusvahendite rakendamist ning karistuste määramise mõju vastava liiklussüüteo toimepanemisele.

Magistritöö kokkuvõttes on koondatud töös esitatud olulisemad seisukohad ning tehtud järeldused seatud hüpoteesi kohta.

# 1. Alkoholijoores mootorsõiduki juhtimine kui kuritegu ja sellega kaasnev vastutus

## 1.1. Joobe mõiste ning joobeseisundi tuvastamine

Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis kujutab endast alati ohtu liikluses osalejate turvalisusele, isegi siis, kui sellega ei põhjustatud raskeid tagajärgi.<sup>10</sup> Seda on kinnitanud ka riigikohus oma lahendis väites, et joobeseisundi puhul halveneb isiku võime hoida mootorsõidukit oma kontrolli all, mistõttu suureneb liiklusõnnetuse oht. Seega ohustab mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine liiklejate elu, tervist ja vara.<sup>11</sup>

Riigikohtu seisukoha kohaselt<sup>12</sup> kujutab mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis endast vältavat delikti. Mootorsõiduki juhtimiseks on igasugune juhi tegevus mootorsõiduki kulgemise suunamisel. Sellele koosseisule vastavat tegu paneb isik toime senikaua, kui ta joobes olles mootorsõidukit juhib. Joobes juhtimine on küll lõpule viidud kohe, kui juht sõitu alustab, kuid see ei tähenda, et sõiduki järgnev juhtimine ei oleks enam sama tegu - ei oleks enam joobes juhtimine.

E.S. Brown on defineerinud joobes juhtimist kui vägivallategu, mida võib nimetada sotsiaalselt aktsepteeritud mõrvamiseks, kuna arvuliselt hukkub igal aastal rohkem inimesi joobes juhtide süül, kui tapmiste ja mõrvade tõttu.<sup>13</sup>

Alkohol vähendab joobes juhi reaktsiooniaega ning juhi võimet hinnata riske adekvaatselt, seetõttu peetakse joobes juhtimist tõsiseks liiklusreeglite rikkumiseks. Põhjus, miks mõnedel inimestel on selline riskantne käitumine, on ilmselt kombinatsioon erinevatest faktoritest. Alkoholi tarbimise kogus, sagedus või mõlemad on tihtipeale seotud joobes juhtimisega ning tõenäosusega saada alkoholi tarvitamisest tingitud vigastusi. Mitmed uuringud on tõestanud, et joobes juhtimine on seotud vähese sissetulekuga, madalama haridusastmega ning esineb sagedamini tehasetöölise seas. Kuid samas mõned uuringud ei leidnud mingisugust seost joobes juhtimise ja sotsiaal-majandusliku seisundiga. Joobes juhid rikkuvad sagedamini ka muid

---

<sup>10</sup> Sootak, J., Pikamäe, P. (koost). Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertõetatud väljaanne. Tallinn, Juura 2015, lk 1016

<sup>11</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07, p 21

<sup>12</sup> RKKKo 3-1-1-13-08

<sup>13</sup> Brown, E. S. The Reconceptualization of Violence in Criminal Justice Education Programs. 11 *Criminal Justice Review* 34, Sage.



liiklusreegleid, sealhulgas sõiduki juhtimine ilma juhiloa ja juhtimisõigusega, turvavöö kinnitamata jätmine ja kiiruse ületamine.<sup>14</sup>

Alkohol muudab mõtlemist ja otsustusvõimet ning tekitab kehalisi hälbmeid, millest mõningaid me ei oska märgatagi. Pudeli õlut või pitsi viina joonud juht ei tunnetata erinevust ja ei pea vajalikuks sõita ettevaatlikumalt. Tekib petlik tunne nagu oleksid meeled teravnunud. Juht muutub uljaks ja enesekindlaks. Juba väiksed alkoholikogused avaldavad tugevat mõju nägemisele, mille kaudu juht saab vähemalt 90% vajalikust infost. Reageerimisvõime alaneb ja juhtimisega seotud tegevused (piduri/siduri kasutamine, käiguvahetus, manöövrid rooliga jms) muutuvad ebakindlaks, isegi kontrollimatuks. Vaateväli aheneb tunnelnägemiseks, mis tähendab, et külgedel toimuvat ei tajuta. Silmade tundlikkus punasele värvile kahaneb. Punane tuli „lahjeneb“, gabariidi ja pidurituled kaotavad oma hoiatava iseloomu. Joobununa eksitakse pikivahe hindamisel ja sõidetakse ees liikuvale sõidukile liiga lähedale. Ka lähenevate sõidukite kaugust, parkimiskoha suurust ja gabariite tajutakse valesti. Tajuvead ja vead sõiduki juhtimisel on paratamatud. Kui sellises vigaderohkes seisundis tekib reaalne oht kaasliiklejate või takistuse näol, on liiklusõnnetus vältimatu.<sup>15</sup>

Joobeseisundi legaalseisundi definitsiooni annab korrakaitseaduse<sup>16</sup> (edaspidi KorS) § 36 lg 1, mille kohaselt joobeseisund on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub väliselt tajutavates häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides.

Ülalkirjeldatud joobeseisundi legaalseisundi definitsioonist järeldub muu hulgas, et kuna seadusandja on alkoholi joobe olemasolu sidunud konkreetse numbrilise näitajaga, mille tõttu eeldab alkoholi joobe vältimatult teatud kindlat alkoholkontsentratsiooni veres, siis ei ole võimalik lugeda isikut alkoholi joobes olevaks, ilma et tema kehas alkoholi hulk oleks kindlaks tehtud. Alkoholi määra tõendamine ei saa seega protsessuaalselt toimuda indikaatorvahendi (s.o taatlemata alkomeetriga, mille näidu alusel ei saa väljahingatava õhu alkoholkontsentratsiooni kindlaks teha) või mistahes muu tõendiliigi (nt tunnistaja ütlusega või arsti läbivaatusega,

---

<sup>14</sup> D.Eensoo, M. Paaver, M. Harro, J. Harro. Predicting drunk driving: contribution of alcohol use and related problems, traffic behaviour, personality and platelet monoamine oxidase (MAO) activity. Oxford Journals: Alcohol & Alcoholism Vol. 40, No. 2, 2005, pp. 140–146. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://alcalc.oxfordjournals.org/content/alcalc/40/2/140.full.pdf?maxtoshow=&hits=10&RESULTFORMAT=&fulltext=drunk%20driving&searchid=1&FIRSTINDEX=0&resourcetype=HWCIT>

<sup>15</sup> Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2015. Tallinn 2016, lk 73. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta\\_2015\\_kokkuvote.pdf](http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta_2015_kokkuvote.pdf) (12.02.2016)

<sup>16</sup> KorS RT I, 23.03.2015, 207

millega ei kaasne bioloogilise materjali uuringut) vahendusel, vaid üldjuhul üksnes tõendusliku alkomeetri või vereproovi uuringu abil.<sup>17</sup>

Joobeseisundi ühe liigi – alkoholijooabe astmeid täpsustatakse liiklusseaduse<sup>18</sup> (edaspidi LS) § 69 lg 2 punktis 1, mille kohaselt alkoholijooabes olevaks loetakse mootorsõidukijuht, kelle ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,75 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem. Sama paragrahvi lg 2 punkti 2 kohaselt on tegemist alkoholijooabega kui juhi ühes grammis veres on vähemalt 0,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,25 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem ning väliselt on tajutavad tema tugevalt häiritud või muutunud kehalised või psüühilised funktsioonid ja reaktsioonid, mille tõttu ta ei ole ilmselgelt võimeline sõidukit liikluses nõutava kindlusega juhtima. Ühtlasi räägib sama paragrahvi lõige 3 alkoholi piirmäära ületavast seisundist mis tähendab, et mootorsõidukijuhi ühes grammis veres ei tohi olla alkoholi 0,20 milligrammi või rohkem või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 milligrammi või rohkem. Seega eristab liiklusseadus joobeseisundit ja alkoholi piirmäära ületavat juhi seisundit.

Sarnast eristamist võime kohata ka Eestist väljaspool, näiteks Saksamaal. Joobes juhtimine kujutab endast Saksamaal kuritegu: Saksa karistusseadustiku (Strafgesetzbuch<sup>19</sup>) § 316 lõige 1 sätestab: „Seda, kes juhib mootorsõidukit, kuigi ta seisund ei võimalda alkoholoolsete jookide või muude joovastavate ainete tarvitamise tõttu mootorsõidukit ohutult juhtida, karistatakse /.../ kuni üheaastase vabadusekaotusega või rahalise karistusega.“ Nagu näha, sarnaneb joobeseisundi definitsioon Eesti liiklusseaduses antuga: joobeseisundi all mõistetakse alkoholi või muude joovastavate ainete tarvitamisest tingitud terviseseisundi muutust, mis mõjub negatiivselt isiku võimele mootorsõidukit juhtida. Samas on üldteada, et Saksamaal on keelatud mootorsõiduki juhtimine, kui juhi veres on alkoholi 0,5 promilli või enam (või väljahingatavas õhus 0,25 mg/l või enam). Keeld tuleneb Saksa liiklusseaduse (Straßenverkehrsgesetz<sup>20</sup>) §-st 24a ning selle rikkumisel on tegemist väärteoga (Ordnungswidrigkeit). Seda muidugi tingimusel, et puuduvad joobetunnused.<sup>21</sup>

Alates 01.07.2009. a. jõustunud LS-ga kustutati koosseisust käsitatava süüteo subjekti teine eriline isikutunnus – varasem karistatus joobeseisundis mootorsõiduki juhtimise eest. Kui varem

<sup>17</sup> Sootak, J., Pikamäe, P. (koost). Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne. Tallinn, Juura 2015, lk 1017

<sup>18</sup> LS RT I, 30.12.2015, 26

<sup>19</sup> Strafgesetzbuch (StGB). Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/BJNR001270871.html>

<sup>20</sup> Straßenverkehrsgesetz (StVG). Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html>

<sup>21</sup> Lind, S. Joobeseisund ja selle tuvastamine – kestev probleem Eesti õiguskorras. Juridica I/2006, lk 35-36

eeldas käesolev koosseis seega toimepanijalt kahte erinevat, kuid üheaegselt esinevat erilist isikutunnust, s.o. joobeseisundit ja varasemat karistatust samasuguse teo eest, siis alates 01.07.2009.a. piisab vastutusele võtmiseks vaid erilise isikutunnusena joobeseisundi tuvastamisest. Seega ei ole alates nimetatud kuupäevast enam karistusõiguslikku tähendust isiku varasemal karistatuselt mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise eest. Eeltoodust tuleneb ühtlasi, et käesoleva paragrahvi järgi on karistatav ka esmakordne joobes juhtimine.<sup>22</sup>

Alkoholijoobe kui joobeseisundi ühe alaliigi tuvastamine toimub kahe näitajaga: a) alkoholisisaldus veres või väljahingatavas õhus miligrammides (mg); b) kehaliste või psüühiliste funktsioonide häirumine või muutumine. Sõltuvalt isiku vere või väljahingatava õhu alkoholisisaldusest võib eristada järgmisi tasemeid: a) lubatud piirmäära ületamine; b) joove.<sup>23</sup>

Liiklusseadus ei sätesta üheselt, millise metoodika abil või millistele tõendeile tuginevalt peaks tuvastama nii alkoholi tarvitamist kui ka kehaliste või psüühiliste funktsioonide häireid või muutusi. Joobeseisund on üks faktilistest asjaoludest, mis tuvastatakse tõendamise üldreeglite kohaselt. See tähendab, et põhimõtteliselt pole välistatud, et isiku joobeseisund loetakse tuvastatuks ka alkoholi kasutamisele tüüpiliste kehaliste või psüühiliste funktsioonide või reaktsioonide muutumise või häirumise pinnalt ilma tema veres või väljahingatavas õhus alkoholisisaldust määramata.“ Teisisõnu leidis Riigikohus oma kohtulahendis<sup>24</sup>, et joobeseisundit võib tuvastada ka ainult vere või väljahingatava õhu alkoholisisalduse või ainult kliinilise pildi alusel. Selline lahendus ei kujuta endast midagi uut, vaid on kasutusel teisteski riikides, näiteks Saksamaal. Tegelikult lähtub samast loogikast ka joobeseisundi tuvastamise kord, mis lubab ametiisikul tuvastada alkoholijoovet mõõteriista või indikaatorvahendiga, erandjuhtumil aga ka väliste joobetunnuste põhjal ning arstil enda valitud metoodika alusel, sh kliinilisele pildile tuginedes.<sup>25</sup>

Vastavalt KorS §-le 38 kontrollib politsei või seaduses sätestatud juhul muu korrakaitseorgan indikaatorvahendiga alkoholi sisaldumist isiku väljahingatavas õhus või tuvastab alkoholijoobe kohapeal tõendusliku alkomeetriga. Kui isikut kontrollitakse indikaatorvahendiga, siis selle positiivse näidu korral alkoholijoobe tuvastamise vajaduse esinemisel tuvastatakse alkoholijoove tõendusliku alkomeetriga või toimetatakse isik tema nõudmisel tervishoiuteenuse osutaja juurde

---

<sup>22</sup> Sootak, J., Pikamäe, P. (koost). Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne. Tallinn, Juura 2015, lk 1016

<sup>23</sup> *Ibid*, lk 123

<sup>24</sup> RKKK 3-1-1-89-04

<sup>25</sup> Lind, S. Joobeseisund ja selle tuvastamine – kestev probleem Eesti õiguskorras. *Juridica I/2006*, lk 37

alkoholisisalduse määramiseks veres vereproovi uuringuga. Joove tuvastatakse kas indikaatorvahendi, tõendusliku alkomeetri või vereproovi alusel.

Rahvusvahelised uuringud näitavad, et alkoholi suurtes kogustes tarvitamine suurendab kuritegelikku käitumist - joobes juhtimise eest karistatud isikud, kes tunnistasid alkoholi tarvitamist, märkisid ka suurema tõenäosusega oma edasist kavatsust korduvrikkumiseks. Eeltoodu tähendab, et joobes juhtidest korduvrikkujad tarvitavad kahjulikul määral alkoholi. Alkoholi suurtes kogustes tarvitamine omab tõsist ja kahjulikku mõju liiklusohutusele.<sup>26</sup>

Andri Ahvena läbiviidud analüüsist selgub, et kõrgem on joobes juhtimise kordumise risk nendel isikutel, keda on mõne viimase aasta jooksul selle eest juba korduvalt karistatud. Raskes alkoholi joobes (vere alkoholisisaldus vähemalt 2,5 mg/g) või narkojoobes rikkumiste korduv toimepanemine suurendab uue süüteo riski märgatavalt. Kergemas, väärteole vastavas alkoholi joobes (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.<sup>27</sup>

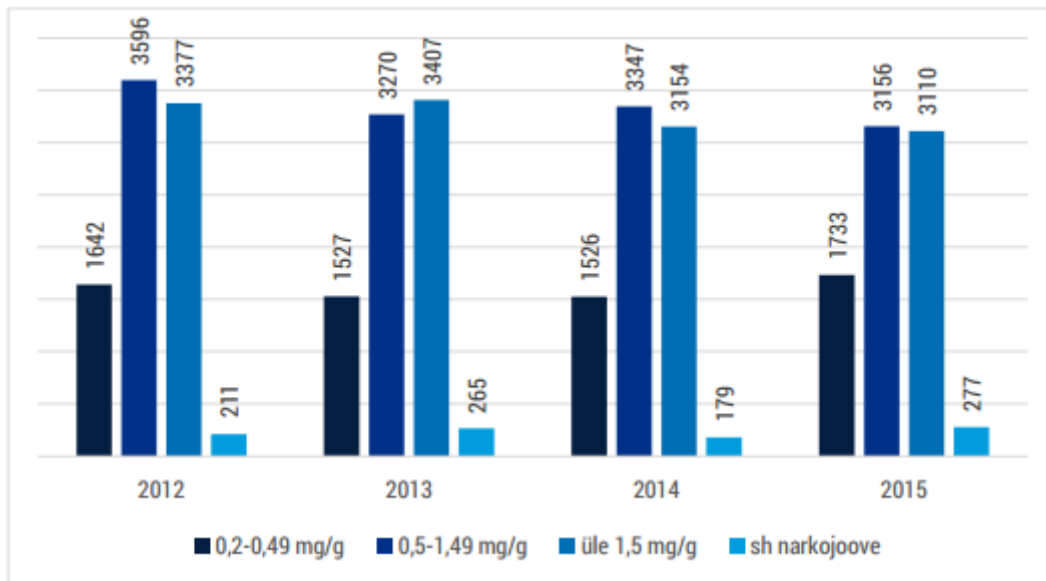
Liiklusjärelvalve 2015. aasta plaani kohaselt oli eesmärk teostada minimaalselt 700 000 alkoholi joobe kontrolli. Reaalseks kontrollide arvaks kujunes 889 701, mida oli 21% plaanist enam. Kontrollide käigus avastati 7 999 alkoholi piirmäära ületanud<sup>43</sup> ja joobes mootorsõidukijuhti. Kontrollitute koguarvust moodustas see 0,89%. „Kõik puhuvad“ politseioperatsioonide käigus 247 333 kontrollitust oli alkoholi tarvitanud 1 102 mootorsõidukijuhti. Alkoholi lubatud piirmäära ületanuna (0,2 – 0,49 mg/g) mootorsõidukit juhtinute osakaal tõusis 4% ja moodustas 23% kõigist tabatud alkoholi tarvitanud juhtidest. 41% (2014 42%) oli alkoholi sisaldus veres 0,5 – 1,49 mg/g ja joobes (üle 1,5 mg/g) juhtis sõidukit 36% (2014 39%). Suurim muutus võrreldes 2014. aastaga oli Ida-Virumaal, kus alkoholi mõju all juhtimiste arv vähenes 19%. Joobes juhtimiselt tabatute arv suurenes Tartus ning vähenes Tallinnas, Pärnus ja Narvas. Vanuse lõikes esines alkoholi piirmäära ületamist enim 26 – 34- ja 35 – 44-aastaste seas.<sup>28</sup> Alljärgnevalt toob autor välja ka joonise, millelt on näha kuidas kujunes alkoholi lubatud piirmäära ületamine ja joobes juhtimine viimaste aastate jooksul.

---

<sup>26</sup> Freeman, J., Liopsis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., Watson, B. The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – Transportation Research Part F 9 (2006), p 62. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://eprints.qut.edu.au/5951/1/5951.pdf>

<sup>27</sup> Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs. Justiitsministeerium 2/2015. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joobes\\_juhtimise\\_analuus.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joobes_juhtimise_analuus.pdf) (05.03.2016)

<sup>28</sup> Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2015. Tallinn 2016, lk 74. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta\\_2015\\_kokkuvote.pdf](http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta_2015_kokkuvote.pdf) (05.03.2016)



Joonis 1. Alkoholi lubatud piirmäära ületamine ja joobes juhtimine 2012-2015<sup>29</sup>

KarS §-s 424 sätestatud kuriteo toimepanemise eest ettenähtud karistused ei ole ühiskonnale vajalikku mõju avaldanud, mistõttu käesoleval ajal kehtiv karistusseadustik vajab muutmist. Järgnevas magistritöö osades kirjeldab autor olemasolevat hetkeseisu joobes juhtimise probleemi osas nii Eestis, kui ka välismaa riikides ning teeb vastavaid järeldusi ning ettepanekuid hetkel kehtiva karistusseadustiku muutmiseks.

## 1.2. Mootorsõiduki joobes juhtimise eest kaasnev vastutus

Alkoholijoobel üldse ega selle astmetel ei ole tavaliselt karistusõiguslikku tähendust. Süü on siiski olemas ainult sellise joobe korral, mida isik põhjustas tahtlikult või vähemalt ettevaatamatusest. Sisuliselt lähtutakse siin eeldusest, et ka keskmise või raske joobe korral on isik süüdiv, st tal säilib arusaam oma teo ebaõigussisust ka siis, kui ta hiljem toimunut ei mäleta. Sama karistusõiguslik lahendus saadakse ka juhul, kui siiski eeldada, et keskmine või raske joove välistab süüdimatuse, kuid isiku süü põhineb asjaolul, et ta viis ise end joobeseisundisse tahtlikult või ettevaatamatusest.<sup>30</sup> Euroopa riikide kriminaalõiguslik kirjandus väidab, et raskes joobes olev isik ei ole süüdiv. Eestis on psühhiaatrid siiski seisukohal, et keskmises või raskes joobes olnud isik pani teo toime süüdivana.<sup>31</sup>

Vastavalt KarS §-le 424 karistatakse mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Lisakaristusena võib KarS

<sup>29</sup> Maanteeamet. Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2015. Tallinn 2016, lk 74. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta\\_2015\\_kokkuvote.pdf](http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta_2015_kokkuvote.pdf) (05.03.2016)

<sup>30</sup> Sootak, J., Pikamäe, P. (koost). Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne. Tallinn, Juura 2015, lk 124

<sup>31</sup> Sootak, J. Süüvõime karistusseadustikus. Juridica II/2002, lk 87

§ 50 lg 1 p 1 alusel võtta ära juhtimisõigus kuni kolmeks aastaks. Ühtlasi annab KarS § 83 võimaluse konfiskeerida süüteo toimepanemise vahendi ja vahetu objekti.

Statistikat vaadates selgub, et joobes juhtimise kuritegude puhul domineerib karistuspraktikas tingimisi vangistus. 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.<sup>32</sup>

Kohtupraktikas on asutud seisukohale, et kui isikut on korduvalt karistatud mootorsõiduki juhtimise eest alkoholihoobes, tuleb temalt üldjuhul juhtimisõigus ära võtta ja ainult erandlikel asjaoludel võib kohus jätta lisakaristuse kohaldamata (nt RKKK 3-1-1-10-03; 3-4-1-2-05; 3-1-1-20-06; 3-1-1-54-07). Sellist arusaama saab siiski rakendada ranges kooskõlas §-s 32 sätestatud süüühimõttega ja lähtudes § 56 lg-1 ette nähtud karistuse mõistmise üldalustest.<sup>33</sup>

Kohtupraktikas välja kujunenud seisukoha järgi tuleb karistuse mõistmisel võtta lähtepunktiks karistusseadustiku eriosa normi sanktsiooni keskmine määr. Seejärel tuvastatakse süüdistatava süü suurus ning karistust kergendavad ja raskendavad asjaolud, mille põhjal saadakse konkreetse süüdlase süü suurusele vastav karistuse määr<sup>34</sup>. Näiteks tuleb juhul, kui isik on kriminaalasja esemeks oleva ühe või mitme teoga täitnud kuriteokoosseisu mitu erinevat kvalifitseerivat tunnust, hinnata tema süüd reeglina suureks. Samuti võivad süü suurust iseloomustada isiku teo panus grupiviisilise teo puhul, koosseisupärase käitumise süstemaatilisus, tagajärje raskus, samuti kannatanu isik ja tema käitumine teo toimepanemise ajal<sup>35</sup>. Lisaks isiku süüle tuleb KarS § 56 kohaselt isikule karistuse mõistmisel arvestada ka eri- ja üldpreventiivseid kaalutlusi, so võimalust mõjutada süüdlast edaspidi hoiduma süütegude toimepanemisest ja õiguskorra kaitsmise huvisid. Kui isiku käitumisele ei ole senised karistused mõju avaldanud ja normi rikkumisele on vaja reageerida rangemalt, et kinnistada keelunormi kehtivust, saab isikule mõista karistuse ka üle sanktsiooni keskmise määra, vaatamata sellele, et tema süü on keskmine.<sup>36</sup>

---

<sup>32</sup> Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs. Justiitsministeerium 2/2015. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joobes\\_juhtimise\\_analuus.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joobes_juhtimise_analuus.pdf) (17.02.2016)

<sup>33</sup> Sootak, J., Pikamäe, P. (koost). Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne. Tallinn, Juura 2015, lk 1019

<sup>34</sup> RKKKo 3-1-1-77-11

<sup>35</sup> RKKKo 3-1-1-76-12

<sup>36</sup> RKKKo 3-1-1-58-13

A. Ahvena analüüsi kohaselt seisneb suurim probleem joores juhtide kohtlemisel konkreetse juhi riskidest ja vajadustest tulenevate karistus- ja mõjutusmeetmete puudumises. Eelkõige tähendab see seda, et Eestis puudub terviklik ja toimiv alkoholismiravi süsteem, mis on funktsionaalselt seotud karistusüsteemiga ning samuti pole kasutusel piisavalt käitumise muutmisele suunatud tõenduspõhiseid programme. Praegu saab joores juhtimise süütegudele reageerimiseks kasutada valdavalt karistuslikke meetmeid, mille potentsiaalne mõju joores juhtimist ajendavatele või seda põhjustavatele teguritele tulevikus on minimaalne või puudub üldse.<sup>37</sup>

Magistritöö autor nõustub täielikult A. Ahvena seisukohaga ning on samuti arvamisel, et Eestis tuleb tegeleda mitte ainult joores juhtide karistamisega, vaid tegeleda tuleb kindlasti ka joores juhtidele suunatud sõltuvusravi programmide, nn järelkoolituse<sup>38</sup>, alkoholismiravi ning joores juhtimisele suunatud ennetustööga, mis vajaks omakorda ka õigusaktide muutmist.

### **1.3. Karistuslik ning mittekaruslik lähenemine joores juhtidele**

Karuslust iseloomustavad karustuseteooriatest tulenevad eesmärgid – õigluse ja õiguse taastamine, üldsuse mõjutamine, süüdlase parandamine jms. Karustuseteooriad näitavad ära, mis alusel ja millistel eesmärkidel riik kohaldab oma karustusvõimu.<sup>39</sup>

Kanti ja Hegeli järgi on karustusõigus ja karustus eesmärk iseendas. Õiglane, st teole vastav karustus on juba iseenesest õiguskorra taastamine ega vaja enam mingit eesmärgistamist ega põhjendamist. Klassikaline karustusõigus eitab karustus eripreventiivset eesmärki, kuid XIX sajandi keskpaigaks oli siiski tänu A. Feuerbachile juurdunud karustus üldpreventiivne käsitlus. Sotsiaalse kaitse karustusõigus loobus peaaegu täielikult üldpreventsioonist ning andis karustusale – tegelikult küll sotsiaalse kaitse vahendile – hoopis teise eesmärgi, nimelt ühiskonna kaitsmisele ohtliku isiku tegude eest. Kaitsevahendid ja nende ulatus sõltuvad ühelt poolt ühiskonna vajadustest, teiselt poolt isiku ohtlikkusest. Isiku ohtlikkus tuleb kõrvaldada, teda ennast tuleb kohandada ühiskonna vajadustele ning ta ühiskonda tagasi tuua, resotsialiseerida.<sup>40</sup>

Kanti ja Hegeli teooria kohaselt on karustus kättemaks. Feuerbachi ja Liszti järgi taotletakse karustusega võimaliku kurjategija hirmutamist (üldpreventsioon) või konkreetse kurjategija hirmutamist ja parandamist (eripreventsioon). Karustus e tänapäevane teooria näeb karustus

<sup>37</sup> Ahven, A. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karustuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs. Justiitsministeerium 2/2015. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joores\\_juhtimise\\_analuus.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joores_juhtimise_analuus.pdf) (17.02.2016)

<sup>38</sup> Järelkoolitust käsitleb lähemalt magistritöö teises peatükis

<sup>39</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karustusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 81

<sup>40</sup> Sootak, J. Kriminaalpoliitika. Tallinn, Juura 2015, lk 156-157

karistusõigusnormide kehtivuse kinnitust (nn integratsiooni preventatsioon). Kõigi mainitud teooriate ühisosa väljendub asjaolus, et karistus eeldab süülist käitumist ning potentsiaalse ja aktuaalse õigusrikkuja süüdivust. Ilma süülise käitumiseta ei ole seega karistust.<sup>41</sup>

Tänapäevani erineb mittekarakteristlik mõjutusvahend karistusest selle põhimõttelise asjaolu poolest, et mittekarakteristlik mõjutusvahend on seotud süüteo toimepanija ohtlikkusega. Mittekarakteristlike mõjutusvahendite saab seega rakendada ka juhul, kui süüteo toimepanija ei käitunud süüliselt. Saksa StGB-s<sup>42</sup> on klassikalised süüteo toimepanija ohtlikkusega seotud mittekarakteristlikud mõjutusvahendid vabaduse võtmisega psühhiaatria haiglaste paigutamine (StGB § 63), võõrutusasutusse paigutamine (StGB § 64) ja karistusjärgne kinnipidamine (StGB § 66).

Vabaduse võtmist mittesisaldavate mittekarakteristlike mõjutusvahenditena on seaduses ette nähtud tingimisi vabastamine koos allutamise käitumiskontrollile (StGB § 68), juhtimisõiguse äravõtmine (StGB § 69) ja tegutsemiskeeld (StGB § 70 jj).<sup>43</sup>

Karistuste ja mittekarakteristlike mõjutusvahendite sisuline eristamine põhineb tõsiasi, et karistus on tagasiulatavalt õigustatud ja piiratud juba toimepandud teo süü suurusega ning preventiivseid eesmärke on võimalik realiseerida süü suurust arvestades. Sellega võiks piirduda, kui isiku ohtlikkus ei ületa tema süü suurust (võiks ka öelda, et isik ei ole üldse ohtlik või et tema ohtlikkus piirubki süü teo toimepanemisega). Mõningatel juhtudel ei ole aga preventatsioonide realiseerimine süü piires isiku mõjutamiseks ja ühiskonna enesekaitseks kas üldse võimalik või ei ole piisav. Sellistel juhtudel tuleb preventioonide rakendada mitte süü piires, vaid väljaspool süüd. Süüst sõltumatu mõjutusvahendi kohaldamist õigustab võimaliku tulevase ohu ärahoidmise vajadus; mõjutusvahendi mõte on isiku parandamine või ühiskonna turvalisuse kaitse.

J. Sootak kirjutab oma artiklis<sup>44</sup>, et karistusel ja mõjutusvahendil on mõistagi palju ühist: eelkõige ühine lähtekoht ehk õigusvastane tegu, isikult vabaduse võtmine, tema pedagoogiline või teraapiline mõjutamine; neid võib vastastikku asendada (nn vikareerumine). Selles mõttes tuleb karistusi ja mõjutusvahendeid käsitleda ühtse karistusõigusliku õigusjärelmite ehk sanktsioonisüsteemi osana. Ühisjoontest ja ühistest kriminaalpoliitilistest eesmärkidest hoolimata tuleb need sanktsioonid aga mõisteliselt ja õiguslikult rangelt lahus hoida.

---

<sup>41</sup> Gropp, W., Sedman, M. Konfiskeerimine: mõjutusvahendist karistuseks? *Juridica VIII/2008*, lk 548

<sup>42</sup> Strafgesetzbuch (StGB)

<sup>43</sup> Gropp, W., Sedman, M. Konfiskeerimine: mõjutusvahendist karistuseks? *Juridica VIII/2008*, lk 548

<sup>44</sup> Sootak, J. Mida teha, kui isiku ohtlikkus on süüst suurem? Saksamaa kogemus mittekarakteristlike mõjutusvahendite osas. *Juridica VIII/2006*, lk 521



Saksamaa põhiseaduskohus leiab, et isiku pikaajaline kinnipidamine julgestusasutuses ei ole vastuolus põhiseadusliku inimväärikuse põhimõttega, kui kinnipidamine on tingitud isiku kestvast ohtlikkusest. Küll aga peab olema tagatud väärikas suhtumine kinnipeetavasse ja võimaluse korral tema resotsialiseerimine, ehkki see võib osutada isiku kinnistunud kriminaalsete kalduvuste tõttu raskemaks kui karistusosaluse puhul. Mida kauem kinnipidamine kestab, seda rangemalt tuleb järgida kinnipidamise aluseid.<sup>45</sup>

Karistuse kohaldamine läbib kindlad etapid, mille käigus tuleb kohtunikul lahendada järgmised küsimused:

- a) karistusraamid
- b) süü piirid;
- c) preventsioonid ehk karistuse eesmärgid;
- d) põhikaristus vastavalt karistuse kohaldamise mudelile;
- e) lisakaristus, kui selleks on õiguslik alus ja kohus peab seda vajalikuks;
- f) liitkaristus, kui tegemist on mitme kuriteoga;
- g) karistuse asendamine (nt üldkasuliku töö kohaldamine § 69 alusel) või karistusest vabastamine (nt karistusest tingimisi vabastamine § 73 alusel), kui selleks on õiguslik alus ja kohus peab seda vajalikuks.

Esimesed neli etappi on süüdimõistmise korral kohustuslikud, sest süüdimõistmine peab alati viima põhikaristuse mõistmiseni; lisakaristust ei saa kohaldada ilma põhikaristuseta; liita saab ainult juba mõistetud karistusi ning karistuse asendamine või sellest vabastamine ei ole võimalik, kui eelnevalt ei ole karistus valitud.<sup>46</sup>

Kui rääkida karistamise klassikalistest funktsioonidest, mis kujutavad endast ühest küljest karistamise filosoofilist põhjendust, kuid samas ka soovitavaid praktilisi sihte, on esile toodud neli.

Esiteks rehabiliteerimine, resotsialiseerimine kui kurjategija parandamine, taaskohandamine ühiskonnaga, ettevalmistamineeluks vabaduses, milleks korrektsiooniasutustes kasutatakse spetsiaalseid psühhosotsiaalseid interventsioone. Rehabiliteerimine tähendab sisuliselt seaduskuuleka isiksuse taastamist, taasloomist läbi karistusosaluse haridustaseme tõstmise, treeningu ja spetsiaalse kohtlemise (nt psühhoteraapia).

---

<sup>45</sup> *Ibid*, lk 522

<sup>46</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 115

Teiseks kättemaks, mis tähendab kurjategijale tema tehtu eest proportsionaalse piinaga, valuga vastamist. Karistamine on moraalselt õigustatud, kuna halvasti käitunud inimesed on karistuse ehk piina „ära teenindud“.

Kolmandaks hirmutamine, ennetamine, ärahoidmine kui meetmed, mis peavad ära hoidma kuritegude toimepanemist tulevikus<sup>47</sup>. Kurjategijate karistamine ja hirmutamine on traditsiooniliselt olnud kõige enam omavahel seotud aspektid.

Neljandaks isoleerimine, vangistamine kui kurjategija paigutamine tingimustesse, kus kuritegude toimepanek pole võimalik või on vähe tõenäoline. Sellega kaitstakse ühiskonna liikmeid ohtlike indiviidide eest.<sup>48</sup>

Lisaks eeltoodule ei tohi ära unustada, et karistus peab olema efektiivne, ehk mida kiiremini ja vahetumalt karistus järgneb käitumisele, seda efektiivsemalt käitumist maha surutakse. Karistuse ajaline viibimine vähendab olulisel määral karistuse efektiivsust.<sup>49</sup> Konkreetsele teole vastav kriminaalkaristus peegeldab ühiskonnas seaduserikkumise raskust.<sup>50</sup>

Õiguskirjanduses on välja pakutud kontrollskeem, millest kinnipidamine aitab karistuse kohaldamisel vältida juhuslikkust ning soodustab stabiilse ja õiguslikult argumenteeritud karistuspraktika väljakujunemist.<sup>51</sup>

Käesolev magistritöö on suunatud uurimisele kuidas teatud karistuste määramine mõjutab uute sarnaste rikkumiste toimepanemise takistamisel, mistõttu alljärgnevalt peatub autor preventioonidel ehk karistuse eemärkidel, kuna nii üld- kui ka eripreventsiooni on kasutatud joobes juhtimise probleemiga tegelemiseks ning korduvrikkumiste takistamiseks.

Joobes juhtimise probleemiga tegelemiseks ning korduvrikkumiste tõkestamiseks on kasutatud nii üld-, kui ka eripreventsiooni. Üldpreventsioon lähtub eeldusest, et joobes juhtimise tõenäosus väheneb, kui isikud tajuvad, et süüteo korral vahelejäämise ning sellele järgneva range karistuse tõenäosus on kõrge.<sup>52</sup> „Kui sa otsustad rikkuda reeglit, siis ootab sind samasugune saatus“ on selle karistusliku eesmärgi moto, mille abil usutakse saavutada kriminaalse motivatsiooni

---

<sup>47</sup> Andenaes, J. Does punishment deter crime? The criminal Law Quartely 1968, Vol 11, lk 76-93

<sup>48</sup> Saar, J. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn, Juura, 2007, lk 249-251

<sup>49</sup> *Ibid*, lk 253

<sup>50</sup> Hallevey, G. A Modern Treatise on the Principle of Legality in Criminal Law. Springer 2010, lk 20

<sup>51</sup> Pikamäe, P., Kivi, L.. Karistusõiguse põhiprobleeme. Õppematerjal kohtunikele 2003. Tartu 2004, lk 53

<sup>52</sup> T. H. Nochajski, P. R. Stasiewicz. Relapse to driving under the influence (DUI): A review. – Clinical Psychology Review 26 (2006), p 182.

vähendamist.<sup>53</sup> Üldpreventsiooni ülesanne on näidata karistusõigust ühiskonda kaitsva institutsioonina, millel on ka kindlustuseesmärk, mida ei tohi aga realiseerida süü piire ületavalt.<sup>54</sup> On loogiline oletada, et just üldpreventsiooni mõjul jäävad paljud kuriteod toime panemata. Samas ei peaks kriminaaljustiitsüsteemiga seonduvat hirmule rajatud üldpreventiivset efekti ületähtsustama, sest karistuse mõju, mis on seotud sotsialiseerimise ja indiviidi moraalse arenguga, võib olla märksa mõjuvam. Ilmselt ei pane enamik inimestest kuritegu toime ka mitte siis, kui võimalused selle ametlikuks ilmsikstulekuks ja karistamise tegelik tõenäosus on praktiliselt olematud.<sup>55</sup>

Positiivne üldpreventsioon seab oma eesmärgiks avaldada õiglase karistusega mõju, mis kinnitab inimeste usku normikehtivusse ja usaldust õiguskorra vastu.<sup>56</sup> Üldpreventiivsete kaalutluste arvestamisel tuleb silmas pidada ka seda, et üldpreventsioon peab olema suunatud kannatanule, näidates talle tehtud ülekohtu heastamist ja õiguse taastamist.<sup>57</sup> Siinjuures ei saa muidugi väita, et hirmutamiseefekt ja kaalutava süütegu ärahoidev toime peaks karistusel üldse puuduma.<sup>58</sup>

Üldpreventsiooni positiivne aspekt põhineb asjaolul, et karistusähvardus ja karistuse kohaldamine mõjuvad õiguskorra tugevust ja toimejõudu ning elanikkonna õiguskuulekust tugevdavalt.<sup>59</sup> Positiivne üldpreventsioon peab kinnitama inimeste usku normi kehtivusse ja usaldust õiguskorra vastu.<sup>60</sup>

Täpsemalt saab positiivsest üldpreventsioonist rääkida kolmes suunas. Esiteks sotsiaalpedagoogiline õppimiseefekt, õiguskuulekuse „harjutamine“ õigusorganite tegevuse jälgimisega. Teiseks usalduseefekt, mis ilmneb kodaniku veendumuses, et õigusorganid oma ülesandeid tõepoolest ka täidavad. Kolmandaks rahulduseefekt, mis avaldub üldises õigusteadvuse rahulolus, et õigusrikkumistele reageeritakse ja konflikt saab õiglaselt lahendatud. Saksamaal on positiivne üldpreventsioon viimasel paaril aastakümnel kujunenud kriminaalõiguse legitimatsiooni ja karistusteooriate aluseks, Skandinaavias on positiivsel üldpreventsioonil aga tagasihoidlik koht.<sup>61</sup>

---

<sup>53</sup> Saar, J. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn, Juura, 2007, lk 250

<sup>54</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 135

<sup>55</sup> Saar, J. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn, Juura, 2007, lk 250

<sup>56</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 135

<sup>57</sup> TlnRnK 1-07-12534

<sup>58</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 135

<sup>59</sup> *Ibid*, lk 47

<sup>60</sup> Sootak, J., Pikamäe, P. Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne. Tallinn: Juura 2015, § 56, kom. 16, lk 171

<sup>61</sup> Sootak, J. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas. *Juridica I/2000*, lk 6

Riigikohus oma otsuses toob välja, et olukorras, kus aastast aastasse hukub purjus juhtide süül riigis kümneid ja saab vigastada sadu inimesi, nõuavad positiivse üldpreventsiooni põhimõtted riigipoolset reaktsiooni, mis annaksid õiguse adressaatidele selge signaali sellest, et liiklusõigusrikkumiste, sh eelkõige mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise näol on tegemist riigi poolt rangelt karistatavate õigusrikkumistega.<sup>62</sup>

Traditsiooniline kriminaalõigus ja „suur kriminaalpoliitika“ lähtuvad positiivse üldpreventsiooni teooria kohaselt eeldusest, et karistus on õigustatud üksnes siis, kui selle abil saab ja tuleb taastada usk õiguse kehtimisse. See usk peab olema kõikuma löönud millegi tõsise, nimelt kuriteo tõttu. Allapoole kriminaalõiguse tasandit jäävate õigusrikkumistega seda usku ei kõigutata ning kriminaalõiguslik sekkumine on välistatud. Kuritegu on teatavasti selline tegu, mis ründab õigushüve; kuriteol on konkreetne süüdlane, kes ründab kannatanut.<sup>63</sup>

Negatiivne üldpreventsioon kujutab endast karistusega ähvardamist, mis hoiab kõikuvat elementi eemale süütegude toimepanemisest.<sup>64</sup> Karistusega ähvardus jooles juhtimise eest on mõjusaim kui võimalik õigusrikkuja tajub vahelejäämise riski kõrgena ning tajub, et süüteo järgnev karistus on range ja kiire.<sup>65</sup> Negatiivne üldpreventsioon toetub *homo oeconomicus*'e mudelile – isik otsustab igas käitumisolukorras nii, nagu talle näib kasulik. Normikonformsus on üksnes situatiivne normijärgimine, sest normi järgimine näib isikule soodsaim. Tänapäeva sotsioloogia lähtub seevastu *homo sociologicus*'e teooriast, mille kohaselt normijärgimine on eelkõige lapse- ja noorukieas sisseõpitud. Selles süsteemis ei ole riiklikul karistusel peaaegu mingit kohta, sest karistus tuleb kõne alla üksnes välise käitumiskontrolli äärmusliku abinõuna, kui sisemine kontrollisüsteem ütleb üles. *Homo sociologicus*'e mudelit on kritiseeritud liigse sotsialiseerituse pärast. Inimest käsitatakse kui olevust, kes oktruajeerib end välisele korrale.<sup>66</sup>

E. Raska on kriminaalpreventsiooni osas avaldanud arvamust, et küllalt sageli kasutatakse kolmikliigendust, mis jagab kriminaalpreventsiooni esmatasandi, teise tasandi ja kolmanda tasandi preventsiooniks. Kui esmatasandi preventsioon keskendub valdavalt niisugustele asjaoludele, mis võivad tingida inimeste kriminaalset aktiivsust (näiteks elutingimused laiemas ja kitsamas mõttes), makro- ja mikrokeskkond jms asjaolud), siis teise tasandi ennetustegevuses on tähelepanu keskmes need isikud ja grupid, kelle käitumises transformeeruvad kuritegevuse

---

<sup>62</sup> RKKK 3-1-1-26-03

<sup>63</sup> *Ibid*, lk 11

<sup>64</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 39

<sup>65</sup> Freeman, J., Lioassis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., Watson, B. The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – Transportation Research Part F 9 (2006), p 4

<sup>66</sup> Sootak, J. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas. *Juridica* I/2000, lk 4

põhjused kõige tõenäolisemalt tegelikuks kriminaalsuseks. Vastavate meetmetega püütakse vähendada nende nn riskigruppide liikmete kuriteovalmidust, suunata nende aktiivsus mittekriminaalsesse vormi. Kolmanda tasandi preventioon on orienteeritud nendele, kes juba on pannud toime kuriteo, enamasti ka selle eest karistatud ja keda vastava kohtlemise (resotsialiseerimise) abil püütakse taaslülitada seaduskuulekate inimeste keskkonda.<sup>67</sup>

Eripreventioon jaguneb samuti positiivseks ja negatiivseks. Eripreventioon keskendub individuaalsele õigusrikkujale ning tegeleb korduvrikkumiste tõkestamisega.<sup>68</sup> Eripreventiooni puhul on karistuse eesmärgiks konkreetse õigusrikkuja selline mõjutamine, et hoida teda ära uute õigusrikkumiste toimepanemiselt – *punit, sed ne peccatur*.<sup>69</sup> Eripreventiivsed teooriad pääsesid maksvusele eelkõige tänu karistusõiguse sotsioloogilise koolkonna mõjudele, eelkõige Franz Liszti töödes. Oma Marburgi programmis määratles ta riigi ülesanded kuritegevuse vältimise valdkonnas.<sup>70</sup>

Eripreventioon on Liszti järgi eelkõige üksikkurjategija mõjutamine ning sellel karistusteoorial on kolmesugune sisu:

- üldsuse kaitsmine kurjategija isoleerimisega (kindlustamine);
- kurjategija taunimine talle karistuse kohaldamisega (hirmutamine);
- kurjategija selline mõjutamine, et ta uusi kuritegusid toime ei paneks (kasvatamine).

Konkreetsete preventiivsete eesmärkide saavutamine sõltub kurjategija tüübist. Hirmutamisele või kasvatamisele mittealluvad harjumuskurjategijad tuleb kahjustada ning ühiskonda sel teel kindlustada. Kui harjumuskurjategija on parandatav, tuleb teda pikaajaliselt ja intensiivselt mõjutada. Juhusekurjategijale piisab lühikesest ja mõjusast hirmutamisest, mis meenutaks talle tema kohustusi ja aitaks tal paraneda.

Hirmutamine tähendab karistuse kaudu süüdlase taunimist. Parandamine tähendab süüdlase mõjutamist, et ta uusi kuritegusid toime ei paneks. Kindlustamine tähendab kurjategija isoleerimist üldsuse kaitsmiseks.<sup>71</sup>

Karistusele lisanduva mõjutusvahendi vajalikkust saab ajalooliselt seletada ka karistusõiguse ülesandega tagada ühiskonna ja selle liikmete turvalisus. Turvalisuse all tuleb mõelda ohu

---

<sup>67</sup> Raska, E. Kriminoloogia. Sissejuhatus ainesse. Tallinn, Juura 2002, lk 173

<sup>68</sup> T. H. Nochajski, P. R. Stasiewicz. Relapse to driving under the influence (DUI): A review. – Clinical Psychology Review 26 (2006), p 182.

<sup>69</sup> Sootak, J. Kuri Karjas. Tartu, Ilmamaa 2009, lk 229

<sup>70</sup> Sootak, J. Karistusõiguse alused. Tallinn, Juura 2003, lk 156-157

<sup>71</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 54

puudumist, õieti küll võimalikult vähest ohtu, sest absoluutne turvalisus ehk igasuguse ohu täielik puudumine on võimatu.<sup>72</sup>

A. Feuerbach vabastas oma negatiivse üldpreventsiooni teooriaga karistusõiguse usulis-metafüüsilisest ülesandest tagada jumalik maailmakord ning pani aluse preventioonikaristusõigusele. Ühtlasi sellega jõudis Feuerbach arusaamisele, et karistus eeldab küll isiku süüd, kuid karistus peab end kuidagi täiendavalt legitimeerima, et tagada ühiskonna turvalisus. Võimalik oleks olnud ka areng, kus karistusõigus piirdunuks süükaristust käsitlevate sätetega ning selle juurde orgaaniliselt mittekuuluvad süüvälistes mõjutusvahendid pidanuksid leidma endale muu seadustiku. Karistusõigus läks aga teist teed ning võttis oma hõlma alla ka muud turvalisust kindlustavad vahendid, kujunedes seega mitte ainult süükaristusõiguseks, vaid ka turvakaristusõiguseks.<sup>73</sup> Nii tekkisidki karistusõiguse süsteemis karistused ja muud, ohtlikkust pärssivad mittekariistuslikud mõjutusvahendid.

Mõjutusvahendeid on aga kaheksuguseid: ühelt poolt kindlustus- ja parandusvahendite hulka kuuluvad psühhiaatriline sundravi ja alaealisele kohaldatavad mõjutusvahendid ning teiselt poolt erikonfiskeerimine kui süüdimõistmisega kaasnev abinõu. Seega jagunevad mõjutusvahendid personaalseteks ja reaalsseteks mõjutusvahenditeks, millest esimesed on suunatud isikule ning peavad tagama eelkõige nende mõjutamise (ravi, õpetamine, kasvatamine). Konfiskeerimine seevastu seondub reaalssete mõjutusvahenditega, kuna on seotud asjaga ning kujutab endast ühelt poolt mõjutusvahendit (süüteoga omandatud vara äravõtmine), teisalt aga kindlustusvahendit, et tagada ühiskonna ohutus (ohtlike esemete äravõtmine).<sup>74</sup>

Magistritöö autor on veendunud, et retsidiivsed joobes juhid tuleb suunata vastavate teraapiaprogrammidele, ehk järelkoolitusele, et tegeleda ka joobes juhtimise algpõhjustega ning ühtlasi muuta retsidiivsete joobes juhtide hoiakuid ja negatiivset liikluskäitumist, et ennetada edaspidiseid rikkumisi. Retsidiivsete joobes juhtide käitumist praegune karistuspoliitika ei suuda mõjutada, mis tähendab, et karistuspoliitika peab olema täpsem, sihikindlam ja saavutama seda eesmärki.

---

<sup>72</sup> *Ibid*, lk 181

<sup>73</sup> Sootak, J. Mida teha, kui isiku ohtlikkus on süüst suurem? Saksamaa kogemus mittekariustuslike mõjutusvahendite osas. *Juridica VIII/2006*, lk 520-521

<sup>74</sup> Ernits, M., Pikamäe, P., Samson, E., Sootak, J. Karistusseadustiku üldosa eelnõu. Eelnõu lähtealused ja põhjendus. Tallinn, Juura 1999, 3. ptk 5. jagu sissejuh komm 1-2, lk 159

Käesolevas magistritöös käsitletakse joobes juhtide suhtes kohaldamist vajavaid selliseid mõjutusvahendeid nagu konfiskeerimine, järelkoolitus ning alkoholikk. Nendest räägib magistritöö autor lähemalt magistritöö teises peatükis.

#### **1.4. Lisakaristuse kohaldamine joobes juhtide suhtes**

Lisakaristuse näol on tegemist karistuste hulka kuuluvate sanktsioonidega, st nende kohaldamine ei ole võimalik ilma süülise teota. Kuid kui põhikaristus peab eelkõige silmas süühüvitust ja seejärel preventsiioone ehk eri- ja üldpreventiivseid eesmärke, siis lisakaristus peab esmalt silmas preventsiioone. Viimased võivad lisakaristuse korral olla süüga vähe seotud ning olla erinevalt põhikaristusest „suunatud preventsiiooni ratsionaalselt kalkuleeritud realiseerimisele“.<sup>75</sup>

Riigikohtu lahendist tuleneb, et lisakaristuse mõistmisel tuleb arvestada selle kahetise iseloomuga: lisakaristus ei täida mitte ainult süüd heastavat, vaid ka ühiskonna turvalisust tagavat ülesannet. Seega aktualiseerub lisakaristuse kohaldamine juhtudel, mil põhikaristus ei ole eripreventiivse eesmärgi saavutamiseks piisav ja süüdlane võib olla ühiskonnale jätkuvalt ohtlik. Lisakaristuse seisukohalt olulistel eripreventiivsetel kaalutlustel tuleb arvestada, kui rängalt juhtimisõiguse äravõtmise iseenesest ja karistuse aeg isikule mõjub (võttes seejuures arvesse, kas tegemist oli harjumus- või juhusesüütega). Ehkki ka lisakaristuse kohaldamisel tuleb vaieldamatult arvestada üldpreventiivsete kaalutlustega, ei tohi need anda põhjust kohaldada juhtimisõiguse äravõtmist üle piiri, mis on kindlaks määratud süü suuruse ja eripreventiivsete vajadustega.<sup>76</sup>

Joobes juhtimise puhul tuleb isikult üldjuhul juhtimisõigus ära võtta ja ainult erandlikel asjaoludel võib kohus jätta lisakaristuse kohaldamata. Kohtupraktikas leiab erinevaid põhjendusi juhtimisõiguse mittekohaldamise kohta. Kõige levinum põhjendus on seotud raskesse olukorda seadmisega, ehk kui isikud vajavad juhtimisõigust seoses tööga. Nende puhul ei saa aga väita, et tegu oleks väga erandlike asjaoludega, sest väga paljudel juhtudel, kui isik vajab juhtimisõigust seoses töö või ülalpidamise kohustusega, on lisakaristust siiski kohaldatud.<sup>77</sup> Riigikohus leiab, et töökoha kaotamise võimalus ei saa olla iseenesest mootorsõiduki juhtimise õiguse äravõtmist

---

<sup>75</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 111

<sup>76</sup> RKKKo 3-1-1-122-13 p 9

<sup>77</sup> Klopets, U., Reinthal, T. Kohtupraktika analüüs. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2009, lk 54. Arvutivõrgus kättesaadav: [www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf](http://www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf)

välisraviks asjaoluks, sest KarS 50 lg 2 kohaselt ei või mootorsõiduki juhtimise õigust ära võtta üksnes isikult, kes kasutab seda sõidukit liikumispuude tõttu.<sup>78</sup>

Karistusseadustiku § 50 lg 1 kohaselt võib kuriteo korral mootor-, õhu- või veesõiduki, samuti trammi või raudteeveeremi ohutu liiklemise või käituseeskirjade rikkumisega seotud süüteo eest kohaldada süüdimõistetule lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist kohtu poolt kuni kolmeks aastaks. Kui juhtimisõigust on võimalik ära võtta maksimaalselt kolmeks aastaks, siis magistrirõõ autori arvates võiks selle ära võtta ka terveks eluks. Kui me räägime joobes juhtidest, kelle süül oli põhjustatud teise isiku surm, siis autori arvates siin ei tohiks tekkida küsimusi kas võtta isikul juhtimisõigus eluaegselt ära või mitte.

Näiteks võib tuua Suurbritannia, kus raskemate liiklussüütegude eest, näiteks teisele isikule joobes juhtimisega surma põhjustamine, võetakse juhtimisõigus ära terveks eluks.<sup>79</sup> Terveks eluks võetakse raskete liiklussüütegude eest juhtimisõigus ära ka Kanadas.<sup>80</sup>

Väljaspool Euroopa Liitu praktiseeritakse eluaegset juhtimisõiguse äravõtmist Kanadas, kus 17. aprillil 2015 jõustunud kohtuotsusega<sup>81</sup> määrati retsidiivsele joobes juhile karistuseks 120 päeva reaalselt vangistust, 3 aastat tingimisi vangistust ning eluaegne juhtimisõiguse äravõtmine. Süüdimõistetud isik pani toime 14 liiklusrikkumist alates septembrist 1975 kuni juunini 2007 ning seejärel vaatamata 2007. aastal määratud vangistusele kestvusega 18 kuus jätkas rikkumiste toimepanemist. Ükski karistus ei suutnud viia isikut õiguskuulekale teele. Sellised üldsusele ohtlikud retsidiivsed liikluseeskirjade rikkujad on olemas ka Eestis, kuid kahjuks Eestis hetkel kehtiv seaduslik regulatsioon ei võimalda võtta sellistelt rikkujatelt juhtimisõigust eluaegselt ära.

Nagu magistrirõõs oli juba eelnevalt välja toodud, Eestis on kõrge joobes juhtimisega põhjustatud raskete liiklussüütegude arv, seega autori arvates tuleks kaaluda ka Eestis eluaegset juhtimisõiguse äravõtmist, mida võiks rikkujatel tingimuslikult säilitada alkoholiku paigaldamisega. Juhtimisõiguse tingimuslik säilitamine võiks näiteks töökoha säilimisel kaasa aidata vastutustundlikuma liikluskäitumise kujunemisele. Selleks tuleb Eestis luua alkoholiku kasutamiseks õiguslikud alused. Siinkohal arvab autor, et juhtimisõiguse eluaegse äravõtmise osas võiks rakendada ka tingimusi, millistel oleks isikul võimalik saada juhtimisõigust seaduses

<sup>78</sup> RKKKo 3-1-1-26-10 p. 7.3

<sup>79</sup> Crystal, G. Lifetime Driving Bans in the UK. 12.02.2016. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.nopenaltypoints.co.uk/lifetime-driving-bans-uk.html> (03.03.2016)

<sup>80</sup> Näide, kus juhtimisõigus võeti ära terveks eluks:

[https://a.next.westlaw.com/Link/Document/Blob/115513cde41f70e33e0540021280d79ee.pdf?targetType=inline&originationContext=document&transitionType=DocumentImage&uniqueId=1ca50ba5-57eb-4cde-b24d-6880086dbe04&contextData=\(sc.Search\)](https://a.next.westlaw.com/Link/Document/Blob/115513cde41f70e33e0540021280d79ee.pdf?targetType=inline&originationContext=document&transitionType=DocumentImage&uniqueId=1ca50ba5-57eb-4cde-b24d-6880086dbe04&contextData=(sc.Search)) (03.03.2016)

<sup>81</sup> Canada Court of Appeal 17.04.2015, 500-10-005737-141, Westlaw.



sätetatud aja jooksul (nt viie aasta jooksul) tagasi. Kõnealusteks tingimusteks võiks olla arsti kinnitus, et isik on võimeline uuesti sõidukit juhtida, vastava tervisetõendi olemasolu ning peab olema läbitud ka järelkoolitus või sõltuvusravi. Ühtlasi on magistritöö autor arvamisel, et Eestis tuleb näha ette kohustuslik juhtimisõiguse äravõtmise kriminaalses joores sõiduki juhtimise korral või sellise kuriteo kordumisel<sup>82</sup>.

### **1.5. Mootorsõiduki joores juhtimise mõju liiklusohutusele ning rahvusvahelised uuringud**

Selles osas magistritöö autor annab ülevaate rahvusvahelistest empiirilistest uuringutest, millistes on analüüsitud joores juhtimise probleemi Euroopa riikides ning meetmeid joores juhtimise vähendamiseks. Ühtlasi toob autor välja uuringuid, kus on analüüsitud karistuse mõju joores juhtimisele ning joores juhtimise retsidiivsusele.

Teatavasti alkoholi tarbimine halvendab sõiduki juhtimise omadusi, seega alkoholi tarbimise osas Euroopa liikluses on läbi viidud mitmeid uuringuid, et hinnata selle mõju liiklusohutusele. Joores juhtimise mõiste ja uurimismeetodid on riigiti erinevad ning see tekitab raskusi teha täiesti täpset võrdlust sõiduki joores juhtimisest EL liikmesriikides. Vaatamata kõnealustele erinevustele annavad uuringud siiski selge ülevaate üldisest olukorrast Euroopas ja üldistest erinevustest EL liikmesriikides. Alljärgnevalt on toodud uuringute tulemused.

Aastate 2007 ja 2011 vahel oli läbiviidud Euroopa uuringuprojekt DRUID<sup>83</sup> (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol, and Medicines<sup>84</sup>). Projekt DRUID on arvatavasti kõige laiaulatuslikum projekt, mida on kunagi sõiduki joores juhtimise valdkonnas läbi viidud. Sellesse suuremahulisusse projekti oli kaasatud 13 psühhoaktiivseid aineid puudutavat (sh alkohol) rahvuslikku uuringut, mis oli läbiviidud vastavalt ühtsele uuringu ülesehitusele. Andmed alkoholi tarbimise kohta olid kogutud 13 Euroopa riigist terve ööpäeva ning kõikide nädalapäevade kohta, et saada esindusliku valimi psühhoaktiivsete ainete tarbimise kohta rahvusvahelises liikluses.

Uuringu käigus selgus, et ligi 20-28% liiklusõnnetusi EL riikides, milles oli ka hukkunuid, olid seotud joores juhtimisega. Uuringust selgub, et kõige levinum karistus joores juhtimise eest on rahatrahv ning rahatrahvi mõju avaldub üksnes siis, kui see on piisavalt kõrge, et luua

---

<sup>82</sup> Sarnast seisukohta avaldas ka justiitsminister U. Reinsalu oma intervjuus Postimehele 27.10.2015. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.postimees.ee/3376949/reinsalu-roolijoodikute-ohjeldamise-pakett-puhib-retsidiivistid-liiklusest> (04.03.2016)

<sup>83</sup> Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final report. Client: European Commission, DG for Mobility and Transport. Rotterdam, 2014, p. 19. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/behavior/study\\_alcohol\\_interlock.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf)

<sup>84</sup> Sõiduki juhtimine narkootikumide, alkoholi ning ravimite mõju all

kurjategijale finantsilist koormust. Enamuses EL riikides on fikseeritud rahatravi määrad joobes juhtimise eest, mis ei ole seotud rikkuja sissetulekuga (v.a. Soome). Seega need trahvid ei ole üldjuhul väga suured, kuna need põhinevad keskmisel sissetulekul ning see vähendab trahvide üldpreventiivset mõju. Trahvid mõjutavad hirmutavalt rohkem noori, kui täiskasvanuid, mis on tingitud noorte rahalise olukorraga, kellel on üldiselt väiksem sissetulek kui täiskasvanutel. Ühes uuringus leiti ka, et trahvide määramine ei mõjuta joobes juhtimise retsidiivsust<sup>85</sup>.

Ühtlasi leiti uuringus, et juhtimisõiguse äravõtmine vähendab liiklusõnnetusi 18% võrra. See teeb juhtimisõiguse äravõtmise väga efektiivseks. Kuid sellel on siiski üks puudus, mis väljendub selles, et kui selle täitmine on nõrk, siis juhtimisõigust kaotanud juhid võivad hakata ebaseaduslikult ilma juhiloata sõidukit juhtima. Uuringud näitavad ka seda, et mida pikem on juhtimisõiguse äravõtmine, seda paremini see mõjub retsidiivsetele joobes juhtidele. Lühiajaline juhtimisõiguse äravõtmine (kuni 4 kuud) mõjub üksnes isikutele, kes panevad rikkumise toime esimest korda, retsidiivsetele joobes juhtidele lühiajaline juhtimisõiguse äravõtmine vajalikku mõju kahjuks ei avalda.<sup>86</sup>

Veel üheks karistuse liigiks on juhtimisõiguse kehtetuks tunnistamine. Juhtimisõigust saab tunnistada kehtetuks koos või ilma selliste tingimusteta nagu alkoholikk või kohustusliku meditsiiniline läbivaatuse läbimine. Pärast juhtimisõiguse kehtetuks tunnistamise perioodi möödumist, saab juhtimisõigust taotleda üksnes pärast uue juhiloa taotluse esitamist – see on erinevus juhtimisõiguse äravõtmise ja kehtetuks tunnistamise vahel, mille käigus saab juht oma juhtimisõiguse ja juhiloa tagasi juhtimisõiguse äravõtmise tähtaja möödumisel.

Ühes sarnases uuringus<sup>87</sup> oli tehtud samasugune järeldus, et väga oluline meede joobes juhtide retsidiivsuse vähendamiseks on juhtimisõiguse äravõtmine, mille mõju on tõhusam kombineerituna vastava ravi või järelkoolituse läbimisega.

Projekti käigus jõuti järeldustele, et riigis peavad olema mitmed meetmed, et võidelda joobes juhtimisega. Neid meetmeid peetakse tõhusaks siis, kui nad vähendavad joobes juhtimisest põhjustatud liiklusõnnetuste arvu või vähendavad joobes juhi (eriline tähelepanu alkoholijoobes

---

<sup>85</sup> Weatherburn, D., Moffatt, S. The specific deterrent effect of higher fines on Drink-driving offenders. The British Journal of Criminology 2011 , 51, lk 799

<sup>86</sup> Weinrath, M., Gartrell, J. Specific Deterrence and Sentence Length. The case of drunk drivers. Sage Publications: Journal of Contemporary Criminal Justice, Vo. 17 No 2, 2011, lk 117

<sup>87</sup> Bukasa, B., Salamon, B., Klipp, S., Krismann, M., Larsen, L., Krasovec, B., Merc, K., Zlender, B. & Schnabel, E. Recommendations on Withdrawal: DRUID, Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines 2011. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_6\\_2.pdf?\\_blob=publicationFile](http://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_6_2.pdf?_blob=publicationFile)

juhtidel) sõidetud kilomeetrite arvu. Joobes juhtimist vähendavaid meetmeid võib liigitada erinevatesse gruppidesse:

- Alkoholi kättesaadavuse vähendamine (nt alkoholimüügi lõpetamine bensiinijaamades).
- Politsei järelevalve ning vastavate karistuste määramine (politsei peab tihedamini korraldama alkoreide „Kõik puhuvad“). Uuringutulemused<sup>88</sup> näitavad, et politsei programmide korraldamine toovad kaasa märkimisväärse raskete liiklusõnnetuste vähenemise. Uuringu tulemusena leiti, et tänu politsei programmidele vigastustega lõppevate raskete liiklusõnnetuste arv vähenes 23-31% võrra.
- Elanikkonna harimine ja informeerimine (elanikkond peab teadma mis karistused järgnevad joobes juhtimisele).<sup>89</sup>

Siinkohal juhib magistritöö autor tähelepanu, et Eestis joobes juhtimise korduvuse ennetamiseks Eestis kutsus Politsei- ja Piirivalveamet ellu projekti, mille kaudu suunatakse alkoholi tarvitanud liiklusrikkujaid (peamiselt LS § 224 lg 2) nõustamisprogrammi, mis viiakse läbi Maanteeameti tunnustatud liikluspsühholoogide nõustamisprogrammi „KOJU“ alusel. Kogu projekti vältel<sup>90</sup> oli läbi viidud 14 täiendkoolitust, kus osales 131 isikut. Täiendõppe on edukalt läbinud 116 isikut ja täiendkoolituse katkestas 15 isikut. Kõikidest koolitustele suunatud 20% oli alkoholi tarvitanud koguses, mille korral on oht tõsiseks terviserikkeks ja mille tarvitamisel on tegemist tõenäoliselt raske sõltuvushäirega.<sup>91</sup>

Taanis viidi 2011. aastal suuremahuline uuring, mis näitas, et vähemalt 25% juhiluba omavaid isikuid on juhtinud sõidukit alkoholi mõju all. Iga aasta keskmiselt 10000 taanlasi (Taani elanikkond on 5.4 miljonit) mõistetakse süüdi joobes juhtimise eest.<sup>92</sup> Nii Taanis, kui ka muudes Euroopa Liidu riikides on enamus joobes juhtimisega seotud liiklusõnnetusi registreeritud öösel, eriti nädalavahetustel.<sup>93</sup> Vaadates joobes juhtimisega seotud liiklusõnnetuste arvu, saab sõiduki joobes juhtimist nimetada tõsiseks „sotsiaalseks kahjuks“ Euroopas, mis märkimisväärselt mõjutab suure hulga inimeste heaolu ja turvalisust.

---

<sup>88</sup> Blais, E., Dupont, B. Assessing the Capability of Intensive Police Programmes to Prevent Severe Road Accidents. *The British Journal of Criminology* 2005, 45, lk 932. Arvutivõrgus kättesaadav:

<http://bjc.oxfordjournals.org/content/45/6/914.full>

<sup>89</sup> *Ibid.*, p 67

<sup>90</sup> Projekti kestis alates 23.12.2013.a kuni 31.12.2014.a

<sup>91</sup> Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2014. Tallinn 2015, lk 17. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/LIIKLUSAASTA\\_2014\\_loplik.pdf](http://www.mnt.ee/public/LIIKLUSAASTA_2014_loplik.pdf) (17.03.2016)

<sup>92</sup> Fynbo, L., Järvinen, M. The best drivers in the world. Drink-Driving and Risk Assessment. *The British Journal of Criminology* 2011, lk 773-774. Arvutivõrgus kättesaadav:

<http://bjc.oxfordjournals.org/content/51/5/773.full.pdf+html>

<sup>93</sup> Anderson, P. Reducing Drinking and Driving in Europe. Report. German Centre for Addiction Issues (DHS) 2008, p 21

Karistuse rakendamise alused ja ulatus varieeruvad riigiti, aga kolm põhilisemat karistust joobes juhtimise eest on rahaline karistus, vangistus ning juhtimisõiguse äravõtmine.

Arvestades, et suur osa joobes juhtidest jätkavad sõiduki juhtimist joobeseisundis jäädes politsei poolt märkamatuks<sup>94</sup>, on nii praktiline, kui ka teoreetiline vajadus uurida kas mittekariistuslikud mõjutusvahendid saavad kuritegeliku käitumise puhul tõkestavalt mõjuda. Üheks oluliseks mittekariistuslikuks mõjutusvahendiks, mis suudab muuta joobes juhtide käitumist ning hoiakuid, on järelkoolitus.

Alates 2002. a. kõik Taani juhid, kellel oli juhtimisõigus äravõetud joobes juhtimise eest, peavad juhtimisõiguse taastamiseks läbima järelkoolituse. Aastal 2005 järelkoolituse läbimise kohustus laiendati ka nendele isikutele, kellel on juhtimisõigus tingimisi äravõetud. Praktikast tähendab see seda, et kõik, keda peetakse teel kinni ning tuvastatakse alkoholisisaldus veres vähemalt 0,05%, peavad läbima kohustuslikus korras järelkoolituse, kui nad soovivad säilitada juhtimisõigust. Seega järelkoolituse olemus seisneb selles, et mõjutada järelkoolitusel osalejaid hoiduda alkoholi joobes sõiduki juhtimisest õpetades neile kuidas hinnata joobes juhtimise riske.

Pratt, Holsinger ja Latessa<sup>95</sup> ning DeYoung<sup>96</sup> leidsid samuti oma uuringutes, et järelkoolitus vähendab joobes juhtimise retsidiivsust ning joobes juhtimise põhjustatud liiklusõnnetusi. Uuringud näitasid, et järelkoolitus on kõige efektiivsem tõsiste retsidiivsete õigusrikkujate puhul, kelle alkoholisisaldus veres juhtimise ajal on 1.5 g/l või kõrgem.

Järelkoolituse läbimine annab retsidiivsetele joobes juhtidele teadmisi ja oskusi sõiduki joobes juhtimise korduvuse edaspidiseks vältimiseks, mis sisaldavad teavet alkoholi, joobes juhtimist puudutava seadusandluse, ohutu sõidu praktika kohta ning võimalikke alkoholiprobleemide näitajaid.

Järelkoolituse strateegia üheks osaks võivad olla ka alkoholukud, mis samuti mõeldud retsidiivsetele joobes juhtidele kasutamaseks, kuna need takistavad isikul alkoholi joobes sõiduki rooli istuda.<sup>97</sup>

---

<sup>94</sup> Smith, K. A Qualitative Study of Deterrence and Deviance in a Group of Recidivist Drink Drivers. Unpublished Masters Manuscript. University of Canberra, Australia 2003.

<sup>95</sup> Pratt, T.C., Holsinger, A.M., Latessa, E.J. Treating the chronic DUI offender 'turning point' ten years later, Journal of Criminal Justice 2000

<sup>96</sup> DeYoung, D. An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California 1997

<sup>97</sup> ETSC Fact Sheet. Drink Driving Recidivism 2008. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://archive.etsc.eu/documents/Fact\\_Sheet\\_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf)

Freeman<sup>98</sup> jt uuringu raames võeti kasutusele alternatiivne joobes juhtimise tõkestamise mudel, et vaadelda mittekariistuslikke mõjutusvahendite mõju joobes juhtimise käitumisele. See mudel oli väljatöötatud Homeli<sup>99</sup> poolt ning algselt oli loodud, et uurida hirmutavat mõju pisteliste politseikontrollide korraldamisel ning ühtlasi hirmutavat mõju rasketel ning kergetel joobes juhtidele määratud karistustel. Selline kriminaalse sündmuse mudel (mis on Gibbs'i<sup>100</sup> 1975.a. tõkestamise mudeli edasirendus) toetub ratsionaalse valiku teooriale ning näitab, et mõlemad nii karistuslikud, kui ka mittekariistuslikud mõjutusvahendid mõjutavad isikute joobes juhtimise käitumist.

Kõnealune mudel koosneb neljast põhilisest tegurist, mis peaksid retsidiivsete rikkujate käitumist ning hoiakuid muutma:

- (a) traditsioonilised õiguslikud kontrollmehhanismid, mida peetakse materiaalse kaotuse ohuks (nt trahvid ning juhioa äravõtmine),
- (b) ühiskonna hukkamõist,
- (c) süütunde tekitamine,
- (d) füüsilise puuduse oht (nt liiklusõnnetus või sõiduki kahjustamine).

Uuringu tulemused näitasid, et traditsioonilised karistused ei ole piisavad joobes juhtidest korduvrikkujate suhtes ega tõkesta nende edasisi süüteo toimepanemisi ning retsidiivsed joobes juhid on vajalik suunata alkoholiravile ja järelkoolitusele, et lahendada käitumise algpõhjuseks olev alkoholiprobleem. Enamik uuringus osalenud retsidiivsetest joobes juhtidest tarvitasid kahjulikus koguses alkoholi ning vaatamata nendele määratud karistustele ei ole nad oma käitumist muutnud. Ühtlasi uuringute tulemusena selgus, et korduvrikkujad ei ole võimelised kontrollima joobes juhtimist, seega oluline tegur joobes juhtimise probleemiga võitlemisel on panna korduvrikkujad mõtlema, et joobes juhtimise käitumine on probleem ning arendada meetmeid, mis panevad õigusrikkujat muutma oma juurdunud õigusvastast käitumist.

---

<sup>98</sup> Freeman, J., Liossis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., Watson, B. The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. *Transportation Research Part F* 9 (2006), p. 4-5

<sup>99</sup> Homel, R. J. *Policing and Punishing the Drinking Driver. A Study of Specific and General Deterrence*. New York: Springer-Verlag 1988.

<sup>100</sup> Gibbs, J. P. *Crime, Punishment and Deterrence*. New York : Elsevier 1975.

Veel ühe uuringu<sup>101</sup> tulemusena leiti, et juhtimisõiguse peatamine joobes juhtidelt ei ole nii efektiivne retsidiivsuse vähendamisel kui seda kohaldada sõltuvusravi ning järelkoolituse programmidega. Juhtimisõiguse äravõtmise mõju kestab ainult selle perioodi jooksul, kui juhtimisõigus on äravõetud ning see periood võib olla üsna lühike<sup>102</sup>. Ühtlasi soovitatakse uuringus rakendada retsidiivsete joobes juhtide puhul alkoholuku programmi, kuna tegemist on tõhusa preventiivse mõjutusvahendiga joobes juhtimisega võitlemisel. 46 uuringu ülevaade, mis käsitlesid juhtimisõiguse äravõtmise mõju joobes juhtidele näitasid, et juhtimisüiguse äravõtmise langetab joobes juhtimisega põhjustatud liiklusõnnetusi 5% võrra ning surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu 26% võrra<sup>103</sup>.

Võttes kokku eeltoodud uuringu tulemused, on magistritöö autor arvamusel, et lisaks olemasolevatele karistuslikele meetmetele tuleb joobes juhid suunata kohustuslikus korras järelkoolitusele ning ühtlasi tuleb Eestis kasutusele võtta alkoholukk.

---

<sup>101</sup> Anderson, P. Reducing Drinking and Driving in Europe. Report. 2008, lk 47. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.dhs.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/Pathways\\_for\\_Health-Project/reducing\\_drinking\\_and\\_driving\\_report.pdf](http://www.dhs.de/fileadmin/user_upload/pdf/Pathways_for_Health-Project/reducing_drinking_and_driving_report.pdf)

<sup>102</sup> McKnight, A.J., R.B. The effect of license suspension upon DWI recidivism. Alcohol, Drugs and Driving, 7(1), 1991, lk 43-54

<sup>103</sup> Zobeck, T.S., Williams, G.D. Evaluation Synthesis of the Impacts of DWI Laws and Enforcement Methods: Final Report. Contract No. ADM-281- 89-0002. Rockville, MD: Office of Policy Analysis, National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism (NIAAA).at Eight Universities. Health and Place, 1994, 9 (1), lk 1-6

## 2. Mootorsõiduki konfiskeerimine ja muud mõjutusvahendid joobes juhtimise korral

### 2.1. Konfiskeerimine kui mõjutusvahend

Konfiskeerimine on süüdimõistetule või erandina ka kolmandale isikule kuuluva eseme või kuriteoga saadud vara äravõtmine ehk tasuta võõrandamine. Konfiskeerimise näol on tegemist varalist laadi mittekaristusliku sanktsiooniga, mille eripreventiivne eesmärk on võtta süüdlaselt ainelised vahendid ja tegutsemisvõimalused, et takistada teda uute kuritegude toimepanemisel. Üldpreventiivselt peab konfiskeerimine väljendama põhimõtet „Kuritegu ei tasu ennast ära.“ Konfiskeerimine on kohtu õigus ning selle otsustamisel lähtutakse eseme võimalikust edaspidisest ohtlikkusest.<sup>104</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/42/EL<sup>105</sup> art 2 p-s 4 käsitatakse konfiskeerimisena vara lõplikku äravõtmist, mille kohus määrab seoses kuriteoga.

Konfiskeerimist reguleerib Eesti õiguses karistusseadustiku 7. peatükk „Muud mõjutusvahendid“. KarS 7. peatükki vaadeldes ilmneb, et konfiskeerimist saab rakendada:

- 1) süüteo vahendi suhtes (KarS § 83 lg 1);
- 2) süüteo vahetu objekti või süüteo ettevalmistamiseks kasutatud objekti suhtes (KarS § 83 lg 2);
- 3) süüteoga saadud vara suhtes (KarS § 83<sup>1</sup>) ja
- 4) kuriteo toimepannud isiku vara suhtes, kui on alust eeldada, et isik on saanud vara kuriteo toimepanemise tulemusena (KarS § 83<sup>2</sup>).

Konfiskeerimise aluseid on seega kehtivas õiguses mitu. Saksa karistusõigusteoorias asutakse seisukohale, et karistusõiguslikud varalised sanktsioonid, mille hulka tuleb arvata ka konfiskeerimine, pole üheselt määratletavad ning on oma õiguslikult olemuselt ambivalentsed<sup>106</sup>.

Konfiskeerimise puhul tekib tihti peale küsimus, kas KarS § 83 lg 1 on põhiseadusega kooskõlas ning sellele küsimusele on vastus olemas. PS § 32 lg 2 kolmas lause keelab kasutada omandit üldiste huvide vastaselt. Joobeseisundi puhul halveneb isiku võime hoida mootorsõidukit oma kontrolli all, mistõttu suureneb liiklusõnnetuse oht. Seega ohustab mootorsõiduki joobeseisundis

---

<sup>104</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 174

<sup>105</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/42/EL, 3. aprill 2014, kuriteovahendite ja kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise kohta Euroopa Liidus. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0042&from=EN>

<sup>106</sup> Schönke, A., Schröder, H. (Verf.). Strafgesetzbuch. Kommentar. 27. Auflage. München 2006, § 73, Vorbemerkungen, äärenr 12.

juhtimine liiklejate elu, tervist ja vara. Sellisele omandi üldiste huvide vastasele kasutamisele on riik kohustatud reageerima ning võtma tarvitusele meetmed loetletud väärtuste kaitseks.<sup>107</sup> Seega süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine on demokraatlikus ühiskonnas vajalik, kooskõlas PS-ga ning Riigikohus leiab oma 24.12.2002.a. kohtuotsuses<sup>108</sup>, et piirang, mille eesmärgiks on avaliku korra kaitse ja kuriteo tõkestamine, on legitiimne. Arvestades konfiskeerimise märkimisväärset preventiivset toimet, võib pidada süüteo toimepanemise vahendiks oleva sõiduauto konfiskeerimist teole vastavaks.<sup>109</sup>

Süüteo toimepanija isikuga seotud ja tema süü tuvastamist eeldavat konfiskeerimist (süüteovahendi, süüteo vahetu objekti ja süüteo ettevalmistamiseks kasutatud objekti konfiskeerimine) saab küll formaalses mõttes lugeda *sui generis* mõjutusvahendiks, kuid samas peetakse selle puhul silmas ka karistuslikke eesmärke. Nimetatud juhul lähtub konfiskeerimine eelkõige süüteo toimepanijaga seotud kriteeriumidest. Seevastu konfiskeerimine, mis ei eelda isiku käitumise süülisust, vaid eeldab esemest endast lähtuvat ohtu (KarS puhul tuleks kõne alla § 83 lg-s 4 reguleeritud olukord kui sama paragrahvi esimese ja teise lõike erijuhtum), on puhtal kujul ohutust tagav meede.

Kuna konfiskeerimine üldiselt ei ähvarda üksnes süüteo toimepannud isikut, vaid kõne alla võib tulla ka kolmandalt isikult vara äravõtmine, siis hägustub pilt veelgi, sest konfiskeerimise alus on teise isiku käitumine ja seetõttu vahendatud. Jutt käib olukorrast, kus kolmas isik (konfiskeeritava objekti omanik) käitub kvaasisüüliselt (KarS § 83 lg 3). Siin ei nõuta eseme üldist ohtlikkust, pigem „karistatakse“ kolmandast isikust omanikku tema etteheidetava käitumise eest ning hirmutatakse üldsust.<sup>110</sup> Riigikohtu otsus 3-1-1-37-07 võimaldas seega seadusandjal ellu viia konfiskeerimise instituudi laienduse, mille kohaselt on võimalik konfiskeerida isikule kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel kuuluvad varalised õigused, kui sellise lepingu alusel isiku kasutuses olnud ese on tahtliku süüteo toimepanemise vahend või süüteo vahetu objekt<sup>111</sup>.

---

<sup>107</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07, p 21

<sup>108</sup> RKPJKo 3-4-1-10-02, p 30

<sup>109</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07, p 23

<sup>110</sup> Parmas, A. Süüteovahendi konfiskeerimise eesmärk ja õiguslik olemus ning selle põhiseaduslik õigustus. Riigikohtu üldkogu otsus asjas 3-1-1-37-07. *Juridica VIII/2008*, lk 551

<sup>111</sup> Elkind, E., Hirsnik, E., Kergandberg, E., Kivi, L., Kruusamäe, M., Mõttus, M., Parmas, A., Pikamäe, P., Sarv, J., Sootak, J. Valikuliselt Riigikohtu kriminaalkolleegiumi praktikast õiguse tõlgendamisel ja edasiarendamisel. *Juridica VIII/2009*



Riigikohus on oma kohtuotsuses<sup>112</sup> KarS § 83 lg 3 p 1 kohaldamise suhtes avaldanud ka kriteeriumid, mida tuleb sätte kohaldamiseks tuvastada. Nimelt, sõiduki omaniku poolt süüteo vähemalt kergemeelsusega kaasaaitamise tuvastamiseks tuleb tõendada, et ta pidas konkreetsel juhul võimalikuks, et sõidukit kasutatakse süüteo toimepanemiseks. Edasiselt tuleb aga tuvastada ka see, et kolmas isik pidas võimalikuks konkreetse süüteo toimepanemist ja lootis põhjendamatult, et süütegu siiski toime ei panda. Kohus lisab täiendavalt, et kergemeelsusega süüteo toimepanemisele kaasaaitamine tegevusetuse vormis on põhimõtteliselt võimalik. Sellisel juhul peab aga isiku vastutuse tuvastamiseks konstrueerima temalt nõutava käitumise, näitama selle aluse (isiku garandikohustuse) ning välja selgitama isikult nõutava teo objektiivse eeldatavuse.

KarS on hetkel muutmisel ning muutmise 06.04.2016.a. eelnõu kohaselt KarS § 83 täiendatakse lõikega 3<sup>2</sup>, mille kohaselt erandina võib kohus konfiskeerida paragrahvi 83 lõikes 3<sup>1</sup> nimetatud varalised õigused, kui need kuuluvad otsuse või määruse tegemise ajal kolmandale isikule ja ta on vähemalt kergemeelsusega kaasa aidanud vahendi, aine või eseme kasutamisele süüteo toimepanemisel.<sup>113</sup>

Kavandatava muudatusega nähakse ette võimalus konfiskeerida kolmandale isikule kuuluv KarS § 83 lg-s 3<sup>1</sup> sätestatud varaline õigus. Kui tahtliku süüteo toimepanemise vahend või süüteo vahetu objekt oli isiku kasutuses kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel, saab kohus KarS § 83 lg 3<sup>1</sup> alusel konfiskeerida nimetatud lepingust tulenevad isiku varalised õigused. Praktikast kohaldatakse viidatud alust valdavalt juhul, kui tegemist on joobeseisundis autot juhtinud isiku kasutuses oleva sõiduautoga. KarS § 83 lg 3<sup>1</sup> alusel on võimalik konfiskeerida vaid süüteo toimepanija varalisi õigusi. KarS § 83 lg 3 võimaldab kolmandalt isikult konfiskeerida üksnes sama paragrahvi lõigetes 1 ja 2 nimetatud vahendi, aine või eseme. Seega ei näe kehtiv õigus ette võimalust konfiskeerida kolmandale isikule kuuluvat KarS § 83 lg-s 3<sup>1</sup> nimetatud varalist õigust. Eelnevast tuleneb, et süüteo toimepanemise vahendit ega varalist õigust, mis seisneb selle kasutamises, ei ole võimalik konfiskeerida näiteks olukorras, kus see kuulub liisinguandjale ja liisinguvõtja (kolmas isik) on andnud selle kasutamiseks süüteo toimepanijale. Üheks selliseks näiteks on olukord, kus sõiduauto on liisingulepingu alusel juriidilise isiku kasutuses ning juriidiline isik (oma pädeva esindaja kaudu, kes võib ühtlasi olla süüteo toimepanija) võimaldab seda autot kasutada KarS § 424 järgi

<sup>112</sup> RKKKo 3-1-1-68-10, p 19 ja 22

<sup>113</sup> Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (kuriteovahendite ja kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise direktiivi ülevõtmise). Arvutivõrgus kättesaadav: <http://eelvoud.valitsus.ee/main#DZz9JRkC>

kvalifitseeritava süüteo toimepanemiseks. Kui sama näite puhul kuuluks auto juriidilisele isikule, oleks see võimalik juriidiliselt isikult KarS § 83 lg 3 p 1 alusel konfiskeerida. Eriti asjakohane on nimetatud võimalus juhul, kui KarS § 424 järgi kvalifitseeritava kuriteo toimepanemiseks kasutatud sõiduauto on liisingulepingu alusel sellise juriidilise isiku kasutuses, kelle pädev esindaja on ühtlasi süüteo toimepanija. Samas ei piirdu see vaid juriidiliste isikutega. Varaliste õiguste konfiskeerimine kolmandalt isikult võib asjakohane olla ka näiteks siis, kui sõidukit liisingulepingu alusel valdav kolmas isik võimaldab oma elukaaslasel kasutada seda KarS § 424 järgi kvalifitseeritava kuriteo toimepanemiseks. Eeltoodud põhjustel täiendatakse KarS § 83 lõikega 3<sup>2</sup>, mis sätestab, et erandina võib kohus konfiskeerida KarS § 83 lõikes 3<sup>1</sup> nimetatud varalised õigused, kui need kuuluvad otsuse või määruse tegemise ajal kolmandale isikule ja kui see isik on vähemalt kergemeelsusega kaasa aidanud vahendi, aine või eseme kasutamisele süüteo toimepanemisel. Ka sellistel juhtudel oleksid *mutatis mutandis* asjakohased Riigikohtu kriminaalkolleegiumi täiskogu seisukohad, mille kohaselt sõiduki omaniku (kavandatava muudatuse korral ka sõiduki kasutamist võimaldava varalise õiguse omaniku) poolt süüteo vähemalt kergemeelsusega kaasaaitamise tuvastamiseks tuleb tõendada, et ta pidas konkreetsel juhul võimalikuks, et sõidukit kasutatakse süüteo toimepanemiseks. Samuti tuleb tuvastada see, et kolmas isik pidas võimalikuks konkreetse süüteo toimepanemist ja lootis põhjendamatult, et süütegu siiski toime ei panda.<sup>114</sup>

Meie õigusdogmatika ega ka kehtiv õigus ei käsitle konfiskeerimist karistusena. Konfiskeerimine on mõistetav mittekaristusliku sunnivahendina. Karistustest erineb ta formaalselt, sest seadus ei loe teda karistuseks, aga ka materiaalselt – oma eesmärkide ja sisu kaudu.

Konfiskeerimine õigusliku sunnivahendina omab kaht põhieesmärki. Selleks on:

- edasiste õiguserikkumiste toimepanemise takistamine (vältimine);
- õiguserikkumise teel alusetult omandatud tulu (majandusliku hüve) äravõtmine.

Traditsioonilise haldussunnivahendite liigituse raamides on konfiskeerimisele seega omased nii tõkendite kui ka taastusvahendite funktsioonid. Igal konkreetsel konfiskeerimise juhul on

---

<sup>114</sup> Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse (kuriteovahendite ja kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise direktiivi ülevõtmine) eelnõu seletuskiri, lk 5-6. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://eelnou.d.valitsus.ee/main#DZz9JRkC>

domineerivaks või ka ainsaks üks nimetatud funktsioonidest. Konfiskeerimise iseseisvaks eesmärgiks ei ole repressioon.<sup>115</sup>

Lisaks karistuspraktika ning kehtivate materiaali- ja menetlusõiguse normide analüüsile, on oluline riigi tegelik suutlikkus karistuslike meetmete ja sunnivahendite kohaldamisel. Kui valitakse karistusõiguslik meede, mida on ilmselgelt raske ellu viia, või kui süüdlasel on võimalus mõistetud karistuse kandmisest kõrvale hiilida, väheneb karistusseaduse mõju ning õiguskuulekus ühiskonnas, süütegude arv aga ei vähene.<sup>116</sup>

Enam ei spekuldeerita karistusahvarduse lühiajalise mõjuga konkreetse teo puhul, vaid karistuses nähakse kumulatiivset ja kasvatavat mõjurit isiku arengus ja õppimises. Riigi karistussüsteem peab toetama üldist õiguskuulekat käitumisstrateegiat ja eluviisi. Kriminaalõigusest saab oluline mosaiigikild kogemusmaailmas; see osutab teatud omadustele ja dispositsioonidele, mis on teistega võrreldes eelistatavad.<sup>117</sup>

Süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise absoluutseks sihiks on ühiskondlikku julgeolekut ohustavate esemete kõrvaldamine, s.o selliste asjade kõrvaldamine, mis ohustavad ümbrust oma liigi poolest või mida võidakse ka edaspidi kasutada õigusvastaste tegude toimepanemiseks.<sup>118</sup> Ilmselgelt ei ole kuriteo toimepanemise vahend sageli üldse ese, mis ohustaks ümbrust lihtsalt oma liigi poolest ja pelgalt oma olemasoluga. Küll muutub aga pilt siis, kui vaadelda nimetatud eset üheskoos isikuga, kellel on kalduvus eset õigusvastaseks käitumiseks kasutada. Just selles kontekstis saabki tõdeda, et ese on ohtlik, kui see jääb konkreetse isiku omandisse edasi, sest seda võidakse edaspidi kasutada õigusvastase teo toimepanemiseks, ja seetõttu tuleb see omanikult ära võtta.<sup>119</sup>

Konfiskeerimise korral läbiviidav menetlus on reguleeritud kriminaalmenetluse seadustiku<sup>120</sup> (edaspidi KrMS) § 16<sup>1</sup>. peatükiga.

---

<sup>115</sup> Koolmeister, I. Konfiskeerimine haldussunnivahendina. *Juridica* 1999/4, lk 188

<sup>116</sup> Vaher, K.-M., Masskuriteod: väike teosüü ja suur ohtlikkus. – *Juridica* 2008/VIII, lk 527

<sup>117</sup> Sootak, J. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas. – *Juridica* 2000/I, lk 5

<sup>118</sup> RKKKo 3-1-1-27-07, p 14

<sup>119</sup> Parmas, A. Süüteovahendi konfiskeerimise eesmärk ja õiguslik olemus ning selle põhiseaduslik õigustus.

Riigikohtu üldkogu otsus asjas 3-1-1-37-07. *Juridica* VIII/2008, lk 556

<sup>120</sup> KrMS RT I, 06.01.2016, 19

## 2.2. Mootorsõiduki konfiskeerimine § 424 teo korral

KarS §-i 424 kohaselt karistatakse mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Lisakaristusena võidakse juhtimisõigus ära võtta kuni kolmeks aastaks (KarS § 50 lg 1 p 1).

Eesti karistusõiguses on kasutatav nn monistlik süsteem, karistust ja muud mõjutusvahendit kohaldatakse reeglina alternatiivselt – kas karistus või mõjutusvahend. Selline alternatiivsus kehtib siiski ainult kahe mõjutusvahendi – psühhiaatrilise sundravi ja alaealise mõjutusvahendi kohta. Konfiskeerimine on aga seevastu selline sanktsioon, mida kohaldatakse koos süüdimõistmisest tuleneva karistusega. Kõigi kolme mõjutusvahendi korral on tegemist materiaalõiguslike sanktsioonidega, mida võib nimetada süüindiferentseteks, sest kui karistus on vahetult – põhikaristus rangelt ja lisakaristus lõdvemalt – teo süülisusega seotud, siis mõjutusvahendi puhul võib see seos olla kas vahendlik (konfiskeerimine) või puududa üldse (psühhiaatriline sundravi). Puhtõiguslikult puudub mõjutusvahendil karistuslik iseloom, ehkki faktiliselt võib ta sellisena mõjuda (vrd rahaline karistus ja konfiskeerimine või vangistus ja kinnipidamine psühhiaatriaiglas). Tegemist on sisult kindlustusliku iseloomuga mõjutusvahenditega.<sup>121</sup>

Mootorsõiduk KarS § 424 mõttes on käsitletav kuriteo toimepanemise vahendina, mistõttu võib kohus selle KarS § 83 lg 1 alusel konfiskeerida. Sõiduki konfiskeerimise näol on tegemist formaalselt mõjutusvahendi, kuid materiaalses mõttes karistusega. Sellest tulenevalt ei ole võimalik selle kohaldamise mõju süüdlasele hinnata üksnes eraldivõetuna. Õiglaseks ja mõistlikuks, edaspidi uut kuritegu ärahoidvaks karistuse kohaldamiseks tuleb kohtul arvestada süüdlasele kõiki kohaldatavaid õigusjärelmeid kogumis. Mootorsõiduki kui süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimist võib pidada õigustatuks üksnes siis, kui on piisavalt ja põhjendatult alust arvata, et isik paneb samalaadseid õigusrikkumisi toime ka edaspidi, kusjuures leebemad meetmed (nt juhtimisõiguse äravõtmine lisakaristusena) ei ole suutnud mõjutada süüdlast uutest samalaadsetest süütegudest hoiduma. Seega peab kohus sõiduki konfiskeerimise otsustamiseks prognoosima süüdlase võimalikku käitumist tulevikus. Oluliseks indikatsiooniks selle kohta on ka isiku varasem karistus analoogilise teo eest.<sup>122</sup> Eeltoodu tähendab seda, et raske süüteo korral kohus võib sõidukit konfiskeerida, aga sellist kohustust tulenevalt hetkel kehtivatest õigusaktidest ei ole.

<sup>121</sup> Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007, lk 173

<sup>122</sup> Sootak, J., Pikamäe, P. (koost). Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne. Tallinn, Juura 2015, lk 1019

Sarnasele seisukohale asus ka Soome riigikohus oma otsuses<sup>123</sup>, milles sõiduk konfiskeeriti korduvalt joobes juhtimise eest karistatud isikult. Riigikohus asus arvamusele, et konfiskeerimine on põhjendatud, kui karistusele ja juhtimisõiguse äravõtmisele vaatamata paneb isik uuesti rikkumise joobes juhtimise näol, mis näitab, et varasemad meetmed ei ole isikule mõju avaldanud. Konfiskeerimine on Soomes reguleeritud Karistusseadustikus ehk soome keeles Rikoslaki<sup>124</sup>.

Mootorsõidukit korduvalt joobes juhtinud isikult on sõiduki konfiskeerimine põhjendatud, sest selline isik on oma käitumisega selgelt tõendanud, et tema valduses olev mootorsõiduk kujutab tema õigusvastase käitumise tõttu jätkuvalt suurt ohtu kaasliiklejatele. Nii Euroopas kui ka mujal maailmas on kuriteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine üks elementaarsemaid tööriistu eesmärgipärasel kuritegevusevastases võitluses. Teo vahendi konfiskeerimise puhul on mõjurid oluliselt tugevamad, kui need oleksid siis, kui konfiskeeritaks samas väeringus raha. Laiemas plaanis toimib konfiskeerimine aga ka üldpreventiivselt, sest süüteo toimepanemise vahendist ilmajäämise risk ohustab iga potentsiaalset rikkujat.<sup>125</sup>

Kui vaadelda konfiskeerimise proportsionaalsust, siis esmalt tuleb vastata küsimusele joobes juhilt sõiduki konfiskeerimise sobivuse kohta ehk sellest, kas taotletavat eesmärki (liikluse turvalisus) on põhimõtteliselt võimalik valitud vahendiga (konfiskeerimine) saavutada. Võiks väita – ja seda teed on praktikas nii Eestis kui näiteks ka Soomes mindud –, et konfiskeerimine on sobiv, sest vähemalt sama sõidukiga ei saa isik enam kuritegu toime panna. Kriitik võib aga küsida, et kui mootorsõiduki äravõtmist saab põhjendada isikult objektiivse võimaluse võtmisega tegu uuesti toime panna, siis kuidas selgitada üksnes konkreetse teo toimepanemise vahendi, mitte aga isikule kuuluvate muude samaliigiliste esemete äravõtmist. Konkreetsemalt: kui kroonilisele joobes juhile kuulub mitu sõidukit, siis mismoodi aitab ühe sõiduki konfiskeerimine hoida teda tegu uuesti toime panemast teise talle kuuluva sõidukiga? Vastuseks sellele kriitikale tuleb esmalt rõhutada, et isiku võimalus endale konfiskeeritu asemele uus sõiduvahend hankida ja selle abil uuesti kuritegu toime panna ei muuda seda mõjutusvahendit iseenesest kuidagi sobimatuks. Kui asuda seisukohale, et konfiskeerimine ei ole sobiv meede, siis oleks ebaloogiline ka näiteks narkokaupmehelt narkootikumide äravõtmine või salakaubaveoks kohandatud sõiduki äravõtmine salakaubavedajalt, sest ka need on võimalik uuesti hankida. Konfiskeerimise sobivus avaldub selles, et isikule tehakse täiendav takistus kuriteo

---

<sup>123</sup> Soome riigikohtu 20.06.2005 otsus nr KKO:2005:76

<sup>124</sup> Rikoslaki 19.12.1889/39. Arvutivõrgus kättesaadav:

<http://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rikoslaki>

<sup>125</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07, p 10

toimepanemiseks. Uue sõiduki hankimine nõuab jõupingutust ja lisaressurssi ning sellest tulenevalt on see vähemalt potentsiaalselt isiku jaoks nii objektiivne takistus kui ka motiiv uue kuriteo sooritamise vastu.<sup>126</sup>

Riigikogu õiguskomisjoni arvates ei too KarS § 83 lg-s 1 kohtule antud õigus tahtliku süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimiseks kaasa omandipõhiõiguse ebaproportsionaalset riivet ning on põhiseadusega kooskõlas. Komisjoni hinnangul ei tohiks konfiskeerimine hakata asendama põhi- ega lisakaristust. Konfiskeerimise tõkestusliku toime kohta on asja arutaval kohtul võimalik võtta seisukoht ning vajadusel mõista isikule mõjus karistus.<sup>127</sup>

Konfiskeerimine on meetmena sobiv ja vajalik ning kui see aitab efektiivselt kaasa isiku edaspidisele õiguskäitumisele ja ühiskondliku turvalisuse suurenemisele, siis ka mõõdukas.<sup>128</sup> Süüteo toimepanijalt vahendi äravõtmine takistab tal uute samalaadsete tegude toimepanemist, seda eelkõige asjade puhul, mis on spetsiaalselt süüteo toimepanemiseks loodud või kohandatud.<sup>129</sup> Siinkohal soovib autor välja tuua ka Põhja ringkonnaprokuröri Rainer Amur, kes oma igapevases töös tegeleb liiklussüütegudega, arvamust, milles ta väitis, et lihtsam ja õigem on joores juhtidelt sõiduk ära võtta, kui nad vangi saata, kuna statistika näitab, et vangistus joores juhte ümber ei kasvata.<sup>130</sup>

Võrreldes Eestiga on osades teistes riikides selline võimalus õigusaktidega ette nähtud. Näiteks Valgevenes võeti 24. oktoobril 2013 vastu seadus, mille kohaselt juhi suhtes, kes juhib sõidukit joores seisundis aasta jooksul vähemalt kaks korda, rakendatakse sõiduki konfiskeerimine. Sõiduk konfiskeeritakse ka juhul, kui joores seisundis sõidukit juhtinud juht ei ole vastava sõiduki omanik.<sup>131</sup> Samad põhimõtted on sätestatud ka Leedu õigusaktides, kus sõiduk konfiskeeritakse juhul, kui juht saab ühe aasta jooksul vähemalt kaks korda aristada sõiduki joores juhtimise eest. Leedus on samasugune probleem joores juhtimisega nagu Eestis – joores juhte on väga palju

---

<sup>126</sup> Sootak, J., Parmas, A. Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud teo korral. *Juridica* X/2007, lk 693

<sup>127</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07, p 11

<sup>128</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07, p 13

<sup>129</sup> RKÜKo 3-1-1-37-07, p 21

<sup>130</sup> Prokurör: vangisaatmisest lihtsam ja õigem on liiklusaligaanilt auto ära võtta. 25.01.2016.

Arvutivõrgus kättesaadav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/18097d48-71fc-43ab-9be6-4b5f77c9ef62/prokuror-vangisaatmisest-lihtsam-ja-õigem-on-liiklusaligaanilt-auto-ara-votta> (28.03.2016)

<sup>131</sup> Belarus: Government Will Confiscate Cars of Drunk Drivers 11.12.2013. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.loc.gov/law/foreign-news/article/belarus-government-will-confiscate-cars-of-drunk-drivers/> (28.03.2016)

ning Leedus peetakse sõiduki konfiskeerimist väga tõhusaks meetmeks joobes juhtimisega võitlemisel.<sup>132</sup>

Õigusakte on plaanis muuta ka Venemaal, kus tahetakse viia seadustesse sõiduki konfiskeerimist lubava sätte isikutelt, kes juhivad sõidukit joobeseisundis ning isikutelt, kes annavad joobes isikule sõiduki üle ning lubavad seda juhtida<sup>133</sup>.

Aastal 2008 võeti Prantsusmaal kasutusele meetmete paketi, mis oli välja töötatud surmaga lõppevate liiklusõnnetuste vähendamiseks. See sisaldas ka plaane vähendada poole võrra joobes juhtimisega seotud liiklusõnnetuste arvu. Meetmed sisaldasid ühtlasi alkoholimüügi keelu bensiinjaamades ning sõiduki konfiskeerimist joobes juhtidelt korduva rikkumise toime panemisel.<sup>134</sup> Prantsusmaal kehtivate seaduste kohaselt võib kuriteo korral määrata konfiskeerimist lisakaristusena ning väärteo korral põhikaristusena või lisakaristusena koos rahatrahviga juhul kui põhikaristuseks määratakse vangistus.<sup>135</sup>

Itaalias konfiskeeritakse sõiduk 90 päevaks kui joobeseisundis juht tekitab liiklusõnnetuse. Sõidukit ei konfiskeerita juhul, kui sõiduki omanik ei ole liiklusõnnetusega seotud.<sup>136</sup>

Lisaks eeltoodud riikidele sõidukit konfiskeeritakse joobes juhtidelt veel Saksamaal<sup>137</sup>, Šveitsis<sup>138</sup>, Suurbritannias<sup>139</sup>, Austraalias<sup>140</sup>, Uus-Meremaal<sup>141</sup>, Lätis<sup>142</sup>, USA-s ja Kanadas<sup>143</sup>.

---

<sup>132</sup> Mullett, A. Lithuanian roads most dangerous in Europe. The Baltic Times 23.07.2008. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.baltictimes.com/news/articles/20905/> (28.03.2016)

<sup>133</sup> Russia could start confiscating vehicles from drunk drivers. Interfax 15.11.2013. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.interfax.com/newsinf.asp?id=459472> (28.03.2016)

<sup>134</sup> Worldwide Brewing Alliance. Drinking and driving report 8th edition. Recent trends and programmes 2008, lk 26. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.worldwidebrewingalliance.org/docs/publications/WBA\\_Drinking\\_and\\_Driving\\_Report\\_2008.pdf](http://www.worldwidebrewingalliance.org/docs/publications/WBA_Drinking_and_Driving_Report_2008.pdf) (28.03.2016)

<sup>135</sup> Голованова, Н. Л., Еремин, В. Н., Игнатова М. А., Козочкин, И. Д., Крылова, Я. Е., Серебренникова, Л. В. Уголовное право зарубежных государств. Общая часть. Москва: Институт международного права и экономики имени А.С. Грибоедова, 2001, lk 348

<sup>136</sup> *ibid*, lk 85

<sup>137</sup> Strafgesetzbuch (StGB). Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/BJNR001270871.html>

<sup>138</sup> Via Sicura. Federal Action Programme for Greater Road Safety. Federal Roads Authority FEDRO 2005. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.bfu.ch/de/Documents/04\\_Forschung\\_und\\_Statistik/01\\_Forschung/Via%20Sicura%20f%C3%BCr%20Links/2005\\_FEDRO\\_060116\\_schlussbericht\\_ViaSicura\\_en.pdf](http://www.bfu.ch/de/Documents/04_Forschung_und_Statistik/01_Forschung/Via%20Sicura%20f%C3%BCr%20Links/2005_FEDRO_060116_schlussbericht_ViaSicura_en.pdf)

<sup>139</sup> Crystal, G. Lifetime Driving Bans in the UK. 12.02.2016. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.nopenaltypoints.co.uk/lifetime-driving-bans-uk.html> (28.03.2016)

<sup>140</sup> Impounding and confiscation of vehicles. 24.09.2015. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.legalaid.wa.gov.au/InformationAboutTheLaw/CarsandDriving/Trafficoffences/Pages/Impoundingandconfiscationofvehicles.aspx> (28.03.2016)

<sup>141</sup> Land Transport Act 1998. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://legislation.govt.nz/act/public/1998/01/10/latest/DLM433613.html?search=ts\\_act%40bill%40regulation%40deemedreg\\_Land+Transport+Act+1998\\_resel\\_25\\_a&p=1%2f](http://legislation.govt.nz/act/public/1998/01/10/latest/DLM433613.html?search=ts_act%40bill%40regulation%40deemedreg_Land+Transport+Act+1998_resel_25_a&p=1%2f)

R. B. Voas ja D. J. DeYoung<sup>144</sup> väidavad oma uuringus, et juhtimisõiguse äravõtmine joobes juhtidelt väendab tõhusalt retsidiivsust liiklusõnnetusi, kuid paraku jäävad sellised rikkujad (kuni 75%), kes istuvad rooli ajal, mis juhtimisõigus on äravõetud. Selliste rikkujatega võitlemiseks, on mitmed riigid kehtestanud seadused, mille alusel saab joobes juhtidelt sõidukit konfiskeerida. Voas ja DeYoung'i uuring oli läbiviidud erinevates USA osariikides (nt California, Minnesota, New York, Ohio, Oregon, Washington), kus on sõiduki konfiskeerimine seadusega ettenähtud. Uuringu tulemused näitasid positiivseid tulemusi, ehk suurt joobes juhtimise retsidiivsuse vähenemist. Seega sõiduki konfiskeerimine omas preventiivset mõju joobes juhtidele. Sõiduki konfiskeerimist rakendatakse karistusena rikkujatele, kes panevad joobes juhtimise rikkumise toime korduvalt. Pärast sõiduki konfiskeerimist lubava sätte jõustumist vähenes Californias liiklusõnnetuste arv 13,6% võrra ning retsidiivsete joobes juhtide liikluskuritegude arv langes 24% võrra. Sarnastele tulemustele jõuti ka USA Rahvusliku Avaliku Teenistuse Uuringute Instituudi uuringus, milles leiti, et sõiduki konfiskeerimine joobes juhtidelt omab preventiivset mõju ning oluliselt vähendab sarnaseid liiklusrikkumisi. Sõiduki konfiskeerimine mõjub positiivselt nii isikutele, kellelt oli sõiduk konfiskeeritud (korduvrikkumiste arv väheneb), kui ka üldsusele, ennetades võimalikke rikkumisi.<sup>145</sup> Florida osariigis on seadusega ettenähtud sõiduki konfiskeerimine juhul, kui sõidukit juhib joobeseisundis isik, kelle juhtimisõigus oli eelnevalt äravõetud või kehtetuks tunnistatud joobes juhtimise eest. Tennessee osariigis konfiskeeritakse sõiduk samadel tingimustel, mis Floridas ning lisaks sellele ka joobes juhtimise korduvusel.<sup>146</sup>

Mõju joobes juhtimise retsidiivsusele sõiduki konfiskeerimisel uuriti ka Austraalia uuringu käigus<sup>147</sup>, milles leiti, et sõiduki konfiskeerimine oluliselt vähendab joobes juhtimise retsidiivsust. Lisaks eeltoodule uuringu käigus leiti, et väga tõhusaks karistuseks joobes juhtimisega võitlemiseks on juhtimisõiguse äravõtmine, sealhulgas eluaegne juhtimisõiguse

---

<sup>142</sup> Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.saeima.lv/bi8/lasa?dd=LP1258\\_0](http://www.saeima.lv/bi8/lasa?dd=LP1258_0) (30.03.2016)

<sup>143</sup> Supreme Court OKs seizure of repeat drunk driver's truck.

[http://www.thestar.com/news/canada/2013/01/17/supreme\\_court\\_oks\\_seizure\\_of\\_repeat\\_drunk\\_drivers\\_truck.html](http://www.thestar.com/news/canada/2013/01/17/supreme_court_oks_seizure_of_repeat_drunk_drivers_truck.html) (30.03.2016)

<sup>144</sup> Voas, R. B., DeYoung D. J. Vehicle action: effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers. Accident Analysis and Prevention 34, 2002, lk 263

<sup>145</sup> Assessment of Impoundment and Forfeiture Laws for Drivers Convicted of DWI Phase I Report: Review of State Laws and their Application. US Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration. 1992. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://ntl.bts.gov/lib/25000/25800/25855/DOT-HS-807-870.pdf>

<sup>146</sup> Taylor, L., Oberman, S. Drunk Driving Defense. Sixth Edition. Aspen Publishers. Wolters Kluwer, Law&Business 2006

<sup>147</sup> Ferrante, A. The Disqualified Driver Study. A Study of Factors Relevant to the Use of Licence Disqualification as an Effective Legal Sanction in Western Australia. Crime Research Centre University of Western Australia 2003. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.web.uwa.edu.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0004/118543/The\\_Disqualified\\_Driver\\_Study.pdf](http://www.web.uwa.edu.au/_data/assets/pdf_file/0004/118543/The_Disqualified_Driver_Study.pdf)



äravõtmine ning seda kinnitasid ka uuringus osalejad. Nii sõiduki konfiskeerimine, kui ka eluaegne juhtimisõiguse äravõtmine on Austraalia seadusliku regulatsiooniga lubatud.

Magistritöö autor on seisukohal, et Eesti karistusseadustik peab võimaldama konfiskeerida sõidukit kohustuslikus korras retsidiivsetelt joobes juhtidelt, kes põhjustavad raske liiklusõnnetusega teise isiku surma. Hetkel kehtivas karistusseadustikus sellist kohustust ei ole, seega kehtivas õiguslikus regulatsioonis ei ole kohustust raskendavatel asjaoludel mootorsõidukit konfiskeerida - sõiduki konfiskeerimise võimalus on valikuline, mis on takistav karistuse eesmärgi saavutamisel. Ühtlasi peaks sõiduki konfiskeerimine olema kohustuslik ka isikute puhul, kes süstemaatiliselt juhivad mootorsõidukit joobes ning alkoholi piirmäära ületades.

#### **2.4. Alkolukk kui mõjutusvahend**

Alkoluku implementeerimise osas Eestis on olnud palju arutelusid, kuid siiani ei ole alkoluku kasutamine Eestis seadustatud, vaatamata sellele, et paljudes Euroopa riikides on alkoluku kasutamine juba kohustuslik. Alkolukk on väga efektiivne seade joobes juhtimise ning eriti selle retsidiivsuse tõkestamiseks ning seda tõestavad nende riikide tulemused, kus on alkoluku kasutamine seadustatud. Tänu alkoluku kasutamisele joobes juhtimise retsidiivsuse määr langeb vahemikus 64%-70% ning vastava tulemuse säilitamiseks on soovituslik rakendada alkoluku programmi koos järelkoolitusega<sup>148</sup>.

Magistritöö autor on veendunud, et ka Eestis tuleb alkoluku kasutamine kohustuslikuks teha, kuna enne oli juba mainitud, et joobes juhtimine on Eestis üks tõsisemaid liiklusohutuse probleeme. Alljärgnevalt kirjeldab autor mis seadmega on tegemist alkoluku näol, kuidas seda kasutada ning käsitleb alkolukku puudutavaid rahvusvahelisi uuringuid, et tõestada alkoluku vajalikkust.

Alkolukk on sõitu piirav seade, milles on väljahingatavas õhus alkoholitaset mõõtev andur. Kui isiku väljahingatavas õhus on alkoholisaldus kõrgem lubatud määrast, alkolukk ei lase autol käivituda enne, kui juhi alkoholisaldus väljahingatavas ei lange lubatud piirmäärani. Kui seade on veendunud, et juht ei ole alkoholi tarvitanud, siis sõiduk käivitub, aga ka sõidu ajal peab juht tegema juhuslikke puhumise teste, et juhi kainus oleks tagatud kogu sõidu ajal. Seega alkoluku

---

<sup>148</sup>Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014 , lk 43. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

näol on tegemist automaatse kontrollisüsteemiga, mille eesmärgiks on ennetada joobeseisundis sõiduki juhtimist.<sup>149</sup>

Alkolukk koosneb kahest peamisest omavahel seotud osast:

- seade, mis asub auto salongis sisaldab alkoholitundlikku sensorit ning mõõdab alkoholitaset isiku väljahingatavas õhus. Seade on disainitud selliselt, et isikul oleks mugav hoida seda käes
- juhtpult, mis on tavaliselt paigaldatud armatuurlaua all, käivitab mootori ning salvestab andmeid. Juhtpuldi külge on kinnitatud ka andmete salvestussüsteem, mis salvestab kõik vajalikud andmed – hingamistesti tulemused, kuupäev ning kellaaeg, kui juht tegi hingamistesti või keeldus hingamistesti tegemast, alkoholitase isiku väljahingatavas õhus, mootori käivitamise ning peatamise ajad ning mootori käivitamise katsed, kus juht üritab alkoluku hingamistestist mööda minna (hingamistesti võltsimise katsed).<sup>150</sup>

Euroopas müüdavad alkolukud peavad vastama Euroopa standardile EN 50436-1<sup>151</sup> ja EN 50436-2<sup>152</sup>.

Rahvusvahelisel tasandil peetakse alkolukku väga efektiivseks meetmeks joobes juhtimise, eriti selle korduvuse, vähendamiseks. Mitmed uuringud on näidanud, et retsidiivsuse tõkestamisel on alkoluku programm palju efektiivsem kui juhtimisõiguse äravõtmine.<sup>153</sup> Erinevad uuringud näitavad, et alkolukk vähendab 65-90% võrra joobes juhtimise korduvust, kui juhtimisõiguse äravõtmine.<sup>154</sup>

Alkolukku saab kasutada kolmel erineval viisil<sup>155</sup>:

---

<sup>149</sup> ETSC Fact Sheet. Drink Driving Recidivism 2008. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://archive.etsc.eu/documents/Fact\\_Sheet\\_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf)

<sup>150</sup> Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014 , lk 27. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

<sup>151</sup> European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 1: Instruments for drink-driving-offender programs. CSN EN 50436-1

<sup>152</sup> European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 2: Instruments having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use. CSN EN 50436-2

<sup>153</sup> Eurocare. Drinking and driving in Europe 2003. Arvutivõrgus kättesaadav:

<http://www.eurocare.org/content/download/2955/15514/file/drinkdriving.pdf>

<sup>154</sup> SWOV Fact sheet. Alcohol interlock devices 2015. Arvutivõrgus kättesaadav:

[https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS\\_Alcolock.pdf](https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcolock.pdf)

<sup>155</sup> Dräger Review Special. Drugs and alcohol. Effects, Dangers, Protection. Interview on the use and diffusion of alcohol interlocks 2013. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.draeger.com/sites/assets/PublishingImages/Segments/Corporate/EN/About-Draeger/Draeger-Review/Draeger-Review-Archive/Draeger-Review-107/draeger\\_review\\_107\\_special\\_0\\_complete.pdf](http://www.draeger.com/sites/assets/PublishingImages/Segments/Corporate/EN/About-Draeger/Draeger-Review/Draeger-Review-Archive/Draeger-Review-107/draeger_review_107_special_0_complete.pdf)

- Rehabilitatsiooniprogrammi kohustusliku osana (nii retsiidivsete joobes juhtide, kui ka esimest korda joobes juhtimisega kinnipeetud juhtide puhul);
- Kohustuslikus kasutamiseks joobes juhtimist ennetava mõjutusvahendina
- Vabatahtlikuks kasutamiseks joobes juhtimist ennetava mõjutusvahendina

Algselt oli alkoholikk võetud kasutusele Põhja-Ameerikas (USA ja Kanada) aastast 1980 ning seejärel hakkas alkoholiku kasutamisele liituma ka Euroopa riigid.<sup>156</sup>

Euroopas on alkoholikk kasutusel kas rehabilitatsiooni või kauba- ja reisijaveo kontekstis kümnes liikmesriigis. Austrias, Soomes, Rootsis, Hollandis, Prantsusmaal, Belgias, Taanis, Saksamaal ja Šveitsis kasutatakse alkoholikke rehabilitatsiooni valdkonnas.<sup>157</sup> Alkoholiku programmiga liitus hiljuti ka Poola ning seadusandusandluse muudatustega alkoholiku implementeerimise osas tegelevad hetkel Austria, Norra ja Šveits<sup>158</sup>. Alkoholiku poilootprojektiga alustati ka Sloveenias.<sup>159</sup>

Esimene alkoholiku programmi pilootprojekt alustati Rootsis aastal 1999 ning aastal 2003 see oli võetud kasutusele üleriigiliselt. Sellest ajast alates pakutakse joobes juhtidele alkoholiku programmiga alternatiivi juhtimisõiguse äravõtmisele. Jaanuaris 2012 oli kasutusele võetud uus süsteem ning kasutajate arv kolmekordistus kuni 33%. 2012. aasta esimese 8 kuu jooksul taotles alkoholiku kasutamise võimalust üle 1300 rikkujat.<sup>160</sup>

Esimeste alkoholiku kasutamise aastate jooksul Rootsis ühtegi alkoholiku kasutatavat joobes juhti ei peetud joobeseisundis kinni.<sup>161</sup> Kuid alkoholiku kasutamisel on ka mõningad nõrgad kohad ning üheks selliseks nõrgaks kohaks on see, et positiivne mõju retsiidivsusel kaob osadel joobes

<sup>156</sup> Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014 , lk 27. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

<sup>157</sup> Podda, F. Drink Driving Monitor. European Transport Safety Council's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU. - European Transport Safety Council 2013/1, No 18, p 7. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://archive.etsc.eu/documents/Drink\\_Driving\\_Monitor\\_January\\_2013.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Monitor_January_2013.pdf) (30.03.2016)

<sup>158</sup> Poland seventh EU country to require interlocks for convicted drink drivers 29.06.2015. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://etsc.eu/poland-seventh-eu-country-to-require-interlocks-for-convicted-drink-drivers/> (30.03.2016)

<sup>159</sup> Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014 , lk 27. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

<sup>160</sup> ETSC Fact Sheet. Drink Driving Recidivism 2008. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://archive.etsc.eu/documents/Fact\\_Sheet\\_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf)

<sup>161</sup> Bjerre, B., Bergman, H. The Swedish ignition interlock programme; is it possible to forecast which DWI offenders will succeed in the programme and which will not? In: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety T2004, Glasgow 2004. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.researchgate.net/publication/237379762\\_The\\_Swedish\\_Ignition\\_Interlock\\_Programme\\_Is\\_it\\_Possible\\_to\\_Forecast\\_Which\\_DWI\\_Offenders\\_Will\\_Succeed\\_in\\_the\\_Programme\\_and\\_Which\\_Will\\_Not](https://www.researchgate.net/publication/237379762_The_Swedish_Ignition_Interlock_Programme_Is_it_Possible_to_Forecast_Which_DWI_Offenders_Will_Succeed_in_the_Programme_and_Which_Will_Not)

juhtidel kohe pärast alkoholuku sõidukist eemaldamist.<sup>162</sup> Vaatamata sellele viimased uuringud näitavad, et enamus alkoholuku programmi läbinud joores juhte see mõjutab positiivselt ning retsidiivsus väheneb ligi 60% joores juhtidest. Lisaks sellele, pärast alkoholuku implementeerimist, vähenes politseile teatatud liiklusõnnetuste arv ligi 80%. Seega võrreldes tavalise juhtimisõiguse äravõtmisega on alkoholuku programmil pikemaajalisem efekt. Kokkuvõttes võib öelda, et paremate ja pikemaajaliste tulemuste saavutamiseks joores juhtide käitumuse muutmisel tuleb kasutusele võtta alkoholuku programm koos järelkoolituse programmiga.<sup>163</sup>

Vastavalt Rootsis kehtivale õiguslikule regulatsioonile, puudutab alkoholuku programm väga tõsiseid alkoholisõltlastest rikkujaid ning retsidiivseid joores juhte ja lubab paigaldada alkoholuku alternatiivina juhtimisõiguse äravõtmisele. Rehabilitatsiooniprogrammil on kaks eesmärki: esiteks julgustada juhte hoiduda alkoholi tarvitamisest programmi kestvuse ajal ning teiseks minna üle kainele eluviisile, mis on vajalik terviseuuringute läbimiseks. Vereanalüüsid tuleb teha programmi teisel aastal.

Programmi kestvus oleneb kui palju alkoholisaldus veres ületab seadusega sätestatud piiri:

- üks aasta kestab programm joores juhtimise eest karistatud juhtidel, kellel alkoholisaldus veres oli 0,2 ja 0,9 g/l vahel;
- kaks aastat joores juhtimise eest korduvalt karistatud juhtidel, kellel alkoholisaldus veres oli üle 0,1 g/l ning juhid alkoholisõltuvuse diagnoosiga;
- veel ühte aastat võib lisada programmi kestvusele isikule, kellel ühe aasta jooksul diagnoositakse alkoholisõltuvus.

Alkoholuku programmis osalejad peavad kandma kõik alkoholuku programmiga seotud kulud ise mis koosnevad tasust taotluse esitamise eest, tervisetõenditest, tasust alkoholuku rentimise või ostu eest, vahepealsetest terviseuuringutest ning alkoholuku juhiloast, mille maksumus on umbes 6000 eurot osaleja kohta.<sup>164</sup>

---

<sup>162</sup> Bax, Ch.A. (ed.), Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R. Alcohol interlock implementation in the European Union; feasibility study; Final report of the European research project. D-2001-20. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam 2001. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.swov.eu/rapport/D-2001-20.PDF>

<sup>163</sup> ETSC Fact Sheet. Drink Driving Recidivism 2008. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://archive.etsc.eu/documents/Fact\\_Sheet\\_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf)

<sup>164</sup> Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014, lk 36. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

Soomes alustati alkoholuku programmi pilootprojektiga aastal 2005 ning aastal 2008 oli programm lõplikult kasutusele võetud. Perioodil alates 1. juulist 2008 kuni 12. juunini 2012, oli alkoholukk 1687 juhi kasutuses. Alates 2012 aastast, umbes 50 juhti liitub alkoholuku programmiga igakuiselt.

Hollandis viidi läbi väikesemahuline pilootprojekt, et valmistuda ette kohustuslikuks projekti implementeerimiseks. Alates 1. detsembrist 2011 kuni aprillini 2013, peaaegu 6000 õigusrikkujat olid kohustatud liituma alkoholuku programmiga, aprilli lõpuks 2013 oli kõikide osalejate arv 2200 (37%).

Alkoholuku võivad kasutada nii eraisikud erasõidukites, kui ka kutselised juhid ühistranspordis. Näiteks Soomes peavad alkoholukud olema kindlasti koolitranspordis paigaldatud.<sup>165</sup>

Alkoholuku programmist osavõtt ei oma mingit mõju karistusele, mis on määratud joobes juhtimise eest - trahvid ja mõistetud vanglakaristus jääb jõusse, hoolimata sellest, et isik võtab osa alkoholuku programmist. Alkoholuku programmis osalemine mõjutab ainult juhtimisõiguse äravõtmist. Nendele, kes ei vali alkoholuku programmi, rakenduvad karmimad karistused juhtimisõiguse äravõtmise perioodi osas. Nendel, kes keelduvad alkoholuku paigaldamisest, võetakse ära juhtimisõigus vähemalt üheks aastaks. Alkoholuku programmis osalejad ei pea juhtimisõiguse taastamiseks läbima vastavat juhtimise oskusi tõendavat eksamit.<sup>166</sup>

Kulu alkoholuku rehabilitatsiooni programmi osalemise eest on kahes osas: alkoholuku seadme ost või rent (tavaliselt umbes 2000 eurot, välja arvatud kalibreerimine ja hoolduskulud) ning programmiga liitumine (keskmiselt 2500 eurot aastas). Kuna alkoholuku programmiga liitumise kulud on päris kõrged, siis see on üks põhjuseid, miks osalejate arv ei pruugi olla väga suur.<sup>167</sup>

Alkoholukkude kohustuslikuks muutmine teatavatel erijuhtudel on välja toodud ka Euroopa Komisjoni poliitikasuunistes liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020<sup>168</sup>.

---

<sup>165</sup> Vehmas, A., Sirkiä, A., Kinnunen, T. Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport. Trafi Publications 5/2012. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafin\\_julkaisu\\_5-2012\\_-\\_Adoption\\_of\\_the\\_alcohol\\_interlock\\_and\\_its\\_effects\\_in\\_professional\\_transport.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafin_julkaisu_5-2012_-_Adoption_of_the_alcohol_interlock_and_its_effects_in_professional_transport.pdf)

<sup>166</sup> Stenlund, O. Alcolock after drunk driving in Sweden. Dublin: Swedish Transport Agency 2012, p 9-12. – Arvutivõrgus kättesaadav:

[www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr\\_Olof\\_Stenlund\\_Presentation.pdf](http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr_Olof_Stenlund_Presentation.pdf)

<sup>167</sup> Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014, lk 42. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

<sup>168</sup> Euroopa komisjoni teatis euroopa parlamendile, nõukogule, euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele. Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunistes liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020 Arvutivõrgus kättesaadav: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_et.pdf) (29.03.2016)

Magistritöö autor on seisukohal, et Eestis tuleks alustada alkoholiku pilootprojektiga ning vaadata selle mõju liiklusohutusele. Vaadates teiste riikide kogemusi, kus alkoholikk on juba kasutusele võetud, võib kindlalt väita, et alkoholikk suudab parandada liiklusohutust ning see on väga vajalik meede joobes juhtimise probleemiga võitlemisel Eestis.

## 2.5. Järelkoolitus kui mõjutusvahend

Järelkoolitust viiakse läbi juba paljudes EL riikides, näiteks Austrias, Belgias, Suurbritannias, Taanis, Soomes, Prantsusmaal, Saksamaal, Itaalias, Hollandis, Portugalis, Šveitsis.<sup>169</sup>

Euroopa Liidu liiklusohutusalase projekti DRUID'i<sup>170</sup> raames läbi viidud ankeetküsitluse tulemused järelkoolitusel osalejate seas näitasid, et üldine tagasiside Euroopas läbiviidavatele järelkoolituse programmidele on positiivne – 95% kursusel osalenutest hindasid kursust „heaks” või isegi „väga heaks”. Kaks protsenti osalenuid hindas kursust „halvaks” või „väga halvaks”, kolm protsenti ei vastanud.

Davies, Harland ja Broughton<sup>171</sup> hindasid joobes juhtimise järelkoolituse kursuseid Inglismaal ja Wales'is 1999. aastal. Nad uurisid joobes juhtimise eest korduvalt karistatud umbes 20 000 autojuhti. 3723 neist osales järelkoolitusel vabatahtlikult, et vähendada oma karistuse perioodi veerandi võrra. Tulemused näitasid, et 3,4% õigusrikkujatest, kes olid kursusel osalenud, panid 3 aasta jooksul toime uue joobes juhtimisega seotud süüteo, võrreldes 9,6%-ga neist, kes ei olnud järelkoolitust läbinud.

Freeman ja Liassis<sup>172</sup> leidsid ühtlasi oma uuringus, et järelkoolitus koosmõjus juhtimisõiguse äravõtmisega mõjub joobes juhtimise retsidiivsuse vähendamisele väga efektiivselt. Uuringus osales 215 retsidiivset joobes juhti ning nendest 7–9% suutis järelkoolitus suunata õiguskuulekale käitumisele liikluses.

Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon pidas õigeks järelkoolituse nõude laiendamist kõikidele joobetunnustega sõidukit juhtinud isikutele. Maanteeamet ning Justiitsministeerium töötavad

---

<sup>169</sup> Bartl, G. Analysis of driver rehabilitation programmes 2003. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://traffic-psychology-international.eu/wp-content/uploads/2014/01/PresGOCA2003Bartl.pdf>

<sup>170</sup> DRUID. Final Report: Work performed, main results and recommendations 2012. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads\\_and\\_links/Final\\_Report.pdf?\\_blob=publicationFile](http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?_blob=publicationFile)

<sup>171</sup> Barodej, J. The evaluation of driver rehabilitation programmes. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03\\_0247607.pdf](http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf)

<sup>172</sup> Freeman, J., Liassis, P. Drink driving rehabilitation programs and alcohol ignition interlocks: Is there a need for more research? Road and Transport Research 2002. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://eprints.qut.edu.au/5946/1/5946\\_1.pdf](http://eprints.qut.edu.au/5946/1/5946_1.pdf)

ühise järelkoolituse projekti<sup>173</sup> kallal, mille lõpptulemusena on plaanis muuta seaduslikku regulatsiooni selliselt, et kohustada joobes juhte läbima järelkoolitust. Alljärgnevalt magistritöö autor kirjeldab vastava järelkoolituse projekti sisu, eesmärgi ning vajadust.

Mootorsõidukijuhi järelkoolituse eesmärgiks on mootorsõidukijuhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamise protsessi kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks, anda juhile teadmised ja kujundada käitumismudelid, kuidas tagada enda ja teiste liiklejate ohutus, lähtudes tema riskikäitumise iseloomust. Järelkoolituse käigus tehakse kindlaks isiku väärkäitumise põhjus ja harjutatakse isikuid kasutama käitumismudeleid, millega vältida tulevikus riskeerivat käitumist liikluses. Sarnaselt teiste liiklusohutusosalaste meetmetega, on ka järelkoolituse eesmärk vähendada liiklusõnnetuste, vigasaanute ja hukkunute arvu, aga järelkoolitus kui selline on suunatud konkreetselt nendele juhtidele, kes on juba toime pannud liiklusõigusrikkumisi.

Kavandatava järelkoolituse projekti raames keskendutakse joobes juhtidele, kelle alkoholisaldus veres on üle 0,5 mg/g, kuna need juhid on liikluses suurimaks probleemiks.

Kui politsei leiab, et isik võiks olla suunatud järelkoolitusele<sup>174</sup>, kohtub menetleja isikuga, selgitab talle karistusalternatiive ning pakub järelkoolitusel osalemise võimalust ja selgitab tingimusi. Kui isikul puuduvad kehtivad liiklusrikkumised ning menetleja leiab, et käitumist on võimalik mõjutada ka karistust määramata, on erandjuhtudel võimalik rakendada oportuuniteeti Väärteomenetluse seadustiku<sup>175</sup> (edaspidi VTMS) § 30 alusel. Enamikel juhtudel võiks aga järelkoolitusele suunamine toimuda läbi tingimisi karistamise, kus isikule jäetakse näiteks rahatrahv kohaldamata või juhtimisõigus lisakaristusena äravõtmata, kui isik täidab järelkoolituse kohustuse ettenähtud aja jooksul. Kui isik ei läbi järelkoolitust etteantud aja jooksul, pööratakse isiku tingimisi karistus täitmisele. Tingimisi karistamise võimaluse loomine eeldaks sellisel juhul VTMS-i muudatust.

Tervise Arengu Instituudi sõnul luuakse 2016. aastal perearstide maakondlikud kompetentsikeskused, kuhu koonduvad vastava koolituse ja pädevuse saanud arstid. Antud arstid koolitatakse välja, et nad oskaksid hinnata isikute alkoholi tarvitamise häiret ja ravivajadust (viies isikuga läbi vestluse, audit-testi jms). Peale hindamist suunatakse isik kas ravile või

---

<sup>173</sup> Järelkoolituse projekt on magistritöö autori valduses

<sup>174</sup> Välistavad kriteeriumid võivad olla näiteks järelkoolituse juba varasem läbimine, isiku soovimatus, politsei hinnang, et muud karistused on muul põhjusel eelistatavad. Kaaluda tuleb olukorda, kus isikul puuduvad rahalised võimalused programmis osalemiseks – kas sel juhul on mõttekas määrata trahv, mida isik ei maksa ja mis liikluskäitumist ei paranda.

<sup>175</sup> VTMS RT I, 19.03.2015, 37

lühinõustamisele kuna isikutel, kes on alkoholijoores või korduvalt alkoholi piirmäära ületavas seisundis sõiduki juhtimisega politseile vahele jäänud, on suurem või väiksem alkoholi tarvitamise häire. Väiksema häire puhul võib isikule piisata lühinõustamisest (mida viib läbi vastava kompetentsiga perearst) ning suurema häire puhul suunatakse isik ravile (mida viivad läbi esialgu psühhiaatrid, hiljem ka muud pädevad arstid).

Erialaspetsialistide sõnul oskab alkoholisõltuvust tuvastada vaid psühhiaater. Antud sõltuvuse tuvastamine on väga pikk protsess ning ühekordse visiidi käigus ei ole erialaspetsialistide sõnul võimalik isiku sõltuvust tuvastada. Sõltuvuse diagnoosimisel ei piisa ainult küsimustiku täitmisest ja selle analüüsimisest, vaid arvestatakse bioloogilisi tunnuseid, käitumuslikke ja sotsiaalseid tegureid. Sõltuvusdiagnoosi määramisel on oluline saada teavet perekonnaliikmetelt, sõpradelt, töökaaslastelt jt.

Kui politsei tuvastab isikul alkoholijoores veres 1,5 mg/g või rohkem, koostab politsei LS § 91 lg 2 p 1 või 2 alusel sõiduki juhtimiselt kõrvaldamise otsuse, mille sisuks on sõiduki juhtimise keelamine kuni „alkoholi tarvitamise häire ja ravivajaduse hindamiseni“.

Teiste karistusalternatiivide kõrval on kohtunikul võimalik määrata isikule kriminaalhoolduse poolt pakutava joores juhtidele mõeldud programmi läbimise kohustus (enamasti käitumiskontrolli tingimusena, kuid teatud juhtudel on võimalik programmi jõuda ka oportuuniteedi, üldkasuliku töö või vangistuse raames). Samuti on võimalik isiku nõusolekul määrata sõltuvusravi kohustus. Toetavate meetmetena on võimalik kasutada konfiskeerimist, elektroonilist valvet, alkoholi tarvitamise keeldu ning tulevikus alkoholukku juhul, kui alkoholuk võetakse Eestis kasutusele.

Planeeritav järelkoolitus on sarnane juba toimiva esmase juhiloa omanikele läbiviidava järelkoolitusega, mille läbimise kohustus tuleneb LS § 106 lõikest 6<sup>176</sup>. Allpool on toodud tabel, milles on toodud välja mitu esmase juhiloa omanikku läbisid järelkoolitust alates vastava sätte jõustumisest 01.07.2011 kuni 2014 aastani kaasa arvatud.

---

<sup>176</sup> Järelkoolituse läbimine on kohustuslik esmase juhiloa omanikele alates 01.07.2001



**Tabel 1.** Järelkoolituse läbinud isikud<sup>177</sup>

Aasta	Isikut **	Naisi	Mehi
2011.a*	33	3	30
2012.a	444	32	412
2013.a	499	30	469
2014.a	455	24	431
2015.a	459	32	427
KOKKU	1431	89	1342

\* 2011. aasta 1. juulist muutus järelkoolitus kohustuslikuks esmase juhiloa omanikele, kelle juhtimisõigus oli ära võetud, reaalselt läbiti esimesed koolitused novembris.

\*\* üks isik võib olla läbinud järelkoolitust korduvalt

Järelkoolitust viib läbi psühholoog ehk nõustaja, kes on oma erialase koolituse kaudu omandanud inimeste psühhoterapeutilise mõjutamise võtted, on erialaõppe kaudu omandanud klientide ja patsientide eetilise kohtlemise põhimõtted. Muu valdkonna spetsialist (näiteks pedagoog, mootorsõidukijuhid õpetaja vms) neid teadmisi ja oskusi reeglina ei valda. Nõustaja eelnev ettevalmistus ja temale ettenähtud aluskoolitus lähtub põhimõttest, et nõustajal on erialateadmised, praktilised nõustamisoskused ning erialane praktiline töökogemus. Nõustajale ettenähtud aluskoolitus annab talle lisateadmised ja -oskused liikluspsühholoogilises kontekstis erialaseks tegutsemiseks

Justiitsminister Urmas Reinsalu on samuti avaldanud arvamust, et karistuspoliitika peab muutuma selliseks, et kui isik on juba kriminaalkorras joores juhtimise eest karistatud, siis järgmine kord tal võetakse juhiluba ära vähemalt kolmeks kuuks ning ta peab läbima kohustusliku teraapiaprogrammi<sup>178</sup> selleks, et teda lubada liiklusse tagasi<sup>179</sup>.

U. Reinsalu tõi ühtlasi välja, et Eestis tuleb näha ette kohustuslik juhtimisõiguse äravõtmine kriminaalses joores sõidukijuhtimise korral või niisuguse kuriteo kordumisel ning luua võimalus asendada juhtimisõiguse äravõtmine isiku enda nõusolekul kohustusega kasutada alkoholukku. Kuna alkoholuku kasutamisega kaasnevad kulud jääks sõidukiomanike endi kanda, ei saa praktikas selle kasutamine olla laiaulatuslik ega keskne lahendus joores sõidukijuhtimise vähendamisel – pigem võiks see olla võimalus näiteks kutselisel juhil oma töö ning juhtimisõigus säilitada.

<sup>177</sup> Tabel on järelkoolituse projekti osa, mis on on magistritöö autori valduses

<sup>178</sup> Teraapiaprogrammi all oli mõeldud järelkoolituse läbimise kohustus

<sup>179</sup> Joores juhtimine võib tuua karistused ka kaassoitjatele. Postimees 27.10.2015. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/998da82c-7d2e-4673-b80e-92fabfe5f111/joores-juhtimine-voib-tuua-karistused-ka-kaassoitjatele> (30.03.2016)

### **3. Mootorsõidukite konfiskeerimise analüüs KarS §-i 424 teo korral**

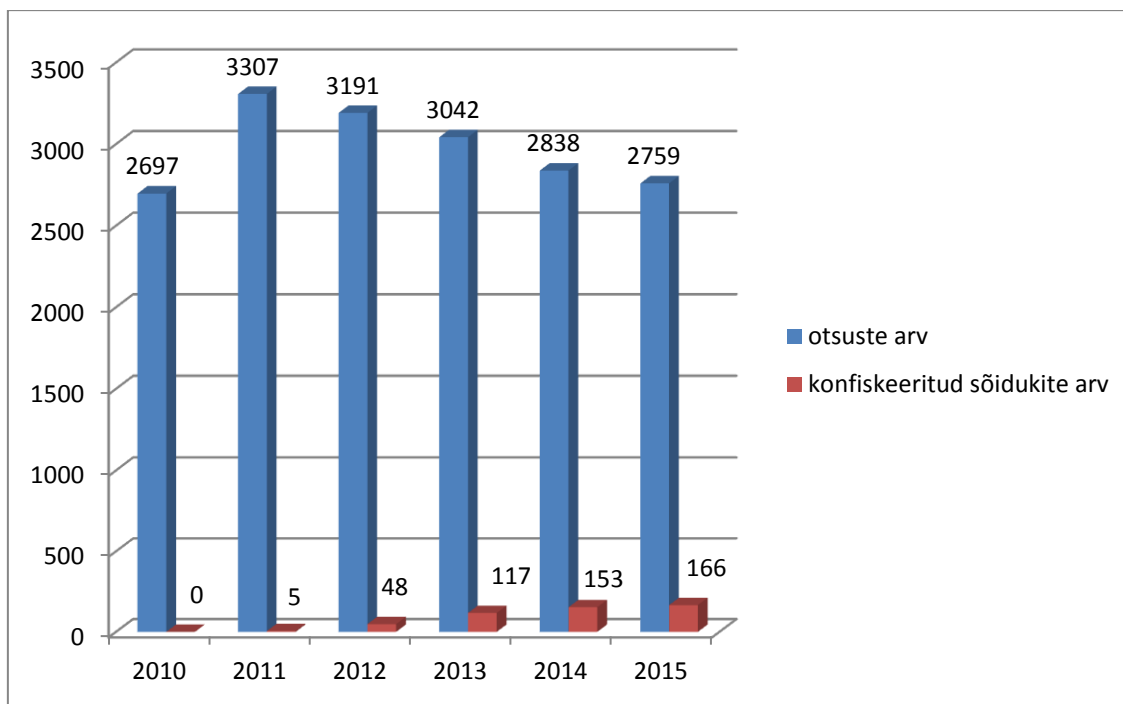
#### **3.1. Kohtulahendite analüüs aastatel 2010 – 2015**

Käesoleva analüüsi eesmärgiks on anda ülevaade joobes juhtimise eest süüdimõistetud isikutelt konfiskeeritud mootorsõidukite kohtupraktikast ning seeläbi selgitada välja kas mootorsõiduki valikuline konfiskeerimine KarS § 424 süüteo korral tagab karistuse eesmärkide saavutamist. Andmete kogumisel võeti aluseks aastatel 2010-2015 tehtud kohtulahendid, mis olid analüüsi tegemise hetkeks jõustunud. Vajalikud lahendid on saadud kasutades Riigi Teataja kohtulahendite otsingumootorit ning Justiitministeeriumi analüüsitalitusest.

Analüüsi aluseks olevad andmestikud on autori valduses. Justiitsministeeriumilt saadud andmestik oli isikustamata. Analüüsi käigus fikseeritud on ka asjaolu, kas isik pani pärast vaatlusperioodis olevat süütegu veel sarnase süüteo toime. Sarnaseks süüteks loetakse kas KarS § 424 või LS § 224 järgi kvalifitseeritavaid süütegusid. Korduvrikkumiseks peetakse isiku esmarikkumisele järgnevat sarnast süütegu, mis on toime pandud 365 päeva jooksul pärast esmarikkumise eest mõistetud karistuse jõustumist. Ühtlasi tuleb välja tuua ka asjaolu, et aasta 2015 kohta on sõidukite konfiskeerimise andmed koos kõikide otsuste numbritega, kuid nende puhul ei saa veel analüüsida uute kuritegude toimepanemist, kuna kõikide 2015 aastal toime pandud süütegude toimepanemisest ei ole veel möödunud 365 päeva.

Justiitsministeeriumi analüüsitalituse märkused andmestiku kohta:

- Andmestikus on süüdimõistvad otsused KarS § 424 alusel toodud lahendi jõustumise kuupäeva järgi
- Andmed ei tarvitse olla 100% täielikud ja võivad veidi erineda teistest allikatest või varem avaldatust
- Konfiskeerimise andmed KarS § 424 kuriteo mõjutusvahendina on alates 2011. aastast kuni 2015. aasta lõpuni
- Reeglina konfiskeeriti auto, kuid üksikutel juhtudel on konfiskeeritud ka mootorratas või mopeed



**Joonis 1.** Aastatel 2010-2015 KarS § 424 kuritegudes jõustunud kohtuotsuste ning §-i 83 lg 1 alusel konfiskeeritud mootorsõidukite arv

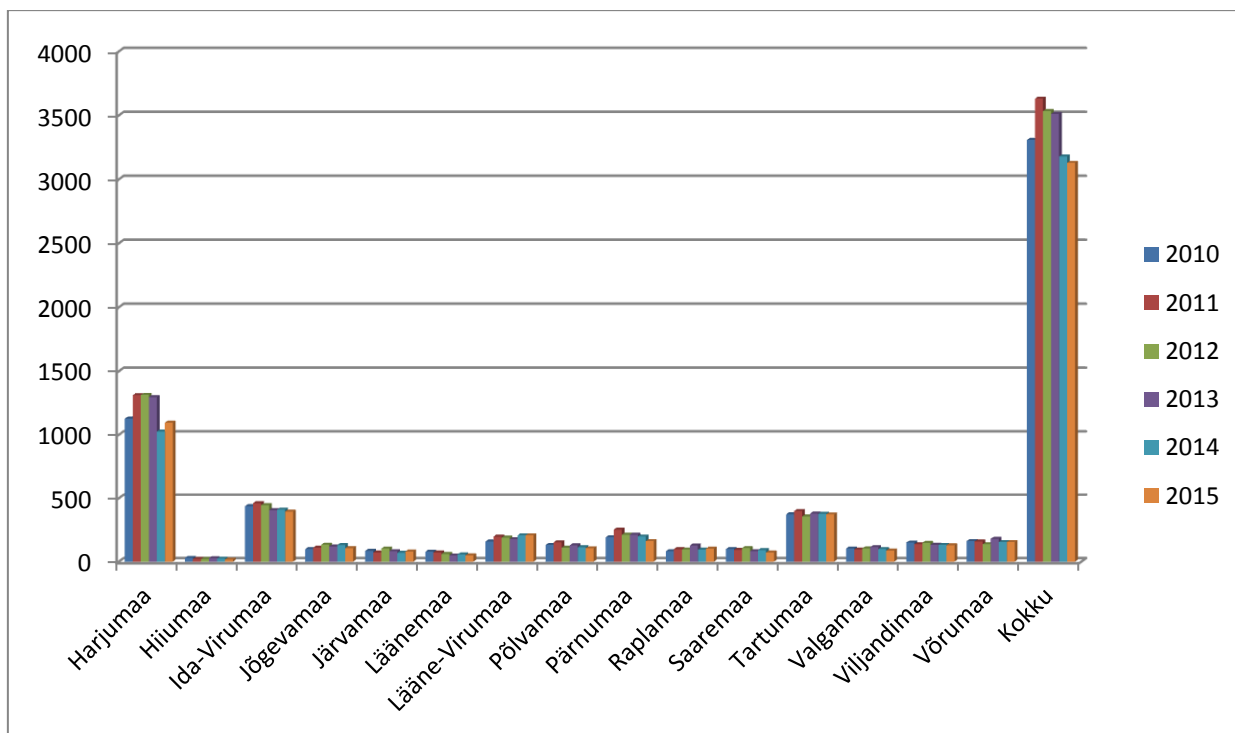
Analüüsi tulemused näitavad, et alates 2011. aasta kuni 2015. aasta lõpuni oli tehtud 17834 otsust, milles isikutele oli määratud karistus KarS § 424 järgi ning samal perioodil oli konfiskeeritud kokku 489 sõidukit, ehk kuue aastaga oli mootorsõidukite konfiskeerimise keskmine protsent ainult 2,7%. Autor soovib siinkohal rõhutada, et kuritegevuse üldist statistikat vaadates selgub, et mõjutusvahendite valikuline rakendamine ei ole mõjutanud kuritegevuse vähenemist, mistõttu leiab autor, et mõjutusvahendite rakendamist on vaja muuta kohustuslikuks, kuna absoluutne karistuse rakendamise kohustus on mõjuvam kui valikuline.

2010. aastal toime pandud joobes sõidukijuhtimise kuriteo eest karistati 2697 isikut, sõiduki konfiskeerimist sellel aastal eitaotletud. 2011. aastal toime pandud joobes sõidukijuhtimise kuriteo eest karistati 3307 isikut, neist karistati sõiduki konfiskeerimisega 5 isikut, ehk 0,2%. 2012. aastal toime pandud joobes sõidukijuhtimise kuriteo eest karistati 3191 isikut, neist karistati sõiduki konfiskeerimisega 48 isikut, ehk 1,5%. 2013. aastal 3042 isikut, neist karistati sõiduki konfiskeerimisega 117 isikut, ehk 3,8%. 2014. aastal 2838 isikut, neist karistati sõiduki konfiskeerimisega 153 isikut, ehk 5,4%. 2015. aastal – 2759 isikut, neist karistati sõiduki konfiskeerimisega 166 isikut, ehk 6%. Eeltoodud andmed näitavad, et konfiskeeritud sõidukite arv kasvab iga aastaga. KarS § 424 alusel toime pandud süütegude suurema arvu osas võib välja tuua aasta 2011.

Süütegude korduvust isikute puhul, kellele oli mõjutusvahendina määratud sõiduki konfiskeerimine saab vaadata üksnes aastate 2011-2014 kohta, kuna nagu enne juba selgus, aastal 2010 ei ole ühtegi sõidukit konfiskeeritud. 2015 aasta kohta ei ole samuti võimalik süütegude korduvust analüüsida, kuna nagu autor enne juba mainis, siis aasta 2015 kohta on sõidukite konfiskeerimise andmed koos kõikide otsuste numbritega, kuid nende puhul ei saa veel analüüsida uute kuritegude toimepanemist, kuna kõikide 2015 aastal toime pandud süütegude toimepanemisest ei ole veel möödunud 365 päeva. Alates 2011. aastast kuni 2014. aasta lõpuni oli konfiskeeritud kokku 323 sõidukit (Joonis 1).

2011. a otsuste põhjal on 1 isik (20%) toime pannud uue samaliigilise süüteo. 2012. a otsustest lähtuvalt ei ole vaatlusperioodi ajal ükski isik pannud toime uut samaliigilist süütegu. 2013. aastal sõiduki konfiskeerimisega karistatud 117 isikust oli 12 kuu jooksul uuesti KarS § 424 kuriteo toime pannud 14 isikut (12%) ning neli isikut (3%) oli toime pannud joobes sõidukijuhtimise väärteo – kokku oli joobes sõidukijuhtimiselt tabatud 18 isikut (15%). 2014.a andmeid magistrinä autor Justiitsministeeriumilt kahjuks ei saanud, kuna neid andmeid Justiitsministeeriumil veel ei ole.

Eeltoodud andmed näitasid, et mootorsõidukite konfiskeerimise arvud aastate lõikes on üsna erinevad, mis viitab mootorsõiduki konfiskeerimise valikulise rakendamise võimalusele, kuna hetkel kehtivas karistusseadustikus puudub võimalus mootorsõidukit kohustuslikus korras konfiskeerida. Eeltoodust tulenevalt on uute kuritegude arv suhteliselt madal, mistõttu võib järeldada, et mootorsõiduki konfiskeerimine on avaldanud eripreventiivset mõju rikkumiste retsidiivsusele.



**Joonis 2.** Aastatel 2010-2015 KarS § 424 kuritegudes jõustunud kohtuotsuste jagunemine maakonniti

Joonise pealt on näha, et kõige rohkem KarS § 424 kuritegudes jõustunud kohtuotsuseid oli aastate lõikes tehtud Harjumaal – kokku 7175 otsust, mis moodustab 35% otsuste üldarvust. Kõige vähem otsuseid tehti Hiiumaal – kokku 136 otsust, mis moodustab 1% otsuste üldarvust. Kokku oli otsuseid aastatel 2010-2015 tehtud 20293.

A. Ahven toob oma analüüsis<sup>180</sup> välja, et uue süüteo toimepanemise tõenäosus on seda suurem, mida raskemas joobes 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 süütegusid. Eriti nõuavad tähelepanu kuriteo raskes joobes toime pannud isikud (vere alkoholisisaldus vähemalt 2,5 mg/g); samuti on uue süüteo risk suur narkojoobes tabatud isikutel. Hinnanguliselt on raskes joobes 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 väärted.

<sup>180</sup> Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs. Justiitsministeerium 2/2015, lk 38. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumentid/joobes\\_juhtimise\\_analuus.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumentid/joobes_juhtimise_analuus.pdf) (10.04.2016)

Vaatlusperioodil 2012-2014 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 grupis 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%).<sup>181</sup>

Eeltoodud arv näitab, et juhtimisõiguse äravõtmine ei ole rikkujatele mõju avaldanud ning isikud panevad juhtimisõiguse äravõtmisele vaatamata toime uue samaliigilise süüteo. See näitab karistuse eiramist nende isikute poolt – juhtimisõiguse äravõtmine ei ole neid isikuid õiguskalele tee suunanud, mistõttu leiab autor, et mootorsõiduki konfiskeerimine oleks siinkohal lahendus olnud.

Kokkuvõttes autor märgib, et analüüsidest vastavaid kohtulahendeid, jõudis magistr töö autor seisukohale, et mootorsõiduki konfiskeerimist kohaldatakse üldjuhul joores juhtide suhtes, kes on eelnevalt toime pannud samaliigilisi süütegusid ning keda varasemalt määratud karistused ei ole suunanud õiguskalele tee. Seega sõiduki konfiskeerimist kohaldatakse eelkõige retsidiivsete juhtide suhtes.

---

<sup>181</sup> Ahven, A. Joores sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs. Justiitsministeerium 2/2015, lk 34. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joores\\_juhtimise\\_analys.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joores_juhtimise_analys.pdf) (10.04.2016)

### 3.2. Riigiprokuröri juhise mootorsõiduki konfiskeerimiseks

Riigiprokuratuur on joores juhtidelt mootorsõidukite konfiskeerimise kriteeriumitele vastavaid juhiseid aja jooksul muutnud ning allpool on toodud riigiprokuröri juhise viimane versioon. Riigiprokuröri juhise viimane versioon on prokuratuuri juhtkonna poolt kinnitatud 14.06.2011. aastal.

Sõiduki konfiskeerimist joores juhilt taotletakse juhul, kui:

- a) kuritegu pannakse toime ajal, kui karistus varasema joores juhtimise (sh väärteokaristus) eest ei ole veel kustunud või;
- b) isikult on varem joores juhtimise eest lisakaristusena ära võetud juhtimise õigus või puudub tal üldse juhtimisõigus;
- c) isik on raskes/ohtrikkus joores.

Selgitus: alapunktid a, b, c on alternatiivsed ja konfiskeerimisotsuse tegemiseks piisab kui kas või üks eelpoolnimetatud tingimustest on täidetud. Alapunkti c puhul ei peeta silmas mitte niivõrd suurt promilli, kui konkreetse juhtumiga kaasnenud reaalselt ohtu – nt joores juht kihutab raskes joores, sõidab ohtlikke manöövreid tehes politsei eest ära jms.

Kui need alused esinevad ja prokuratuur läheb kohtusse konfiskeerimist taotlema, siis tuleb see ka menetlusliigiti läbi mõelda. Lihtmenetluse kohaldamine ei õigusta sõiduki konfiskeerimata jätmist.<sup>182</sup>

KrMS § 213 lõikest 5 tulenevalt võib riigi peaprokurör anda kohtueelse menetluse seaduslikkuse ja tulemuslikkuse tagamiseks prokuratuurile ja uurimisasutustele üldiseid juhiseid, seega eeltoodud juhise on kehtestatud KrMS § 213 lg 5 alusel.

Magistritöö autor analüüsib riigiprokuröri juhiseid, kuna leiab, et seda on käesoleva magistritöö raames oluline analüüsida, kuna prokurör, kes teeb kohtule ettepaneku sõiduki konfiskeerida, lähtub lisaks õigusaktidele ka vastavast juhiseist, mis on toetav dokument. Vastavas juhises on toodud välja, mis kriteeriumitele peab vastama isik, et prokurör saaks teha kohtule ettepaneku sõiduki konfiskeerimiseks. Seega autor leiab, et on vajalik uurida, kas vastavas juhises toodud kriteeriumid on piisaval tasemel.

Kuna mootorsõidukite konfiskeerimise praktika on olnud väga erinev, siis praktika ühetaolisuse loomiseks on prokuröridele loodud vastav juhise. Ühtlasi on juhise vajalik, kuna

<sup>182</sup> Mäe, K.. Politsei- ja Piirivalveameti 09.02.2016 vastuskiri autori teabepäringule

KarS § 424 on üldine paragrahv, mis ei jaga joobes juhtimise kuritegu erinevatesse kuriteo astmetesse.

Magistritöö autor leiab, et punktid a, b ning c on juhises igati vajalikud ning nende olemasolu juhises on igati põhjendatud. Juhendit tuleks täiendada veel ühe punktiga, mis lubab sõidukit konfiskeerida ka juhul, kui isik peetakse kinni kriminaalses joobes, ehk juhi vere alkoholisisaldus on vähemalt 1,5 promilli.

Ühtlasi tuleks kaaluda sõiduki konfiskeerimist isikutelt, kes olid korduvalt karistatud joobes juhtimise eest väärteomenetluse korras. Näiteks kui kinnipidamise ajal isikul on vähemalt kaks kehtivat karistust mootorsõiduki juhtimise eest lubatud alkoholi piirmäära ületades. Väärteo raskusaste on loomulikult madalam, kuid autori arvates võib sõiduki konfiskeerimine isikult, kes pidevalt juhib sõidukit lubatud alkoholi piirmäära ületades, hoida ära raske liikusõnnetuse, milles sama juht võib olla juba raskes joobes ning põhjustada raskeid tagajärgi, nt liiklusõnnetust, milles võivad kannatada teised kasliiklejad. Kui isik pidevalt juhib autot alkoholi piirmäära ületades, siis järelikult juba võib väita, et sellel isikul on alkoholiga probleeme ning isik tuleks suunata järelkoolitusele, kuna sellel etapil on veel võimalik proovida isiku käitumist ja suhtumist muuta.

Eeltoodust tulenevalt on prokuröri juhis vajalik – see on täiendav ning abistav dokument prokurörile, millele toetuda ning aitab prokuröril võtta vastu otsus sõiduki konfiskeerimise vajalikkuse osas.



### **3.3. Ettepanek karistusseadustiku § 424 muutmiseks**

Alljärgnevalt esitab magistritöö autor karistusseadustiku muutmise seaduse eelnõu, millega teeb ettepaneku muuta karistusseadustiku §-i 424. Vastava eelnõu seletuskiri on esitatud käesoleva magistritöö lisas 1.

EELNÕU

## **KARISTUSSEADUSTIKU MUUTMISE SEADUS**

**§ 1. Karistusseadustikus** tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 424 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.

(2) Mootorsõiduki või maastikusõiduki juhtimise eest joobeseisundis, kui see on toime pandud korduvalt - karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega ning käesolevas paragrahvis nimetatud sõiduki konfiskeerimisega vastavalt käesoleva seadustiku §-s 83 sätestatule.“

Riigikogu esimees

Tallinn, .....2016

## Kokkuvõte

Eesti liiklusohutuse suurimaks probleemiks on kõrge joobeseisundis mootorsõidukijuhtide osakaal liikluses ning see probleem puudutab kõikide ühiskonnaliikmete turvalisust. Aastast aastasse hukuvad ja saavad vigastada inimesed liikluses joobes juhtide süül - joobes juhtimine on üks peamiseid liiklussurmade põhjuseid. Eeltoodust tulenevalt peaks joobes juhtimine olema riigi poolt rangelt karistatav rikkumine, mis lisaks Karistusseadustiku (edaspidi KarS) § 424 toodud sanktsioonidele peab nägema ette ka mootorsõiduki kohustuslikku konfiskeerimist, kuid ühist mootorsõiduki konfiskeerimise praktikat Eestis hetkel ei ole.

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 ei ole kasutusel piisavalt käitumise muutmisele suunatud tõenduspõhiseid 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.

Magistritöö eesmärgiks seadis autor analüüsida KarS § 424 alusel rikkumise toime pannud mootorsõidukijuhtide suhtes kohaldatavat karistuspraktikat sõiduki konfiskeerimise näol ning selgitada välja mootorsõiduki konfiskeerimise mõju uute sarnaste rikkumiste toimepanemise takistamisel. Ühtlasi seadis autor eesmärgiks selgitada välja kas kehtiv karistusõiguse regulatsioon konfiskeerimise ja muude mõjutusvahendite osas toetab karistuse üld- ja eripreventiivse eesmärgi saavutamist.

Magistritöö põhines hüpoteesil, et konfiskeerimise ja muude mõjutusvahendite valikulise rakendamise võimalus ei taga karistuse eesmärkide saavutamist.

Alljärgnevalt võtab autor kokku töö tulemused.

Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis kujutab endast alati ohtu liikluses osalejate turvalisusele, isegi siis, kui sellega ei põhjustatud raskeid tagajärgi. Riigikohtu arvamuse kohaselt joobeseisundi puhul halveneb isiku võime hoida mootorsõidukit oma kontrolli all, mistõttu suureneb liiklusõnnetuse oht. Seega ohustab mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine liiklejate elu, tervist ja vara.

Alkohol vähendab joobes juhi reaktsiooniaega ning juhi võimet hinnata riske adekvaatselt, seetõttu peetakse joobes juhtimist tõsiseks liiklusreeglite rikkumiseks. Rahvusvahelised uuringud näitavad, et alkoholi suurtes kogustes tarvitamine suurendab kuritegelikku käitumist - joobes juhtimise eest karistatud isikud, kes tunnistasid alkoholi tarvitamist, märkisid ka suurema tõenäosusega oma edasist kavatsust korduvrikkumiseks. Eeltoodu tähendab, et joobes juhtidest korduvrikkujad tarvitavad kahjulikul määral alkoholi. Alkoholi suurtes kogustes tarvitamine omab tõsist ja kahjulikku mõju liiklusohutusele.

Joobes juhtimise probleemiga tegelemiseks ning korduvrikkumiste tõkestamiseks on kasutatud nii üld-, kui ka eripreventsiooni. Üldpreventsioon lähtub eeldusest, et joobes juhtimise tõenäosus väheneb, kui isikud tajuvad, et süüteo korral vahelejäämise ning sellele järgneva range karistuse tõenäosus on kõrge. Üldpreventsiooni ülesanne on näidata karistusõigust ühiskonda kaitsva institutsioonina, millel on ka kindlustuseesmärk, mida ei tohi aga realiseerida süü piire ületavalt. Üldpreventsiooni positiivne aspekt põhineb asjaolul, et karistusähvardus ja karistuse kohaldamine mõjuvad õiguskorra tugevust ja toimejõudu ning elanikkonna õiguskuulekust tugevdavalt. Riigikohtu arvamusel olukorras, kus aastast aastasse hukub purjus juhtide süül riigis kümneid ja saab vigastada sadu inimesi, nõuavad positiivse üldpreventsiooni põhimõtted riigipoolset reaktsiooni, mis annaksid õiguse adreessatidele selge signaali sellest, et liiklusõigusrikkumiste, sh eelkõige mootorsõiduki joobeseisundis juhtimise näol on tegemist riigi poolt rangelt karistatavate õigusrikkumistega.

Eripreventsioon keskendub individuaalsele õigusrikkujale ning tegeleb korduvrikkumiste tõkestamisega. Eripreventsiooni puhul on karistuse eesmärgiks konkreetse õigusrikkuja selline mõjutamine, et hoida teda ära uute õigusrikkumiste toimepanemiselt – *punit, sed ne peccatur*.

Karistusele lisanduva mõjutusvahendi vajalikkust saab ajalooliselt seletada karistusõiguse ülesandega tagada ühiskonna ja selle liikmete turvalisus. Turvalisuse all tuleb mõelda ohu puudumist, õieti küll võimalikult vähest ohtu, sest absoluutne turvalisus ehk igasuguse ohu täielik puudumine on võimatu.

Lisakaristuse näol on tegemist karistuste hulka kuuluvate sanktsioonidega, st nende kohaldamine ei ole võimalik ilma süülise teota. Kuid kui põhikaristus peab eelkõige silmas süühüvitust ja seejärel preventioone ehk eri- ja üldpreventiivseid eesmärke, siis lisakaristus peab esmalt silmas preventioone. Riigikohtu lahendist tulenevalt lisakaristuse mõistmisel tuleb arvestada selle kahetise iseloomuga: lisakaristus ei täida mitte ainult süüd heastavat, vaid ka ühiskonna turvalisust tagavat ülesannet. Seega aktualiseerub lisakaristuse kohaldamine juhtudel, mil

põhikaristus ei ole eripreventiivse eesmärgi saavutamiseks piisav ja süüdlane võib olla ühiskonnale jätkuvalt ohtlik. Joobes juhtimise puhul tuleb isikult üldjuhul juhtimisõigus ära võtta ja ainult erandlikel asjaoludel võib kohus jätta lisakaristuse kohaldamata. Kui juhtimisõigust on hetkel kehtiva õigusliku regulatsiooni kohaselt võimalik ära võtta maksimaalselt kolmeks aastaks, siis magistritöö autori arvates võiks selle ära võtta ka terveks eluks. Kui me räägime joobes juhtidest, kelle süül oli põhjustatud teise isiku surm, siis autori arvates siin ei tohiks tekkida küsimusi kas võtta isikul juhtimisõigus eluaegselt ära või mitte. Suurbritannias ning ka teistes riikides raskemate liiklussüütegude eest, näiteks teisele isikule joobes juhtimisega surma põhjustamine, võetakse juhtimisõigus ära terveks eluks. Autori arvates tuleks kaaluda ka Eestis eluaegset juhtimisõiguse äravõtmist, mida võiks rikkujatel tingimuslikult säilitada alkoholuga paigaldamisega. Juhtimisõiguse tingimuslik säilitamine võiks näiteks töökoha säilimisel kaasa aidata vastutustundlikuma liikluskäitumise kujunemisele. Selleks tuleb Eestis luua alkoholuga kasutamiseks õiguslikud alused. Juhtimisõiguse eluaegse äravõtmise osas võiks rakendada ka tingimusi, millistel oleks isikul võimalik saada juhtimisõigust seaduses sätestatud aja jooksul (nt viie aasta jooksul) tagasi. Ühtlasi on magistritöö autor arvamusel, et Eestis tuleb näha ette kohustuslik juhtimisõiguse äravõtmine kriminaalses joobes sõiduki juhtimise korral või sellise kuriteo kordumisel.

Magistritöö autor andis oma töös ülevaate rahvusvahelistest uuringutest, millistes on analüüsitud joobes juhtimise probleemi Euroopa riikides ning meetmeid joobes juhtimise vähendamiseks. Ühtlasi tõi autor välja uuringuid, kus on analüüsitud karistuse mõju joobes juhtimisele ning joobes juhtimise retsidiivsusele.

Aastate 2007 ja 2011 vahel oli läbiviidud Euroopa uuringuprojekt DRUID, mis on arvatavasti kõige laiaulatuslikum projekt, mida on kunagi sõiduki joobes juhtimise valdkonnas läbi viidud. Uuringu käigus selgus, et ligi 20-28% liiklusõnnetusi EL riikides, milles oli ka hukkunuid, olid seotud joobes juhtimisega. Uuringust ühtlasi selgus, et kõige levinum karistus joobes juhtimise eest on rahatrahv ning rahatrahvi mõju avaldub üksnes siis, kui see on piisavalt kõrge, et luua kurjategijale finantsilist koormust. Uuringu käigus leiti, et juhtimisõiguse äravõtmine vähendab liiklusõnnetusi 18% võrra - see teeb juhtimisõiguse äravõtmise väga efektiivseks.

Karistuse rakendamise alused ja ulatus varieeruvad riigiti, aga kolm põhilisemat karistust joobes juhtimise eest on rahaline karistus, vangistus ning juhtimisõiguse äravõtmine. Arvestades, et suur osa joobes juhtidest jätkavad sõiduki juhtimist joobeseisundis jäädes politsei poolt märkamatuks, on nii praktiline, kui ka teoreetiline vajadus uurida kas mittekaristuslikud mõjutusvahendid

saavad kuritegeliku käitumise puhul tõkestavalt mõjuda. Üheks oluliseks mittekariistuslikuks mõjutusvahendiks, mis suudab muuta joobes juhtide käitumist ning hoiakuid, on järelkoolitus. Rahvusvahelised uuringud näitavad, et järelkoolitus on kõige efektiivsem tõsiste retsidiivsete õigusrikkujate puhul, kelle alkoholisaldus veres juhtimise ajal on 1.5 g/l või kõrgem. Järelkoolituse strateegia üheks osaks võivad olla ka alkoholukud, mis samuti mõeldud retsidiivsetele joobes juhtidele kasutamiseks, kuna need takistavad isikul alkoholihoobes sõiduki rooli istuda.

Mootorsõiduki konfiskeerimise näol on tegemist varalist laadi mittekariistusliku sanktsiooniga, mille eripreventiivne eesmärk on võtta süüdlaselt ainelised vahendid ja tegutsemisvõimalused, et takistada teda uute kuritegude toimepanemisel. Üldpreventiivselt peab konfiskeerimine väljendama põhimõtet „Kuritegu ei tasu ennast ära.“ Konfiskeerimise puhul tekib tihtipeale küsimus, kas KarS § 83 lg 1 on põhiseadusega kooskõlas ning sellele küsimusele on vastus olemas. PS § 32 lg 2 kolmas lause keelab kasutada omandit üldiste huvide vastaselt. Joobeseisundi puhul halveneb isiku võime hoida mootorsõidukit oma kontrolli all, mistõttu suureneb liiklusõnnetuse oht. Seega ohustab mootorsõiduki joobeseisundis juhtimine liiklejate elu, tervist ja vara. Sellisele omandi üldiste huvide vastasele kasutamisele on riik kohustatud reageerima ning võtma tarvitusele meetmed loetletud väärtuste kaitseks. Seega süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine on demokraatlikus ühiskonnas vajalik, kooskõlas PS-ga ning Riigikohus kinnitas ühes oma otsuses, et piirang, mille eesmärgiks on avaliku korra kaitse ja kuriteo tõkestamine, on legitiimne. Arvestades konfiskeerimise märkimisväärset preventiivset toimet, võib pidada süüteo toimepanemise vahendiks oleva sõiduauto konfiskeerimist teole vastavaks. Meie õigusdogmaatika ega ka kehtiv õigus ei käsitle konfiskeerimist karistusena. Konfiskeerimine on mõistetav mittekariistusliku sunnivahendina. Karistustest erineb ta formaalselt, sest seadus ei loe teda karistuseks.

Süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise absoluutseks sihiks on ühiskondlikku julgeolekut ohustavate esemete kõrvaldamine, s.o selliste asjade kõrvaldamine, mis ohustavad ümbrust oma liigi poolest või mida võidakse ka edaspidi kasutada õigusvastaste tegude toimepanemiseks. Ese on ohtlik, kui see jääb konkreetse isiku omandisse edasi, sest seda võidakse edaspidi kasutada õigusvastase teo toimepanemiseks, ja seetõttu tuleb see omanikult ära võtta. Teisisõnu sõiduki konfiskeerimine vähendab kasvõi mõneks ajaks võimalust, et joobes juht istub uuesti rooli. Siinkohal võiks loomulikult vastu väita, et joobes juht võib ju kiiresti uue sõiduki endale leida, näiteks abikaasalt või sõbralt laenata, kuid ei tohi ära unustada, et kohtul õigus KarS §-st 83 lg 3 alusel ning vastavas sättes toodud tingimustel ka kolmandale isikule

kuuluva eseme konfiskeerida. Ühtlasi KarS muutmise 06.04.2016.a. eelnõu kohaselt KarS § 83 täiendatakse lõikega 3<sup>2</sup> mille kohaselt erandina võib kohus konfiskeerida paragrahvi 83 lõikes 3<sup>1</sup> nimetatud varalised õigused, kui need kuuluvad otsuse või määruse tegemise ajal kolmandale isikule ja ta on vähemalt kergemeelsusega kaasa aidanud vahendi, aine või eseme kasutamisele süüteo toimepanemisel.

Mootorsõidukit korduvalt joobes juhtinud isikult on sõiduki konfiskeerimine põhjendatud, sest selline isik on oma käitumisega selgelt tõendanud, et tema valduses olev mootorsõiduk kujutab tema õigusvastase käitumise tõttu jätkuvalt suurt ohtu kaasliiklejatele. Nii Euroopas kui ka mujal maailmas on kuriteo toimepanemise vahendi konfiskeerimine üks elementaarsemaid tööriistu eesmärgipärasest kuritegevusevastases võitluses. USA-s oli läbiviidud uuring, mille käigus uuriti mootorsõiduki konfiskeerimise mõju joobes juhtimise retsidiivsusele. Uuringu tulemused näitasid positiivseid tulemusi, ehk suurt joobes juhtimise retsidiivsuse vähenemist. Seega sõiduki konfiskeerimine omab preventiivset mõju joobes juhtidele. Pärast sõiduki konfiskeerimist lubava sätte jõustumist vähenes Californias liiklusõnnetuste arv 13,6% võrra ning retsidiivsete joobes juhtide liikluskuritegude arv langes 24% võrra. Sarnastele tulemustele jõuti ka USA Rahvusliku Avaliku Teenistuse Uuringute Instituudi uuringus, milles leiti, et sõiduki konfiskeerimine joobes juhtidelt omab preventiivset mõju ning oluliselt vähendab sarnaseid liiklusrikkumisi. Sõiduki konfiskeerimine mõjub positiivselt nii isikutele, kellelt oli sõiduk konfiskeeritud (korduvrikkumiste arv väheneb), kui ka üldsusele, ennetades võimalikke rikkumisi. Mõju joobes juhtimise retsidiivsusele sõiduki konfiskeerimisel uuriti ka Austraalia uuringu käigus, milles leiti, et sõiduki konfiskeerimine oluliselt vähendab joobes juhtimise retsidiivsust.

Magistritöö autor on seisukohal, et karistusseadustik peab võimaldama sõidukit kohustuslikus korras konfiskeerida retsidiivsetelt joobes juhtidelt, kes põhjustavad raske liiklusõnnetusega teise isiku surma. Hetkel kehtivas õiguslikus regulatsioonis sellist kohustust ei ole, seega kehtivas õiguslikus regulatsioonis ei ole kohustust raskendavatel asjaoludel mootorsõidukit konfiskeerida - sõiduki konfiskeerimise võimalus on valikuline, mis on takistav karistuse eesmärgi saavutamisel.

Magistritöö autor on veendunud, et liiklusohutuse parandamiseks ning joobes juhtimisega võitlemisel peavad Eestis olema sellised mõjutusvahendid nagu alkoholikk ning järelkoolitus.

Alkoholikk on väga efektiivne seade joobes juhtimise ning eriti selle retsidiivsuse tõkestamiseks ning seda tõestavad nende riikide tulemused, kus on alkoholiku kasutamine seadustatud. Rahvusvahelisel tasandil peetakse alkoholikku väga efektiivseks meetmeks joobes juhtimise, eriti

selle korduvuse, vähendamiseks ning mitmed rahvusvahelised uuringud tõestasid, et tänu alkoholiku kasutamisele joores juhtimise retsidiivsuse määr langeb vahemikus 64%-70% ning vastava tulemuse säilitamiseks on soovituslik rakendada alkoholiku programmi koos järelkoolitusega. Euroopas on alkoholikk kasutusel ka rehabilitatsiooni või kauba- ja reisijaveo kontekstis kümnes liikmesriigis. Austrias, Soomes, Rootsis, Hollandis, Prantsusmaal, Belgias, Taanis, Saksamaal, Šveitsis ja Poolas kasutatakse alkoholikke rehabilitatsiooni valdkonnas. Alkoholiku pilootprojektiga alustati ka Sloveenias. Magistritöö autor on seisukohal, et Eestis tuleks alustada alkoholiku pilootprojektiga ning vaadata selle mõju liiklusohutusele. Vaadates teiste riikide kogemusi, kus alkoholikk on juba kasutusele võetud, võib kindlalt väita, et alkoholikk suudab parandada liiklusohutust ning see on väga vajalik meede joores juhtimise probleemiga võitlemisel Eestis.

Väga oluliseks mõjutusvahendiks on ka järelkoolitus, mille eesmärgiks on mootorsõidukijuhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamise protsessi kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks, anda juhile teadmised ja kujundada käitumismudelid, kuidas tagada enda ja teiste liiklejate ohutus, lähtudes tema riskikäitumise iseloomust. Järelkoolitust viiakse läbi juba paljudes EL riikides, näiteks Austrias, Belgias, Suurbritannias, Taanis, Soomes, Prantsusmaal, Saksamaal, Itaalias, Hollandis, Portugalis ja Šveitsis. Vabariigi Valitsuse liikluskomisjon pidas õigeks järelkoolituse nõude laiendamist kõikidele joobetunnustega sõidukit juhtinud isikutele. Maanteeamet ning Justiitsministeerium töötavad ühise järelkoolituse projekti kallal, mille lõpptulemusena on plaanis muuta seadusandlust selliselt, et kohustada joores juhte läbima järelkoolitust. Magistritöö autor rõhutab, et joores juhtimise süütegude ning retsidiivsuse vähendamiseks peab olema meetodite kogum, mis koosmõjus viib soovitud tulemuseni.

Autori poolt läbiviidud analüüsi eesmärgiks oli anda ülevaade joores juhtimise eest süüdimõistetud isikutelt konfiskeeritud mootorsõidukite kohtupraktikast ning seeläbi selgitada välja riigikohtu ning maakohtu 2010-2015 jõustunud kohtulahendite põhjal, kas mootorsõiduki valikuline konfiskeerimine KarS § 424 süüteo korral tagab karistuse eesmärkide saavutamist. Ühtlasi analüüsis magistritöö autor ka riigiprokuröri juhust mootorsõiduki konfiskeerimise kohta selgitamiseks, kas hetkel kehtivas juhises toodud kriteeriumid on piisaval tasemel.

Analüüsi tulemused näitasid, et alates 2011. aasta kuni 2015. aasta lõpuni oli mootorsõidukite konfiskeerimise keskmine protsent ainult 2,7%. Autor soovib siinkohal rõhutada, et kuritegevuse üldist statistikat vaadates selgub, et mõjutusvahendite valikuline rakendamine ei ole mõjutanud kuritegevuse vähenemist, mistõttu leiab autor, et mõjutusvahendite rakendamist on vaja muuta

kohustuslikuks, kuna absoluutne karistuse rakendamise kohustus on mõjuvam kui valikuline. Üheks oluliseks põhimõtteks on riigis seaduse rakendamise ühetaolisus.

Ühtlasi analüüs näitas, et konfiskeeritud sõidukite arv kasvab iga aastaga – kui 2010. aastal sõiduki konfiskeerimist ei määratud üldse, siis 2015. aastal konfiskeeriti sõiduk 166 isikult. Süütegude korduvus isikute puhul, kellele oli mõjutusvahendina määratud sõiduki konfiskeerimine näitas, et 2011. a oli 1 isik (20%) toime pannud uue samaliigilise süüteo. 2012. a otsustest lähtuvalt ei ole vaatlusperioodi ajal ükski isik pannud toime uut samaliigilist süütegu. 2013. aastal sõiduki konfiskeerimisega karistatud 117 isikust oli 12 kuu jooksul uuesti KarS § 424 kuriteo toime pannud 14 isikut (12%) ning neli isikut (3%) oli toime pannud joobes sõidukijuhtimise väärteo – kokku oli joobes sõidukijuhtimiselt tabatud 18 isikut (15%). Eeltoodud andmed näitasid, et mootorsõidukite konfiskeerimise arvud aastate lõikes on üsna erinevad, mis viitab mootorsõiduki konfiskeerimise valikulise rakendamise võimalusele, kuna hetkel kehtivas karistusseadustikus puudub võimalus mootorsõidukit kohustuslikus korras konfiskeerida. Vastavate kohtuotsuste analüüsi käigus jõudis magistriltöö autor seisukohale, et mootorsõiduki konfiskeerimist kohaldatakse kõige enam joobes juhtide suhtes, kes on eelnevalt toime pannud samaliigilisi süütegu ning keda varasemalt määratud karistused ei ole suunanud õiguskäigule teele. Seega sõiduki konfiskeerimist kohaldatakse eelkõige retsidiivsete juhtide suhtes. See on kooskõlas ka riigiprokuröri juhisega, mille kohaselt võib prokurör taotleda kohtult sõiduki konfiskeerimist juhul, kui kuritegu pannakse toime ajal, kui karistus varasema joobes juhtimise (sealhulgas väärteokaristus) eest ei ole veel kustunud.

Prokuröri juhise analüüsi tulemusena leidis autor, et juhise on vajalik ning prokuröri abistav dokument, kuid seda tuleks täiendada veel ühe punktiga, mis lubab sõidukit konfiskeerida ka juhul, kui isik peetakse kinni kriminaalses joobes, ehk kui juhi vere alkoholisisaldus on vähemalt 1,5 promilli.

Käesolevas magistriltöös püstitatud hüpotees, mille kohaselt konfiskeerimise ja muude mõjutusvahendite valikulise rakendamise võimalus ei taga karistuse eesmärkide saavutamist, leidis kinnitust. Mõjutusvahendi kohustuslikuks muutmine oluliselt vähendaks joobes juhtide arvu ning tagaks paremini karistuse eesmärki - seda on tõestanud mitmed rahvusvahelised uuringud. Seega KarS §-s 424 sätestatud kuriteo toimepanemise eest ettenähtud karistused ei ole ühiskonnale vajalikku mõju avaldanud, mistõttu käesoleval ajal kehtiv karistusseadustik vajab muutmist, ehk mõjutusvahendite rakendamist tuleb muuta kohustuslikuks.



Eeltoodust tulenevalt esitab magistritöö autor alljärgneva ettepaneku karistusseadustiku § 424 muutmiseks:

Karistusseadustiku paragrahvi 424 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

- „(1) Mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.
- (2) Mootorsõiduki või maastikusõiduki juhtimise eest joobeseisundis, kui see on toime pandud korduvalt - karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega ning käesolevas paragrahvis nimetatud sõiduki konfiskeerimisega vastavalt käesoleva seadustiku §-s 83 sätestatule.“

## **Конфискация механического транспортного средства и применение иных мер воздействия за проступок указанный в статье 424 Пенитенциарного кодекса**

### **Резюме**

Целью дипломной работы автор поставил провести анализ практики наказаний в виде конфискации автомобиля у водителей, которые совершают преступления, нарушая статью 424 Пенитенциарного кодекса, а также выяснить влияние конфискации автомобиля на совершение новых аналогичных нарушений. Кроме того, автор задался целью выяснить поддерживают ли действующие правовые нормы Пенитенциарного кодекса касательно конфискации и иных мер воздействия достижения общих и специальных превентивных целей наказания.

Дипломная работа основывалась на следующей гипотезе: возможность выборочной реализации конфискации и иных мер воздействия не обеспечивает достижение целей наказания.

Целью проведённого автором анализа было сделать обзор судебной практики осужденных за вождение автомобиля в состоянии алкогольного опьянения лиц, у которых был конфискован судом автомобиль и таким образом выяснить на основании вступивших в силу 2010-2015 гг. решений Верховного и Уездного суда, обеспечивает ли выборочная реализация конфискации автомобиля достижения целей наказания в случае преступления на основании статьи 424 Пенитенциарного кодекса. Также автор дипломной работы проанализировал инструкцию государственного прокурора касательно конфискации автомобилей для выяснения находятся ли в настоящее время указанные в инструкции критерии на должном уровне. Результаты анализа показали, что начиная с 2011 года до конца 2015 года средний процент конфискации автомобилей был только лишь 2,7%. Автор подчеркивает, что смотря общую статистику преступлений выясняется, что выборочная реализация мер воздействия не повлияла на снижение преступности, поэтому автор считает, что применение мер воздействия необходимо сделать обязательными, так как абсолютное обязательство реализации наказания действеннее, чем выборочное. Одним важным принципом в стране является единообразная реализация закона.

Так же анализ показал, что число конфискованных автомобилей растёт с каждым годом - если в 2010 году не было конфисковано ни одного автомобиля, то в 2015 году было конфисковано 166 транспортных средств. Повторные преступления со стороны лиц, которым была решением суда назначена конфискация автомобиля как мера воздействия, показали, что в 2011 году один человек (20%) совершил правонарушение такой же степени. В решениях суда за 2012 год ни один человек не совершил правонарушения такой же степени. В 2013 году из 117 лиц наказанных конфискацией автомобиля в течение 12 месяцев снова совершили преступление на основании статьи 424 Пенитенциарного кодекса, 14 лиц (12%) и 4 лица (3%) совершили проступок вождения в нетрезвом виде - всего было задержано в состоянии алкогольного опьянения 18 лиц (15%). Приведённые выше данные показали, что показатели конфискованных автомобилей на протяжении нескольких лет довольно разные, что указывает на возможность осуществления выборочной конфискации, так как в действующем в данный момент законодательстве отсутствует возможность конфискации автомобиля в обязательном порядке. В ходе анализа соответствующих решений суда, автор дипломной работы пришел к мнению, что конфискацию транспортного средства применяют по отношению к водителям в состоянии алкогольного опьянения, которые ранее совершали соответствующие нарушения закона и кого ранее назначенные наказания не смогли направить на законопослушный путь. Конфискацию автомобиля применяют прежде всего в отношении водителей - рецидивистов. Это находится в согласовании и с инструкцией прокурора, на основании которой прокурор может ходатайствовать у суда конфискацию автомобиля в случае, если преступление совершается во время, когда ранее наказание за вождение автомобиля в состоянии алкогольного опьянения (в том числе проступок) еще является действующим.

В ходе анализа инструкции прокурора автор пришел к выводу, что инструкция необходима и она является вспомогательным документом прокурора, но её необходимо дополнить еще одним пунктом, который позволяет конфисковать автомобиль и в том случае, когда водителя задерживают в состоянии тяжелого алкогольного опьянения, т.е. когда содержание алкоголя в крови составляет как минимум 1,5 промилле.

Гипотеза, которая была поставлена в данной дипломной работе, по которой возможность выборочной реализации конфискации и иных мер воздействия не обеспечивает достижение целей наказания, нашла подтверждение. Изменение мер воздействия обязательными значительно сократило бы количество водителей в состоянии алкогольного опьянения и обеспечило бы лучшее выполнение цели наказания - это

доказали многие международные исследования. Так что наказания за преступление, указанные в статье 424 Пенитенциарного кодекса, не оказали надлежащего влияния обществу, поэтому действующее в данное время законодательство требует изменения в ходе которого меры воздействия станут обязательными.

## Kasutatud allikad

### Kasutatud materjalid

1. Andenaes, J. Does punishment deter crime? The criminal Law Quartely 1968, Vol 11
2. Blais, E., Dupont, B. Assessing the Capability of Intensive Police Programmes to Prevent Severe Road Accidents. Oxford Journals: The British Journal of Criminology 2005, 45. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://bjc.oxfordjournals.org/content/45/6/914.full>
3. Brown, E. S. The Reconceptualization of Violence in Criminal Justice Education Programs. 11 Criminal Justice Review 34, Sage Journals, 1986.
4. DeYoung, D. An evaluation of the effectiveness of alcohol treatment, driver license actions and jail terms in reducing drunk driving recidivism in California 1997
5. Eensoo, D. M. Paaver, M. Harro, J. Harro. Predicting drunk driving: contribution of alcohol use and related problems, traffic behaviour, personality and platelet monoamine oxidase (MAO) activity. Oxford Journals: Alcohol & Alcoholism Vol. 40, No. 2, 2005. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://alcalc.oxfordjournals.org/content/alcalc/40/2/140.full.pdf?maxtoshow=&hits=10&RESULTFORMAT=&fulltext=drunk%20driving&searchid=1&FIRSTINDEX=0&resource=HWCIT>
6. Elkind, E., Hirsnik, E., Kergandberg, E., Kivi, L., Kruusamäe, M., Mõttus, M., Parmas, A., Pikamäe, P., Sarv, J., Sootak, J. Valikuliselt Riigikohtu kriminaalkolleegiumi praktikast õiguse tõlgendamisel ja edasiarendamisel. Juridica VIII/2009
7. Ernits, M., Pikamäe, P., Samson, E., Sootak, J. Karistusseadustiku üldosa eelnõu. Eelnõu lähtealused ja põhjendus. Tallinn, Juura 1999
8. Fynbo, L., Järvinen, M. The best drivers in the world. Drink-Driving and Risk Assessment. Oxford Journals: The British Journal of Criminology 2011. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://bjc.oxfordjournals.org/content/51/5/773.full.pdf+html>
9. Gibbs, J. P. Crime, Punishment and Deterrence. New York : Elsevier 1975.
10. Gropp, W., Sedman, M. Konfiskeerimine: mõjutusvahendist karistuseks? Juridica VIII/2008
11. Hallevy, G. A Modern Treatise on the Principle of Legality in Criminal Law. Springer 2010

12. Homel, R. J. Policing and Punishing the Drinking Driver. A Study of Specific and General Deterrence. New York: Springer-Verlag 1988.
13. Koolmeister, I. Konfiskeerimine haldussunnivahendina. *Juridica* 1999/4, lk 188
14. Lind, S. Joobeseisund ja selle tuvastamine – kestev probleem Eesti õiguskorras. *Juridica* I/2006
15. Parmas, A. Süüteo vahendi konfiskeerimise eesmärk ja õiguslik olemus ning selle põhiseaduslik õigustus. Riigikohtu üldkogu otsus asjas 3-1-1-37-07. *Juridica* VIII/2008
16. Pikamäe, P., Kivi, L.. Karistusõiguse põhiprobleeme. Õppematerjal kohtunikele 2003. Tartu 2004
17. Pratt, T.C., Holsinger, A.M., Latessa, E.J. Treating the chronic DUI offender ‘turning point’ ten years later. Pergamon: *Journal of Criminal Justice* 2000
18. Raska, E. Kriminoloogia. Sissejuhatus ainesse. Tallinn, Juura 2002
19. Saar, J. Kriminaalpsühholoogia. Tallinn, Juura, 2007
20. Schönke, A., Schröder, H. (Verf.). Strafgesetzbuch. Kommentar. 27. Auflage. München 2006, § 73, Vorbemerkungen, äärenr 12.
21. Sootak, J. Karistusõiguse alused. Tallinn, Juura 2003
22. Sootak, J. Kriminaalpoliitika. Tallinn, Juura 2015
23. Sootak, J. Kuri Karjas. Tartu, Ilmamaa 2009
24. Sootak, J. Mida teha, kui isiku ohtlikkus on süüst suurem? Saksamaa kogemus mittekariistuslike mõjutusvahendite osas. *Juridica* VIII/2006
25. Sootak, J. Sanktsiooniõigus. Karistusõiguslikud sanktsioonid ja nende kohaldamine. Tallinn, Juura 2007
26. Sootak, J. Süüvõime karistusseadustikus. *Juridica* II/2002
27. Sootak, J. Uuematest arengutendentsidest karistusteoorias ja kriminaalpoliitikas. *Juridica* I/2000
28. Sootak, J., Parmas, A. Mootorsõiduki konfiskeerimine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud teo korral. *Juridica* X/2007

29. Sootak, J., Pikamäe, P. (koost). Karistusseadustik. Kommenteeritud väljaanne. 4., täiendatud ja ümbertöötatud väljaanne. Tallinn, Juura 2015
30. Taylor, L., Oberman, S. Drunk Driving Defense. Sixth Edition. Aspen Publishers: Wolters Kluwer, Law&Business 2006
31. Vaher, K.-M., Masskuriteod: väike teosüü ja suur ohtlikkus. – Juridica 2008/VIII
32. Weatherburn, D., Moffatt, S. The specific deterrent effect of higher fines on Drink-driving offenders. Oxford Journals: The British Journal of Criminology 2011.
33. Weinrath, M., Gartrell, J. Specific Deterrence and Sentence Length. The case of drunk drivers. Sage Publications: Journal of Contemporary Criminal Justice, Vol. 17 No 2, 2011
34. Voas, R. B., DeYoung D. J. Vehicle action: effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers. Pergamon: Accident Analysis and Prevention 34, 2002
35. Голованова, Н. Л., Еремин, В. Н., Игнатова М. А., Козочкин, И. Д., Крылова, Я. Е., Серебренникова, Л. В. Уголовное право зарубежных государств. Общая часть. Москва: Институт международного права и экономики имени А.С. Грибоедова, 2001

### **Kasutatud uuringud**

36. Ahven, A. Joobes sõidukijuhtimise analüüs: nähtuse ulatus, karistuspraktika ja retsiidiivsus. Kriminaalpoliitika analüüs. Justiitsministeerium 2/2015. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joobes\\_juhtimise\\_analuus.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumendid/joobes_juhtimise_analuus.pdf) (05.04.2016)
37. Anderson, P. Reducing Drinking and Driving in Europe. Report. 2008. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.dhs.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/Pathways\\_for\\_Health-Project/reducing\\_drinking\\_and\\_driving\\_report.pdf](http://www.dhs.de/fileadmin/user_upload/pdf/Pathways_for_Health-Project/reducing_drinking_and_driving_report.pdf)
38. Assessment of Impoundment and Forfeiture Laws for Drivers Convicted of DWI Phase I Report: Review of State Laws and their Application. US Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration. 1992. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://ntl.bts.gov/lib/25000/25800/25855/DOT-HS-807-870.pdf>
39. Barodej, J. The evaluation of driver rehabilitation programmes. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03\\_0247607.pdf](http://othes.univie.ac.at/9619/1/2010-05-03_0247607.pdf)

40. Bartl, G. Analysis of driver rehabilitation programmes 2003. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://traffic-psychology-international.eu/wp-content/uploads/2014/01/PresGOCA2003Bartl.pdf>
41. Bax, Ch.A. (ed.), Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R. Alcohol interlock implementation in the European Union; feasibility study; Final report of the European research project. D-2001-20. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam 2001. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.swov.eu/rapport/D-2001-20.PDF>
42. Bjerre, B., Bergman, H. The Swedish ignition interlock programme; is it possible to forecast which DWI offenders will succeed in the programme and which will not? In: Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety T2004, Glasgow 2004. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.researchgate.net/publication/237379762\\_The\\_Swedish\\_Ignition\\_Interlock\\_Programme\\_Is\\_it\\_Possible\\_to\\_Forecast\\_Which\\_DWI\\_Offenders\\_Will\\_Succeed\\_in\\_the\\_Programme\\_and\\_Which\\_Will\\_Not](https://www.researchgate.net/publication/237379762_The_Swedish_Ignition_Interlock_Programme_Is_it_Possible_to_Forecast_Which_DWI_Offenders_Will_Succeed_in_the_Programme_and_Which_Will_Not)
43. Bukasa, B., Salamon, B., Klipp, S., Krismann, M., Larsen, L., Krasovec, B., Merc, K., Zlender, B. & Schnabel, E. Recommendations on Withdrawal: DRUID, Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines 2011. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable\\_6\\_2.pdf?\\_blob=publicationFile](http://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_6_2.pdf?_blob=publicationFile)
44. DRUID. Final Report: Work performed, main results and recommendations 2012. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads\\_and\\_links/Final\\_Report.pdf?\\_blob=publicationFile](http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?_blob=publicationFile)
45. Draeger Review Special. Drugs and alcohol. Effects, Dangers, Protection. Interview on the use and diffusion of alcohol interlocks 2013. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.draeger.com/sites/assets/PublishingImages/Segments/Corporate/EN/About-Draeger/Draeger-Review/Draeger-Review-Archive/Draeger-Review-107/draeger\\_review\\_107\\_special\\_0\\_complete.pdf](http://www.draeger.com/sites/assets/PublishingImages/Segments/Corporate/EN/About-Draeger/Draeger-Review/Draeger-Review-Archive/Draeger-Review-107/draeger_review_107_special_0_complete.pdf)
46. ETSC Fact Sheet. Drink Driving Recidivism 2008. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://archive.etsc.eu/documents/Fact\\_Sheet\\_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf)
47. ETSC Fact Sheet. Drink Driving Recidivism 2008. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://archive.etsc.eu/documents/Fact\\_Sheet\\_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_Drink%20Driving%20Recidivism.pdf)
48. Eurocare. Drinking and driving in Europe 2003. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.eurocare.org/content/download/2955/15514/file/drinkdriving.pdf>



49. European Parliament. Technical Development And Deployment Of Alcohol Interlocks In Road Safety Policy. Study 2014. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)
50. European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 1: Instruments for drink-driving-offender programs. CSN EN 50436-1
51. European Standard for Alcohol interlocks - Test methods and performance requirements - Part 2: Instruments having a mouthpiece and measuring breath alcohol for general preventive use. CSN EN 50436-2
52. Ferrante, A. The Disqualified Driver Study. A Study of Factors Relevant to the Use of Licence Disqualification as an Effective Legal Sanction in Western Australia. Crime Research Centre University of Western Australia 2003. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.web.uwa.edu.au/\\_data/assets/pdf\\_file/0004/118543/The\\_Disqualified\\_Driver\\_Study.pdf](http://www.web.uwa.edu.au/_data/assets/pdf_file/0004/118543/The_Disqualified_Driver_Study.pdf)
53. Freeman, J., Liopsis, P. Drink driving rehabilitation programs and alcohol ignition interlocks: Is there a need for more research? Road and Transport Research 2002. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://eprints.qut.edu.au/5946/1/5946\\_1.pdf](http://eprints.qut.edu.au/5946/1/5946_1.pdf)
54. Freeman, J., Liopsis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., Watson, B. The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. – Transportation Research Part F 9 (2006), p 62. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://eprints.qut.edu.au/5951/1/5951.pdf>
55. Klopets, U., Reinthal, T. Kohtupraktika analüüs. Tallinn: Eesti Vabariigi Justiitsministeerium 2009, lk 54. Arvutivõrgus kättesaadav: [www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf](http://www.riigikohus.ee/vfs/861/Kohtupraktika%282009%29.pdf)
56. Kriminaalpoliitika uuringud. Kuritegevus Eestis 2014. Justiitsministeerium. [http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumentid/kuritegevuse\\_at\\_2015\\_0.pdf](http://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/www.kriminaalpoliitika.ee/files/elfinder/dokumentid/kuritegevuse_at_2015_0.pdf)
57. Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2014. Tallinn 2015. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/LIIKLUSAASTA\\_2014\\_loplik.pdf](http://www.mnt.ee/public/LIIKLUSAASTA_2014_loplik.pdf)
58. Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet. Liiklusaasta 2015. Tallinn 2016. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta\\_2015\\_kokkuvote.pdf](http://www.mnt.ee/public/Liiklusaasta_2015_kokkuvote.pdf)
59. Martino, A., Sitran, A., Rosa, C. Directorate-general for internal policies policy department b: structural and cohesion policies. Technical development and deployment of alcohol interlocks in road safety policy. Study 2014 , lk 27. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN\\_ET\(2014\)513993\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/513993/IPOL-TRAN_ET(2014)513993_EN.pdf)

60. McKnight, A.J., Voas, R.B. The effect of license suspension upon DWI recidivism. *Alcohol, Drugs and Driving*, 7(1), 1991
61. Nochajski, T. H., P. R. Stasiewicz. Relapse to driving under the influence (DUI): A review. – *Clinical Psychology Review* 26 (2006)
62. Smith, K. A Qualitative Study of Deterrence and Deviance in a Group of Recidivist Drink Drivers. Unpublished Masters Manuscript. University of Canberra, Australia 2003
63. Stenlund, O. Alcolock after drunk driving in Sweden. Dublin: Swedish Transport Agency 2012. Arvutivõrgus kättesaadav: [www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr\\_Olof\\_Stenlund\\_Presentation.pdf](http://www.rsa.ie/Documents/Seminars/Recidivist%20Behaviour/Presentations/Mr_Olof_Stenlund_Presentation.pdf)
64. Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final report. Client: European Commission, DG for Mobility and Transport. Rotterdam, 2014. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/behavior/study\\_alcohol\\_interlock.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/study_alcohol_interlock.pdf)
65. SWOV Fact sheet. Alcohol interlock devices 2015. Arvutivõrgus kättesaadav: [https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS\\_Alcolock.pdf](https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Alcolock.pdf)
66. Zobeck, T.S., Williams, G.D. Evaluation Synthesis of the Impacts of DWI Laws and Enforcement Methods: Final Report. Contract No. ADM-281- 89-0002. Rockville, MD: Office of Policy Analysis, National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism (NIAAA).at Eight Universities. Health and Place, 1994, 9 (1)
67. Vehmas, A., Sirkiä, A., Kinnunen, T. Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport. *Trafi Publications* 5/2012. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafi\\_julkaisu\\_5-2012\\_-\\_Adoption\\_of\\_the\\_alcohol\\_interlock\\_and\\_its\\_effects\\_in\\_professional\\_transport.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafi_julkaisu_5-2012_-_Adoption_of_the_alcohol_interlock_and_its_effects_in_professional_transport.pdf)
68. Via Sicura. Federal Action Programme for Greater Road Safety. Federal Roads Authority FEDRO 2005. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.bfu.ch/de/Documents/04\\_Forschung\\_und\\_Statistik/01\\_Forschung/Via%20Sicura%20f%C3%BCr%20Links/2005\\_FEDRO\\_060116\\_schlussbericht\\_ViaSicura\\_en.pdf](http://www.bfu.ch/de/Documents/04_Forschung_und_Statistik/01_Forschung/Via%20Sicura%20f%C3%BCr%20Links/2005_FEDRO_060116_schlussbericht_ViaSicura_en.pdf)
69. Worldwide Brewing Alliance. Drinking and driving report 8th edition. Recent trends and programmes 2008. Arvutivõrgus kättesaadav:

[http://www.worldwidebrewingalliance.org/docs/publications/WBA\\_Drinking\\_and\\_Driving\\_Report\\_2008.pdf](http://www.worldwidebrewingalliance.org/docs/publications/WBA_Drinking_and_Driving_Report_2008.pdf)

### **Kasutatud normatiivaktid**

70. Karistusseadustik RT I, 17.12.2015, 9
71. Korrakaitse seadus RT I, 23.03.2015, 207
72. Liiklusseadus RT I, 30.12.2015, 27
73. Väärteomenetluse seadustik RT I, 19.03.2015, 37
74. Saksamaa Karistusseadustik Strafgesetzbuch (StGB).
75. Saksamaa Liiklusseadus Straßenverkehrsgesetz (StVG)
76. Soome Karistusseadustik Rikoslaki 19.12.1889/39
77. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/42/EL, 3. aprill 2014, kuriteovahendite ja kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise kohta Euroopa Liidus
78. Land Transport Act 1998. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://legislation.govt.nz/act/public/1998/0110/latest/DLM433613.html?search=ts\\_act%40bill%40regulation%40deemedreg\\_Land+Transport+Act+1998\\_resel\\_25\\_a&p=1%2f](http://legislation.govt.nz/act/public/1998/0110/latest/DLM433613.html?search=ts_act%40bill%40regulation%40deemedreg_Land+Transport+Act+1998_resel_25_a&p=1%2f)
79. Karistusseadustiku muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse (kuriteovahendite ja kriminaaltulu arestimise ja konfiskeerimise direktiivi ülevõtmine) eelnõu seletuskiri. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://eelnou.d.valitsus.ee/main#DZz9JRkC>

### **Kasutatud kohtupraktika**

80. Riigikohtu põhiseaduslikkuse järelevalve kolleegiumi 24. detsembri 2002 otsus nr 3-4-1-10-02. Tallinna Halduskohtu taotlus kontrollida Palgaseaduse § 8 lg 31 viimase lause ja rahandusministri 28. jaanuari 2002. a määruse nr 24 "Ametiisikute palgaandmete avalikustamise kord ja tingimused" vastavust Põhiseadusele. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176072563>
81. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 5. märtsi 2003 otsus nr 3-1-1-26-03. Janek Sinijärve süüdistusasi KrK § 204 lg 3 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176073000>

82. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 24. novembri 2004 otsus nr 3-1-1-89-04. Urmas Pihu väärteoasi Liiklusseaduse § 7419 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176072857>
83. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 21. juuni 2007 otsus nr 3-1-1-27-07. Vaike Õiglase süüdistusasi KarS § 344 lg 1 ja § 347 lg 1 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176071514>
84. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 7. mai 2008 otsus nr 3-1-1-13-08. Leho Sepandi väärteoasi liiklusseaduse § 7417 lg 1 ja § 7419 lg 1 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176070829>
85. Tallinna Ringkonnakohtu kriminaalkolleegiumi 20. mai 2008 otsus nr 1-07-12534. Deniss Kovbasnjuki süüdistus KarS § 200 lg 1 järgi üldmenetluses. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=9580617>
86. Riigikohtu üldkogu 12. juuni 2008 otsus nr 3-1-1-37-07. Kriminaalasi Toomas Tiiki süüdistuses KarS § 424 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176070895>
87. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 30. aprilli 2010 otsus nr 3-1-1-26-10. Väärteoasi Reimo Hanniste karistamises liiklusseaduse § 7422 lg-te 3 ja 5 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176069908>
88. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 13. detsembri 2010 otsus nr 3-1-1-68-10. Kriminaalasi Silver Sisaski süüdistuses KarS § 199 lg 2 p-de 4, 7 ja 8, § 394 lg 1 ning § 202 lg 2 p 2 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176076539>
89. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 24. oktoobri 2011 otsus nr 3-1-1-77-11. Kriminaalasi Vanda Danilova süüdistuses KarS § 113 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176076392>
90. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 12. oktoobri 2012 otsus nr 3-1-1-76-12. Kriminaalasi August Burkevitsi süüdistuses KarS § 114 p-de 1, 4 ja 5; § 121; § 199 lg 2 p-de 4 ja 8 ning § 200 lg 2 p 9 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176073886>
91. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi 17. juuni 2013 otsus nr 3-1-1-58-13. Kriminaalasi Ivo Koppeli süüdistuses KarS § 424 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176074754>

92. Riigikohtu kriminaalkoleegiumi 13. detsembri 2013 otsus nr 3-1-1-122-13. Lauri Hingi (Hink) väärteoasi liiklusseaduse § 224 lg 2 järgi. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/kohtulahendid/detailid.html?id=176074289>
93. Soome riigikohtu 20. juuni 2005 otsus nr KKO:2005:76
94. Canada Court of Appeal 17.04.2015, 500-10-005737-141, Westlaw

#### **Muud allikad:**

95. Belarus: Government Will Confiscate Cars of Drunk Drivers 11.12.2013. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.loc.gov/law/foreign-news/article/belarus-government-will-confiscate-cars-of-drunk-drivers/> (28.03.2016)
96. Crystal, G. Lifetime Driving Bans in the UK. 12.02.2016. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.nopenaltypoints.co.uk/lifetime-driving-bans-uk.html> (03.03.2016)
97. Developments in the EU. - European Transport Safety Council 2013/1, No 18. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://archive.etsc.eu/documents/Drink\\_Driving\\_Monitor\\_January\\_2013.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Monitor_January_2013.pdf) (30.03.2016)
98. Euroopa Komisjoni pressiteade 24.03.2015. Kui ohutud on meie teed? Komisjoni 2014. aasta liiklusohutuse statistika osutab olukorra mõningasele paranemisele. - Arvutivõrgus kättesaadav: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-4656\\_et.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-4656_et.htm) (19.02.2016)
99. Euroopa komisjoni teatis Euroopa parlamendile, nõukogule, Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele. Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020 Arvutivõrgus kättesaadav: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_et.pdf) (29.03.2016)
100. Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.saeima.lv/bi8/lasa?dd=LP1258\\_0](http://www.saeima.lv/bi8/lasa?dd=LP1258_0) (30.03.2016)
101. Impounding and confiscation of vehicles. 24.09.2015. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.legalaid.wa.gov.au/InformationAboutTheLaw/CarsandDriving/Trafficoffences/Pages/Impoundingandconfiscationofvehicles.aspx> (28.03.2016)
102. Joobes juhtimine võib tuua karistused ka kaassõitjatele. Postimees 27.10.2015. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/998da82c-7d2e-4673-b80e-92fabfe5f111/joobes-juhtimine-voib-tuua-karistused-ka-kaassoitjatele> (30.03.2016)

103. Maanteeameti koduleht. – Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.mnt.ee/index.php?id=16208> (15.04.2016)
104. Mullett, A. Lithuanian roads most dangerous in Europe. The Baltic Times 23.07.2008. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.baltictimes.com/news/articles/20905/> (28.03.2016)
105. Podda, F. Drink Driving Monitor. European Transport Safety Council's Newsletter on Drink Driving Policy
106. Poland seventh EU country to require interlocks for convicted drink drivers 29.06.2015. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://etsc.eu/poland-seventh-eu-country-to-require-interlocks-for-convicted-drink-drivers/> (30.03.2016)
107. Prokurör: vangisaatmisest lihtsam ja õigem on liiklushuligaanilt auto ära võtta. ERR.ee. 25.01.2016. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://uudised.err.ee/v/eesti/18097d48-71fc-43ab-9be6-4b5f77c9ef62/prokuror-vangisaatmisest-lihtsam-ja-oigem-on-liiklushuligaanilt-auto-ara-votta> (28.03.2016)
108. Russia could start confiscating vehicles from drunk drivers. Interfax 15.11.2013. Arvutivõrgus kättesaadav: <http://www.interfax.com/newsinf.asp?id=459472> (28.03.2016)
109. Supreme Court OKs seizure of repeat drunk driver's truck. Arvutivõrgus kättesaadav: [http://www.thestar.com/news/canada/2013/01/17/supreme\\_court\\_oks\\_seizure\\_of\\_repeat\\_drunk\\_drivers\\_truck.html](http://www.thestar.com/news/canada/2013/01/17/supreme_court_oks_seizure_of_repeat_drunk_drivers_truck.html) (30.03.2016)

## SELETUSKIRI

### „Karistusseadustiku muutmise seaduse“ eelnõu juurde

#### 1. Sissejuhatus

„Karistusseadustiku muutmise seaduse“ eelnõu on koostanud Jekaterina Beljajeva.

Eelnõuga muudetakse karistusseadustiku redaktsiooni avaldamismärkega RT I, 17.12.2015, 9. Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu häälteenamus.

#### 2. Eelnõu eesmärk

Eelnõu peamine eesmärk on viia seadusesse kohustus sõiduki konfiskeerimiseks isikutelt, kes juhivad mootorsõidukit või maastikusõidukit joobeseisundis korduvalt, kuna need juhid kujutavad tõsist ohtu liiklusohutusele ning nendel juhtidel tuleb kohustuslikus korras võtta ära võimalus sarnaste süütegude toimepanemise jätkamiseks.

#### 3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu § 1 punktiga 1 tehakse karistusseadustiku §-st 424 kaks lõiget, millest esimeses lõikes mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest joobeseisundis karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega ning teises lõikes mootorsõiduki või maastikusõiduki juhtimise eest joobeseisundis, kui see on toime pandud korduvalt - karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega ning käesolevas paragrahvis nimetatud sõiduki konfiskeerimisega vastavalt käesoleva seadustiku §-s 83 sätestatule. Teises lõikes on uuendusena lisatud mootorsõiduki või maastikusõiduki konfiskeerimise kohustus, mida varem ei olnud. Mootorsõiduki konfiskeerimise võimalus tulenes §-st 83 ning oli valikuline. Lõikes 2 on konfiskeerimise tehtud erand trammile, kuna tegemist on spetsiifilise sõidukiga, mis kuulub alati tööandjale.

#### 4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõuga ei võeta kasutusele uusi ega võõrsõnalisi termineid.

#### 5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu vastab Euroopa Liidu õigusele.

#### 6. Seaduse mõjud

Seadusel on positiivne mõju liiklusohutusele, kuna eelnõuga kohustatakse konfiskeerida retsidiivsetelt joobes juhtidelt mootorsõiduk, millega pannakse toime rikkumine. Positiivne

aspekt seisneb selles, et retsiidivne joobes juht kujutab ohtu kaasliiklejatele, kuna joobes juhi puhul oht tekitada liikluõnnetust on väga suur.

#### **7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Eelnõu seadusena rakendamine otseseid varalisi kulusid ega materiaalseid tulusid kaasa ei too. Samuti ei kaasne sellega täiendavaid riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevusi.

#### **8. Rakendusaktid**

Eelnõu seadusena vastuvõtmise korral ei tule kehtestada rakendusakte.

#### **9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub üldises korras.

#### **10. Eelnõu kooskõlastamine**

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu.



## **Lihlitsents lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ja reprodutseerimiseks**

Mina Jekaterina Beljajeva (*autori nimi*) (sünnikuupäev: 24.09.1986)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihlitsentsi) enda loodud teose Mootorsõiduki konfiskeerimine ning muude mõjutusvahendite rakendamine karistusseadustiku §-s 424 sätestatud teo korral,

*(lõputöö pealkiri)*

mille juhendaja on Priit Heinsoo,

*(juhendaja nimi)*

1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas TTÜ raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;  
1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas TTÜ raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihlitsentsi andmisega ei rikuta kolmandate isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ja teistest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

\_\_\_\_\_ (*allkiri*)

03.05.2016 (*kuupäev*)