

Sisekaitseakadeemia

Politseikolledž

Steven Berg

**AUTOVARGUSED EESTIS: NENDE ISEÄRASUSED,
DÜNAAMIKA JA TÜPOLOOGIA**

Lõputöö

Juhendaja:

Uno Traat

Tallinn 2007

SISUKORD

SISUKORD	2
ANNOTATSIOON	4
TABELITE LOETELU	5
SISSEJUHATUS	6
1. AUTOVARGUSED MAAILMAS	8
1.1 Autostumus maailmas ja Eestis	8
1.2 Autovargused Ameerika Ühendriikides.....	9
1.3 Autovargused Euroopas	10
2. AUTOVARASTE VIIIEASTMELINE TÜPOLOOGIA	12
2.1 Lõbusõitja	13
2.2 Väikese vahemaa läbimiseks	13
2.3 Omastamiseks	13
2.4 Vahend teise kuriteo toimepanemiseks.....	14
2.5 Kasu	14
3. AUTOVARGUSED EESTIS	16
3.1 Kriminaalõiguslik aspekt	16
3.2 Autovargused Eestis	17
3.2.1 Politseistatistika	17
3.2.2 Ohvriuuringud.....	21
4. ENNETUSMEETMED	22
4.1 Autovarguste vastu võitlemine	22
4.1.1 Põhja Politseiprefektuur.....	22
4.1.2 Lõuna Politseiprefektuur.....	25
4.2 Autovarga profileerimine.....	26
4.3 Ennetusmeetmed	28
4.3.1 Euroopa Liidus.....	28
4.3.2 Eestis	29
4.4 Rahvusvahelised organisatsioonid ja andmebaasid	30
4.4.1 Interpol.....	30
4.4.2 Europol.....	31
4.4.3 Eucaris	33
5. UURIMUS	34
5.1 Üldine kirjeldus.....	34
5.1.1 Eesmärk	34
5.1.2 Ülesanne.....	34
5.1.3 Uurimuse objekt ja aine	35
5.2 Analüüs	35
5.3 Juhtumite analüüs	38
5.3.1 Auto tagasiost	38
5.3.2 Kindlustuspettused ja kelmused.....	39
5.3.3 Euroopast varastatud auto	40
5.3.4 Hästi turvatud auto vargus	40
5.3.5 Vargus lõbusõidu motiivil	40
KOKKUVÕTE	42
RESÜMEE.....	44
KASUTATUD KIRJANDUS	45
LISAD.....	47

LISA 1.....	48
LISA 2.....	49
LISA 3.....	50
LISA 4.....	52
LISA 5.....	53
LISA 6.....	54
LISA 7.....	55
LISA 8.....	56
LISA 9.....	57
LISA 10.....	58

ANNOTATSIOON

Politseikolledž	Mai 2007
Autovargused Eestis: nende iseärasused, dünaamika ja tüpoloogia	
Steven Berg	allkiri:
<p>Käesolev lõputöö „Autovargused Eestis: nende iseärasused, dünaamika ja tüpoloogia on kirjutatud eesti keeles, 60-l lehel. Töö sisaldab 7 tabelit ja 10 joonist.</p> <p>Töö eesmärgiks on anda ülevaade autovargustest Eestis ja maailmas, neid võrrelda ja analüüsida. Autor uurib autovaraste tüpoloogiat ja püüab teha kriminoloogilisi üldistusi ja järeldusi Eesti autovarguste ja autovaraste kohta. Saadakse selgust selles, kas vargus oleneb automargist ja kasutatavatest ennetusmeetmetest, uuritakse autovarguste dünaamikat ja tuuakse välja sellekohast statistikat.</p> <p>Lõputöö koosneb viiest peatükist. Esimeses peatükis kirjeldatakse autovarguseid maailmas ning esitatakse sellekohast statistikat. Teises peatükis kirjeldatakse autovaraste viieastmelist tüpoloogiat. Kolmandas peatükis kirjeldatakse autovarguseid Eestis, tuuakse näiteid Eestis aset leidnud autovargustest ja kirjeldatakse hetkel kehtivat seadusandlikku korda autovarguste menetlemise kohta. Neljandas peatükis käsitletakse ennetusmeetmete teemat, kus pööratakse suuremat tähelepanu autovarguste vastasele võitlusele, ennetusmeetmete kasutamisele, autovarga profileerimisele ja rahvusvaheliste organisatsioonide ning andmebaaside olemasolule ning rakendamisele autovargustega võitlemisel. Viendas peatükis keskendub autor oma uurimuse eesmärgi, ülesannete ja meetodi kirjeldamisele ning tulemuste analüüsimisele. Ühtlasi püütakse leida kinnitust püstitatud hüpoteesile: autovarguse ohvriks langemine Eestis oleneb kasutatavatest ennetusmeetmetest ja automargist.</p> <p>Tööga saadud analüüsitulemused ja üldistused on kasutatavad autovarguste vastu võitlemisel.</p>	
Võtmesõnad: autovarguste statistika, autovaras, tüpoloogia, profileerimine, ennetusmeetmed	
Keywords : car theft statistics, car thief, typology, profiling, preventive measures	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia Politseikolledži eriraamatukogu	
Kaitsmisele lubatud: Juhendaja: Uno Traat	allkiri:

TABELITE LOETELU

1. Tabel 1. Autostumus maailma erinevates riikides, (allikas: Maanteeameti kodulehekül <http://www.mnt.ee/atp/?id=3073> 03.03.07)
2. Tabel 2. Autovarguste arv Ameerika Ühendriikides 2000.-2005. aastani, (allikas FBI kodulehekül http://www.fbi.gov/ucr/05cius/data/table_01.html 30.03.07)
3. Tabel 3. Autovarguste arv Saksamaal ja Rootsis 2001.-2005. aastani, (allikad Rootsi: Kuritegude riiklik statistika http://www.bra.se/extra/pod/?action=pod_show&id=21&module_instance=11 30.03.07)
(Saksamaa: Kriminaalpolitsei kodulehekül: politsei poolt registreeritud kuritegude statistika <http://www.bka.de/> 15.03.07)
4. Tabel 4. Autovarguste arv Soomes, (allikas: Soome riikliku kuriteostatistika kodulehekül (<http://www.optula.om.fi/2667.htm> 12.03.07)
5. Tabel 5. Autovargused Eestis, (allikas: Politseiameti kodulehekül, statistika <http://www.pol.ee/index.php?id=476> 02.04.07)
6. Tabel 6. Euroopast varastatud ja Eestist tabatud autod, allikas: (Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituse materjal Töötulemused 2006. aastal)
7. Tabel 7. Ankeetküsitluse kokkuvõte, allikas (autori läbi viidud ankeetküsitlus)

SISSEJUHATUS

Aina muutuvamas maailmas ja kiiremas elurütmis unustame me tihti kasutada turvameetmeid oma vara kaitseks. Jäädes lootma pelgalt politseiliste organisatsioonide peale, muutume üsna lihtsaks saagiks autovarastele. Samuti on lisandunud meie tänavapilti rohkem sõidukeid, sest elatustaseme tõusuga paraneb ka inimeste elujärg, mis omakorda soodustab sõidukite arvu kasvu. Nende hoidmiseks puuduvad garaažid, või siis asuvad need omanikust väga kaugel. Kõige suuremaks probleemiks võib pidada inimeste ükskõiksust oma vara suhtes ja lootust, et äkki minuga nii ei juhtu.

Auto kasutamine on mõnus ja kergendab meie liikumise kiirust, mis lubab meil tegutseda efektiivsemalt ja kiiremalt. Igaüks meist tahab hommikul mugavas autos tööle minna. Seejuures ei tohi aga ära unustada seda kõige tähtsamat: turvalisust ja kindlustunnet. Selleks, et elu oleks turvaline, peaksid inimesed tajuma neid ümbritsevad ohtusid ja püüdma neid ennetada. Töös annab autor soovitusi autoomanikele ning püüab neid teavitada autovarguste hetkeolukorrast Eestis. Tehes varaste elu raskemaks, aitaks see kindlasti kaasa ühiskonna turvaliseks muutmisele. Ennetusmeetmete kasutamine ei ole Eestis kõige paremal tasemel ja riikliku teavitustöö kohta võib öelda, et seda peaaegu polegi. Muret teeb ka see, et aina lihtsamaks muutub varastatud autodele ostjate leidmine. Vargad ei tegutse enam ainult Eestis, vaid neil on kontakte kõikjal Euroopas ja siit varastatud autod võivad liikuda väga kiiresti välisriikidesse.

Teema valiku tingis asjaolu, et autovargused on muutunud tõsiseks probleemiks paljudele meie seast, autovargustega kaasneb suur varaline kahju, samuti on loodud spetsiaalselt autovaraste vastaseks võitlemiseks eraldi üksus politseis. Eestis on kaks põhilist jõudu, üks Põhja Prefektuuri Kriminaalosakonnas Varavastaste kuritegude talitus ja teine Lõuna Politseiprefektuuri Kriminaalosakonnas Tartu Kriminaaltalituse autojälituse grupp. Mõlemad tegelevad väga aktiivselt autovarguste vastu võitlemise ning avastamisega ja on suutnud Eestis juba väga palju ära teha. Tänapäeval pole probleem varaste jaoks varastada ka kõige uuemaid autosid, mille müügiesindajad reklaamivad neid varastamiskindlatena. Samas on arenenud ka politseitöö ja vahendid vargustega võitlemisel. Olemasolevad kontaktid ning suhtlemine välisriikidega aitab edendada koostööd ja suurendada välismaalt

varastatud autode avastamist Eestist. Autovargus on varavastane kuritegu, millega kaasneb kannatanule küllaltki suur varaline kahju.

Lõputöö eesmärgiks on anda ülevaade autovargustest Eestis ja maailmas, neid võrrelda ja analüüsida. Praktiline vajadus on saada selgust selles, kas vargus oleneb automargist ja kasutatavatest ennetusmeetmetest. Ülesanneteks on uurida autovarguste dünaamikat ja tuua välja sellekohast statistikat, seletada lahti autovaraste tüpoloogiat ja anda nõuandeid, mis oleksid kasutatavad autovargustevastases võitluses.

Uurimuses kasutatakse kahte meetodit, milleks on ankeetküsitlus ja juhtumite analüüs. Ankeetküsitluse osas küsitletakse Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste Kuritegude talituse töötajaid. Valim on võetud niisugune sellepärast, et need politseiametnikud puutuvad oma töös igapäevaselt kokku autovarastega ja oskavad anda kõige täpsemaid vastuseid nende kohta koostatud küsimustele. Nende pikaajaline töökogemus autovarastega suhtlemisel aitab kaasa juhtumite iseloomustamisele ja kirjeldamisele, mida autor oma uurimuses kasutab.

Käesoleva töö analüüsi osas tuuakse praktikast välja mõned konkreetsed juhtumid ja näited vargustest. Vaadeldakse tüüpilisemaid juhtumeid, mis politseitöös ette tulevad ja mis on kõige paremini meelde jäänud.

Oma lõputöös on autor püstitanud hüpoteesi: autovarguse ohvriks langemine Eestis oleneb automargist ja kasutatavatest ennetusmeetmetest. Hüpoteesi tõestamiseks viis autor läbi uurimuse, millega tõestab ja sisustab oma hüpoteesi.

Autor soovib ära märkida ja avaldada tänu Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituse töötajatele, kes aitasid kaasa töö valmimisele, olid nõus vastama ankeetküsimustikule, tutvustasid oma osakonna töötulemusi ja eesmärke tulevikuks.

Samuti edastan siinkohal tänu Lõuna Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Tartu Kriminaaltalituse Auto jälituse grupile ning oma töö juhendajale Härra Uno Traadile, kes aitas lahendada autoril töö käigus tekkinud küsimusi ja probleeme.

1. AUTOVARGUSED MAAILMAS

1.1 Autostumus maailmas ja Eestis

Sõidukite, eriti just autode arvu kasv mõjutab meie kõigi elu, muutes selle mugavamaks ning kiiremaks, aga sellel on ka negatiivseid külgi.

Autostumus on väga tõsine probleem eriti just keskkonna jaoks, samuti mõjutab see mingil määral ka autovarguste arvu kasvu. Mida rohkem on autosid, siis üpris loogiline on ka see, et neid varastatakse rohkem. Autode arvuline võrdlus mõningates maailma riikides on toodud ära tabelis 1.

Tabel 1. Autostumus maailma erinevates riikides

<i>Riik</i>	<i>Autode arv</i>	<i>Autode arv 1000 elaniku kohta</i>
Ameerika Ühendriigid	222 701 000	758
Rootsi	4 075 000	454
Soome	2 275 000	436
Leedu	1 257 000	365
Läti	649 000	280
Eesti	434 000	321

allikas: Maanteeameti kodulehekülg <http://www.mnt.ee/atp/?id=3073> 03.03.07

Nagu tabelist 1 selgub pole Eesti maailmas esimeste riikide hulgas. Ameerika Ühendriikidest jääme veel kõvasti maha, aga kui võrrelda Rootsi või Soomega, siis oleme neile peaaegu järele jõudnud. Meist jäävad maha vaid lõunanaabrid lätlased. Eestiga enamvähem sarnasel tasemel on Leedu. Põhjus, miks Eestis on autode arv selline, peitub autori arvates osaliselt selles, et iseseisvumine toimus alles vähem kui parkümmend aastat tagasi. Kapitalismi areng siinsetel aladel ongi endaga kaasa toonud autode arvu kasvu. Lähemate aastate jooksul tõuseb autode arv Eestis kindlasti veel.

2004. aasta alguseks oli Eestis igal kolmandal inimesel auto, siis praeguseks on see arv kindlasti suurem, sest autode müügi osas tehakse igal aastal, aga muudkui uusi rekordeid.

Autovaraste jaoks on see ainult positiivne, sest nende valim on suurenenud. Sama võib ka öelda inimeste tähelepanelikkuse kohta, leidub küllaltki palju inimesi, kes ei hoolitse oma vara eest piisavalt ja muutuvad seetõttu autovaraste jaoks lihtsateks märklaudadeks. Autodesse jäetakse väga tihti väärtuslikke asju lihtsatele ja nähtavatele kohtadele, see aga tõmbab vargaid nagu magnet. Nende jaoks on see lihtne vahend raha teenimiseks.

1.2 Autovargused Ameerika Ühendriikides

Varguste arv 1992. aastal

Sel aastal teatati Ameerika Ühendriikides 1 610 834 korral autovargusest. Kõige rohkem varastati sõidukeid parklatest ja garaazidest (Beirne, Messerschmidt 1995: 156). Parklad, eriti valveta parklad on varaste ühed lemmikkohad tänapäevani, sest suurtes parklates ei tea ega tunne inimesed teineteist, samuti on valikuvõimalus seal rikkalik. Vargal tuleb lihtsalt välja otsida kõige parem ohver, auto millel puuduvad varastamise vastased vahendid.

Varguste arv 1997. aastal

1997 aastal teatati Ameerika Ühendriikides 1 353 707 korral autovargusest ja ümardatult oli kahju 7 miljardit dollarit. Viiendik arreteeritustest olid alaealised. Vaid 15% kuritegudest lahendati, mis näitab ilmekalt seda, kui lihtne oli autovargus (Reid 2000: 224). Alaealiste põhiliseks varastamise liigiks oli lõbusõit ehk *joyriding*.

Varguste arv 2005. aastal

Ameerika Ühendriikides peab statistikat mootorsõidukite varguste üle *The Uniform Crime Reporting (UCR) Program*, mille tulemuste andmed on saadavad FBI koduleheküljelt. 2005. aasta andmete analüüsi tulemused olid järgnevad:

a) Üleriigiliselt oli USAs 2005 aastal hinnanguliselt 1.2 miljonit autovargust, mis 100 000 elaniku kohta teeb 416 juhtu.

b) Võrreldes 2004. aastaga on autovarguste tase langenud 1.1 protsenti.

- c) Võrreldes aga näiteks kümneaastaste tulemustega on autovarguste tase langenud 20 protsenti.
- d) Enamus vargustest pandi toime linnades ja keskustes, koguni 93 protsenti, mis näitab seda, et vargad armastavad suurlinnu. See on ka seletatav sellega, et enamus autosid asub linnades. e) Tekitatud kahjud autovarguste tagajärjel olid 7,6 miljardit dollarit üleriigiliselt ja ühe varguse keskmiseks summaks teeb see 6173 dollarit, ümberarvestatult Eesti kroonidesse on ühe auto summa ca 86000 krooni.
- f) Sõiduautod moodustasid kogu mootorsõidukite varguste arvust 73,4 protsenti. (<http://www.fbi.gov/ucr/05cius/offenses/propertycrime/motorvehicletheft.html> 10.03.07)

The Uniform Crime Reporting (UCR) Program, defineerib autovarguseks, katse või lõpule viidud autovarguse. See hõlmab enda alla kõik sõiduautod, veoautod, bussid, mootorrattad, lumesaanid jne. Ühesõnaga sinna alla käivad kõik mootorsõidukid ja nendega seotud vargused. (<http://www.fbi.gov/ucr/05cius/offenses/propertycrime/motorvehicletheft.html> 10.03.07)

Tabel 2. Autovarguste arv Ameerika Ühendriikides 2000.-2005. aastani

Aasta	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autovargused	1 160 002	1 228 391	1 246 646	1 261 226	1 237 851	1 235 226

allikas: FBI kodulehekülg http://www.fbi.gov/ucr/05cius/data/table_01.html 30.03.07

1.3 Autovargused Euroopas

Euroopa Liidu riikide kuritegevuse tase saavutas haripunkti 1995. aastal, sellest hetkest alates on valitsenud järjepidev langustrend. Ka Eestis ilmneb kuritegevuses, vähemalt selle sajandi algusest, sama tendents. (Traat, U. 2007. *Eesti edu hind*- Eesti Päevaleht, 03.04.07)

Tabel 3. Autovarguste arv Saksamaal ja Rootsis 2001.-2005. aastani

Riik	2001	2002	2003	2004	2005
Saksamaa	75 408	70 617	63 240	58 937	50 361
Rootsi	60 044	61 350	53 160	47 116	42 130

allikad: 1) Rootsi: Kuritegude riiklik statistika

http://www.bra.se/extra/pod/?action=pod_show&id=21&module_instance=11 30.03.07

2) Saksamaa: Kriminaalpolitsei kodulehekülj: politsei poolt registreeritud kuritegude statistika
<http://www.bka.de/> 15.03.07

Nagu selgub analüüsist on Ameerika Ühendriikides püsinud autovarguste arv viimased viis aastat samal tasemel (Lisa 1). Vastupidiselt Euroopale, kus viimastel aastatel on toimunud pidev langus autovarguste osas. Sarnane langustrend nagu nähtub tabelis 3 valitseb ka enamuses teistes Euroopa riikides (Lisa 2). Tuginedes statistikale võib väita, et Euroopas pööratakse hetkel autovargustele suuremat tähelepanu kui Ameerika Ühendriikides.

Meie põhjanaaber Soome on autovarguste taseme poolest alati paistnud silma sellega, et seal toimub neid väga vähe. Põhjuseid võib otsida sellest, et Soome ühiskonna elukorraldus tundub olema korraldatud niivõrd hästi, et seal pole välja kujunenud autovaraste grupeeringuid nagu meil siin. Ka Soomes tehtud ohvriuringud näitavad seda, et inimesed on eluga rahul ja tunnevad end turvaliselt. Kuigi statistikast võib välja lugeda ka seda, et Eestis on autovarguste arv väike, pole siinsed elanikud niivõrd rahul, kui Soome elanikud. Samuti tuleb märkida ka Soome politsei head tööd autovargustega võitlemisel ja elukeskkonna turvaliseks muutmisel.

Mootorsõidukite varguste arv alustas tõusmist Soomes 1980. aastast alates. Väikeste muutustega kestis see kuni 1990.-ndate aastate lõpuni. Selleks hetkeks oli mootorsõidukite, sealhulgas enamus autovarguste arv kerkinud ligi 30 000 varguseni aastas. Alates 2000. aastast on aga Soomes toimunud muutus nagu ka teistes Euroopa maades, nimelt võrreldes 90.-ndate aastatega oli 2005. aastaks vähenenud autovarguste arv peaaegu poole võrra (Lisa 2). Soome näitaja autovarguste ja mootorrataste varguste osas on allpool ka Euroopa keskmisest, kõikides 1000 elaniku kohta 6-12 varguse vahel. Soome riikliku kuriteostatistika kodulehekülj. (<http://www.optula.om.fi/2667.htm> 12.03.07)

Tabel 4. Autovarguste arv Soomes

Riik	2001	2002	2003	2004	2005
Soome	26 391	23 122	21 922	19 292	16 791

allikas: Soome riikliku kuriteostatistika kodulehekülj (<http://www.optula.om.fi/2667.htm> 12.03.07)

Tabelist 4. on näha kuidas Soomes on autovarguste arv alates 2001. aastast pea poole võrra vähenenud (Lisa 2).

2. AUTOVARASTE VIIEASTMELINE TÜPOLOOGIA

Järjest suureneva autode arvu kasvamisega, kasvab ka autovarguste arv, sest see on üks lihtne kriminaalselt tulu toov varguse liik. Autod on varavastaste kuritegude üheks lahutamatuks osaks, sest nad maksavad palju. Ühe varastatud auto eest võib varas saada niivõrd suurt tulu, et ta ei pea varastatama pikka aega.

Autovarguste arvu kasvuga seoses on mitmed kriminoloogid püüdnud kirjeldada autovaraste tüpoloogiat ja leida selle iseloomustamiseks parimat varianti. Üks vanimaid, kuid tänapäevani kehtivaid tüpoloogiaid on autovarga viieastmeline tüpoloogia. Selle abil on võimalik autovarguste vastu võitlevatel politseinikel teha oma tööd natukene kergemaks. Politseitöö abistamiseks on väga tõhus vahend autovarga tüpoloogia, mida võiks liigitada rakenduskriminoloogia alla. Tüpoloogia on õpetus tüüpidest ja tüüpideks liigitamisest, ehk teisisõnu liigitus tüüpide järgi (Vääri 2006: 1117).

Tüpoloogia abil on võimalik eristada teatud liiki autovarguseid ja seeläbi muuta töö tunduvalt kiiremaks. Samuti saame tüpoloogia abil ette näha teatud liiki varaste edasist käitumist, mis aitab meil kiiremini neile jälile jõuda. Tüpoloogia kaasabil on võimalik valimi viimine niivõrd väikeseks, et sellega tegelemine on jõukohane väikesele hulgale politseinikele. Nii suudame muuta töö efektiivsemaks ja suunata ressursse õigete kohtade peale. Viieastmeline tüpoloogia tähendab seda, et autovargad on jaotatud viide suurde rühma ja neid saab iseloomustada. Tüpoloogia puhul on tavaline, et toimub mingisugune erinevatesse gruppidesse või rühmadesse jagamine.

McCaghy, Giordano ja Henson jagavad autovargused viieastmelisse tüpoloogiasse

Autovaraste viieastmeline tüpoloogia:

- 1) „joyriding“, lõbusõit
- 2) väikese vahemaa läbimiseks
- 3) omastamiseks
- 4) vahend teise kuriteo toimepanemiseks
- 5) kasu saamine, müümine kas tervelt või osade kaupa

2.1 Lõbusõitja

Joyride ehk „Lõbusõitja“ põhiliseks sooviks on lõõgastuda ja lihtsalt ringi sõita ilma mingi eesmärgita. Vargast „Lõbusõitja“ jaoks tähendab auto justkui mingit sümbolit. Ta imetleb mingit kindlat tüüpi autot ja tunneb vastupandamatut soovi sellega sõita. Tema jaoks pole üldse tähtis, et auto oleks kallid või palju selle auto varastamise eest tulu võiks teenida. Üldjuhul on „Lõbusõidu“ tüüpi autovargad kõik alaealised, kes ei ela just kõige paremates tingimustes. „Lõbusõitja“ satub justkui eufooriasse, kui märkab mingit kindlat tüüpi sõidukit ja tunneb vastupandamatut iha sellega sõita. Sellel hetkel ta justkui ei suuda mõelda objektiivselt ega saa või tunnista endale, et tegu on vargusega. Hiljem jätab ta auto kusagile lihtsalt maha. (Beirne, Messerschmidt 1991: 110-111)

2.2 Väikese vahemaa läbimiseks

Väikese vahemaa läbimiseks varaste puhul on tegemist peaaegu, et samade eesmärkidega, mis esimeses näites, ainult et sellel vargal on kindel soov kasutada autot lühikeste vahemaade läbimiseks, mitte lihtsalt „lõbusõiduks“. Tema ei satu autost niivõrd vaimustusse nagu esimene tüüp ja kasutab autot rohkem vajaduse pärast, mitte lõbusõiduks. (Beirne, Messerschmidt 1991: 110-111).

2.3 Omastamiseks

Omastamiseks autovaraste grupp on selline, kus varas võtab auto kusagilt kodust kaugemalt ja muudab selle välimust, et ära ei tuntaks ja jätab siis endale. Tihti otsib ta auto ülevärvimiseks mingi väikese töökoja, kust jutt ei leviks, selleks võib ka olla keegi tema suhtlusringkonnast. See grupp on puhtalt väljas ainult omakasul. (Beirne, Messerschmidt 1991: 110-111)

Ka Eestis toimus taoline süsteem 90.-datel ja mõningasel määral veel pärast 2000. aastat, kui tuttavate kaudu hangiti omale soodsa hinnaga varastatud auto. Auto oli suure tõenäosusega Saksamaa autotootjate toodang, Mercedes Benz, Audi, Volkswagen või

BMW. Need automargid olid varaste seas kõige populaarsemad, nende järgi oli nõudlus ja neid oli ka suhteliselt lihtne võltsida. Seejärel autol muudeti keretähist ja hangiti uued dokumendid. Üks populaarsemaid süsteeme oli avariilise auto dokumendid ja keretähis. Esines juhtumeid, kus osteti avariiline auto ning mindi kohale ainult selleks, et lõigata auto küljest ära keretähised. Auto kerest ei hoolitud ja see jäeti eelmisele omanikule. Keretähised keevitati kusagil väikeses remonditöökojas varastatud autole külge ja muudeti auto välimust vastavalt vajadusele. Dokumendid valiti sellised, mille andmed oleksid võimalikult sarnased varastatud auto dokumentidega.

2.4 Vahend teise kuriteo toimepanemiseks

Vahend teise kuriteo toimepanemiseks tüüpi autovargad, võtavad auto ainult selleks et panna sellega toime mingi teine kuritegu, milleks on enamasti röövimine (Beirne, Messerschmidt 1991: 110-111). Seda tüüpi vargused olid eriti populaarsed sellel ajal, kui Ameerikas pandi toime pangarööve ja juveelirööve. Auto oli ideaalne vahend sündmuskohalt põgenemiseks ja hiljem lihtsalt jäeti see maha. Kindluse mõttes süüdati põlema, et hävitada jälgi, mis võiksid viia kuriteo toimepanijateni. Tänapäeval on taoline kuriteoliik praktiliselt kadunud tänavapildist ja asendunud sellise nähtusega, kus auto varastatakse terrorismi akti toimepanemise eesmärgiga.

2.5 Kasu

Kasu teenivad vargad on selline grupp, kes varastavad selleks, et sealt ainult kasu teenida. Nad kas müüvad auto tervelt, mis eeldab, et neil on kuritegelikud sidemed või nad peavad auto lammutama ja osade kaupa maha müüma. Müüakse ainult sellised osad, mille eest kasu saadakse, mittevajalikud osad veetakse lihtsalt prügimäele. Enamjaolt on sellised inimesed nii öelda nõutud, sest alati suudavad nad vajalikud osad leida. (Beirne, Messerschmidt 1991: 110-111)

Ostjat ei huvitagi, kust ta mingi varuosa on saanud, tema jaoks on tähtis ainult odav hind. Kvaliteet pole sealjuures esmatähtis, neile meeldib suhtlemine ja asjade niiöelda välja

kauplemine. Selline grupp inimesi toidabki ja hoiab üleval vargaid, sest nemad on need, kes tekitavad varastele nõudluse. Ostjate olemasolu ja pidev nõudlus annab sedalaadi tegutsevatele varastele turu, kus nad oma kaubaga äritsevad. Eestis on sedalaadi kohtadeks autolammutused, turud ja autoremonditöökojad. Oma kaupu pakutakse ka läbi lehekuulutuste ja raadioreklaamide.

Sarnaselt McCaghy, Giordano ja Hensoni viieastmelise jaotusega võib autovargaid jagada tüüpidesse ka muudel alustel. Kui esimest ja viimast tüüpi, ehk siis *Lõbusõitjat ja Kasu saajat* esineb tänapäeval Eestis veel küllaltki palju, ei saa seda öelda teise, kolmanda ja neljanda tüübi kohta. Politseiline kontroll ja kartus vahele jääda sunnib vargaid muutma oma strateegiat. Tekivad grupid, kes panevad toime mingit kindlat tüüpi varguseid, kriminaalide hulgas on toimunud ja toimumas spetsialiseerumine mingile kitsale ringile. Osa vargaid paneb toime näiteks ainult kelmuseid ja kindlustuspettuseid, teised jälle üritavad omanikule autot tagasi müüa, täidetakse tellimustöid (varastatakse auto mida on neilt tellitud), tegeletakse Euroopast kallite luksusautode vargustega, neid näiteid on veelgi. Sellest võib järeldada, et varaste mõttemaailm on avardunud ja tekkinud sidemed kuritegelike grupeeringutega. Seal pole midagi imestada, sest saadavad kasumid on suured, ulatudes miljonitesse kroonidesse.

3. AUTOVARGUSED EESTIS

3.1 Kriminaalõiguslik aspekt

Seoses Karistusseadustiku jõustumisega 2002. aasta 1. septembril, kadus menetlusest selline mõiste nagu auto ärandamine ja varasemaid ärandamisi menetletakse nüüd Karistusseadustiku § 199 Vargus ja § 215 Asja omavoliline kasutamine alusel (Riigiteataja Kodulehekülg: <https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12789872> 11.02.07).

Karistusseadustiku § 199 juhul on kaitstavaks õigushüveks omand, milleks autovarguse puhul on auto ja kannatajaks on omanik, kelle nimele on auto registreeritud. Omandi sisu on omaniku õigus asja kasutada, käsutada ja vallata. Tähtis on, et omastamine toimuks ebaseaduslikult. (Sootak 2004: 431- 441.)

Omanik ja selle tähendus on lahti seletatud asjaõigusseaduses.

Asjaõigusseadus

§ 6. Omanik

(2) Kõigil omanikel on võrdsed õigused, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Juriidilise isiku vara ega juriidiline isik ei saa kuuluda teistele isikutele. (Riigiteataja kodulehekülg: <https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12802608> 10.02.07)

Samuti on autovarguste uurimisel väga oluline varguse suur ulatus, sest auto kui vara võib olla väga suure väärtusega. Suur ulatus on kahju, mis ületab kehtiva kuupalga alammäära sajakordselt. (Sootak 2004: 58). Seega kõikide autode vargusi, mille väärtus ületab seda summat, tuleb menetleda kui vargust suures ulatuses.

Varguse suur ulatus on normatiivne koosseisutunnus, mis võib ilmneda kahes asjaolus: esiteks varastatu suur rahaline väärtus, kui varastatu on rahaliselt hinnatav; teiseks võib vargus kvalifitseeruda suureks varastatu suure koguse tõttu olenemata sellest, kas varastatul on rahaline väärtus või mitte (Sootak 2004: 440).

3.2 Autovargused Eestis

Autovarguste vastane tegevus on nii Eestis, Lätis kui ka Leedus viinud varguste taseme võrreldes 1990-ndate aastatega tunduvalt madalamale tasemele. 2002. aasta andmetel moodustavad autovargused Eestis 19 protsenti kõikidest autovargustest Baltimaades, jäädes maha Lätist vaid kahe protsendiga (Lisa 3).

3.2.1 Politseistatistika

Registreeritud kuritegude arv Eestis (Lisa 4), liigub sarnaselt varavastaste kuritegude arvuga (Lisa 5), vähenemise suunas. Registreeritud kuritegusid on iga aasta vähem ja 2006. aastal registreeriti Eestis peaaegu 4000 kuritegu vähem kui 2005. aastal. Samas avastatud kuritegude arv on vähenenud kõigest 1000 kuriteo võrra, mis näitab senisest efektiivsemat politsei tööd. Varavastaste kuritegude, kuhu alla kuuluvad ka autovargused, osalusprotsent võrreldes teiste kuritegudega on 2003. aasta 80 protsendilt langenud 2006. aastaks 65 protsendini (Lisa 5).

Analüüsist selgub, et autovarguste arv Eestis on viimastel aastatel pidevalt langenud, ühe erandina ainult 2005. aastal, kui varguste arv võrreldes 2004. aastaga mõnevõrra suurenes (Lisa 6). Põhjuseid sellele on mitmeid, peamisena toob autor siinkohal välja: 2002. aastal loodud spetsiaalne autovargustega võitlemise üksuse politseis, ennetusmeetmete suurenev kasutusele võtmine, autotööstuse arenev tehniline pool (paljudel sõidukitel on juba tehase poolt paigaldatud signalisatsioon ja immobilisaator), mitmekülgsete ennetusmeetodite olemasolu ja autovaraste gruppide vastane tegevus. Eesti kõige varastatumaks autoks on lähtuvalt politseiameti statistikast Volkswagen, seega peaks selle automargi omanikud olema kõige ettevaatlikumad ja hoolsamad oma vara kaitsmisel (Lisa 7). Immobilisaator on elektrooniline käivitustõkis (Vääri 2006: 422). Tänapäeval on see kõige laialdasemalt kasutusel olev varastamise vastane seade. Tema kasulikkus seisneb selles, et neid on võimalik vastavalt autoomaniku vajadustele ümber seadistada ja paigaldada, tehes nii kasutamise väga mugavaks. Keerukad immobilisaatorid on varastele tõsiseks takistuseks ja hoiavad nad enamustel juhtudel autost eemal. Isegi kui varas murrab luku ja tungib autosse, ei suuda ta seda ilma immobilisaatori eemaldamiseta masinat käivitada.

Tabel 5. Autovargused Eestis

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006
Varastatud autod	2628	2153	1840	1929	1239

allikas: Politseiameti kodulehekül, statistika <http://www.pol.ee/index.php?id=476> 02.04.07

Kuigi mõeldakse välja igasuguseid varastamise vastaseid seadmeid on need kõigest elektroonika ja neid on võimalik alati lahti murda või kodeerida. Samamoodi nagu areneb tehnika, arenevad ka varaste kasutuses olevad tehnilised vahendid. Juba enne, kui toode jõuab müüki on kuritegelik maailm leidnud mooduse, kuidas seda murda. Kindlasti ei muuda ainult ühe seadme kasutamine autot turvaliseks varguse vastu. Tuleb kombineerida ja paigaldada mitmeid erinevaid seadmeid, sest nii võidame juurde aega. Varas tegutseb üldjuhul kiiresti, sest mida kauem tal mingi protseduur aega võtab, seda tõenäolisem on, et keegi tema tegevust märkab. Nähes seda, et autol pole mitte ainult üks takistav seade, muutub ta juba närviliseks ja võimalik, et ka loobub edasisest üritusest. Järgnevalt toob autor välja mõningad näited praktikast, mis kõik on Eestis kasutusel olnud või on hetkel.

Auto varastamise näited:

Kui autol puuduvad kaitsevahendid, siis on selle varastamine väga lihtne. Pole vaja mingit elektroonilist seadet vaid piisab ainult lukkude murdmisest ja auto käivitamisest. (Uljas 2001: 13).

Kogenud vargal võtab see loetud sekundid aega. Varaste tehnilised vahendid on spetsiaalselt mõeldud sedalaadi murdmiseks. Autovarastelt on politsei avastatud ja ära võtnud selliseid seadmeid, mida poes ei müüda. See tähendab seda, et neil on tuttavad töömehed, kes vastavalt nende õpetusele oskavad valmistada muukimise ja murdmise riistu.

Omaette varguse toimepanemise liigi moodustavad nn Uustulnukad Välismaalt paljudel juhtudel Soomest, saabuvad Eestisse turistid ja sõidavad oma autoga siinsete kaubanduskeskuste juurde. Eesti Autoregistrikeskuses andmed nende sõidukite kohta puuduvad. (Uljas 2001: 13).

Enamustel sellistel sõidukitel puuduvad nii alarm kui ka immobilisaator, sest seal kust nad tulevad pole selliseid seadmeid lihtsalt vaja kuna autosid varastatakse Soomes tunduvalt vähem kui Eestis. Vargad võtavad oma jälgimise alla nad juba sadamast alates ja ootavad ainult soodsat momenti auto varastamiseks. Kuna autol on Soome numbrimärgid, siis paigutatakse ta tavaliselt garaaži, et mitte äratada tähelepanu. Autovarastel on palju tühjalts seisvaid ja lagunemisjärgus garaaže Tallinnas, kasutamiseks kõlbavad kõik vähegi varju ja lukustuse võimalusega garaažid. Kasutatakse kunagistest ühingutest ja ühistustest mahajäänud garaaže, sest neil pole tihtilugu korralikke omanikke, samuti on Tallinnas piisavalt garaažiomanikke, kes üürivad oma pindu välja ega tunne huvi, mis seal toimub. Hiljem juba auto lammutatakse või kasutatakse võltsitud dokumente tema Eestis arvele võtmiseks.

Elektrooniliste seadmete blokeerimine. Selle skeemi järgi toimub vargus nii, et alguses kasutatakse elektroonilist seadet, blokeerimaks omaniku autolukustamine ja seejärel kasutatakse juba kõvasulamist võtmeid, mida varaste slängis kutsutakse „*kuldvõtmeteks*“. „*Kuldvõtmeke*“ on kõvasulamist ja tavalisest autovõtmest pikem ja tugevam, selle toimimise põhimõte on lihtne. Nende võtmetega murtakse puruks auto süütelukk saadakse salongi ja käivitamine on juba lihtne. (Uljas 2001: 13).

Alguses varastatakse taskust võtmed koos signalisatsioonipuldiga ja seejärel juba kasutatakse neid võtmeid ja signalisatsioonipulti omaniku auto varastamiseks (Uljas 2001: 13).

Selle näite puhul on tekitatav kahju autoomanikule väga suur, sest enamus kindlustusfirmasid ei hüvita autot sellisel juhul kui on varastatud võtmed. Varaste jaoks on see, aga kõige kasumlikum vargus, sest auto juures ei lõhuta midagi.

Esineb ka veel juhtumeid kus mängitakse nn topeltmängu. See seisneb selles, et auto müümisel jäetakse üks paar võtmeid ja signalisatsioonipult endale. Tavaliselt valetatakse, et need on kadunud või neid pole kunagi olnud. Hiljem juba varastatakse auto kas ise või müüakse auto võtmed koos signalisatsioonipuldiga ja ostja andmetega autovarastele (Uljas 2001: 13).

Selle petuskeemi toimimiseks on tarvis, et ostja oleks kergeusklik ja ei pööraks tähelepanu esialgu tunduvatele pisi-asjadele. Kasutatud autod ostes peaks inimesed korralikult kontrollima auto tausta ja seda kas autol on ikka kaks paari võtmeid. Isegi kui auto ostetakse ühe võtmega, tuleks autole koheselt paigaldada signalisatsioon või mis veel parem immobilisaator, et vältida sellist olukorda.

Eraldi varguse liik on valedokumentidega auto varastamine. Rendifirmast võetakse varastatud või väljapetunud dokumentidega auto (Uljas 2001: 13).

Võimalusi rendifirmadest mootorsõidukite väljapetmiseks on mitmeid. Välja ei peteta ainult autosid, vaid ka kõikvõimalikke teisi sõiduriistu, mida rendifirmades pakutakse. Tagatisena palutakse jätta oma isikuttõendav dokument ja mingi väiksem rahasumma. On kohti, kus isegi ei nõuta dokumendi panti jätmist, siis on varastel selle teo toimepanek eriti lihtne. Varastatud dokument, mille hankimine on selle skeemi kõige raskem osa on varastel juba olemas ning seega pole ka väikse rahasumma saamine probleem. Loomulikult renditud mootorsõidukit tagasi ei viida ja see müüakse kuritegelikul teel edasi.

Vähem esineb Eestis jõhkrat jõuga auto ära võtmist (Uljas 2001:13). See näeb ette füüsilise jõu kasutamise või relvaga ähvardamist. Need näited on pigem Eesti oludes väga harvad juhtumid, kus omanik sunnitakse jõuga oma autost loobuma.

Levinud on aga niiöelda ametiauto võlgade katteks loovutamise. Firma töötaja kellele on usaldatud firma poolt ametiauto annab selle lihtsustatud korras varastele, kelledele ta võlg on. (Uljas 2001: 13).

Üldjuhul see auto lammutatakse ja müüakse varuosadena maha. Auto kasutaja ise aga pöördub kindlustusfirmasse ja seejärel politseisse ning väidab, et auto on varastatud. Kuna firma selliselt toimiva skeemi alusel kannatada ei saa, ei ole nad selle asja uurimisest ja lahendamisest väga huvitatud. Kannatajaks pooleks on pigem kindlustusettevõtte, kes korvab firmale tekitatud kahju.

3.2.2 Ohvriuringud

Autodega seotud varavastased kuriteod moodustavad suure osa kõigist kuritegudest. Eesti pole veel jõudnud päris samale tasemele teiste arenenud Euroopa juhtivate riikidega, aga ta on neile juba küllaltki lähedal. 2004 aastal vastas ligikaudu 60% küsitletutest, et tema või mõne tema pereliikme kasutuses on viimase viie aasta jooksul olnud ameti- või isiklik sõiduk. Autovarguse läbi kannatamise risk on kõige kõrgem just Tallinna elanikel, aga ka teiste linnade elanike risk on suur. Kõrvutades politseistatistikat mootorsõidukivarguste kohta ning autovarguse ohvriks langemise taset aastati, ilmneb suur kokkulangevus. Registreeritud mootorsõidukivarguste suhtarv vähenes 1993.-1997. aastani ning asendus 1990 aastate lõpus mõõduka suurenemisega. See arv hakkas taas vähenema alates 2001. aastast. Ohvriuringute andmetel oli autovarguste ohvriks langenute arv 100 küsitletu kohta suurenenud 0,8-lt juhtumilt 1,9-le juhtumile 1990. aastate keskpaigas ja seejärel vähenenud 0,7-le 2003. aastal. (Saar, J. 2005.)

1993 aastal toime pandud sõidukivarguste arv vähenes 2001 aastaks koguni 36%. Kui Tallinnas toime pandud autovargused moodustasid 1993 aastal 62%, siis 2001. aastaks oli see näitaja langenud 48% peale. Teise olulise regiooni moodustas Tartumaa ja eelkõige Tartu linn. Siit võime järeldada ka seda, miks moodustati politseisse just Tallinnasse ja Tartusse autovargustega võitlemise üksused. Toimub ju valdav osa autovarguseid just nendes piirkondades. 2001 aasta neli kõige kõrgema autovarguste tasemega piirkoda olid 1) Tallinn, 2) Tartumaa, 3) Harjumaa, 4) Ida- Virumaa. 2001 aastal registreeriti sõidukivarguseid ja ärandamisi kokku 2 818 juhul, 100 000 elaniku kohta teeb see 207 juhtu. 2000 aastal olid vastavad näitajad 2 322 ja 170. (Saar, J. 2003.)

Kõige enam pöörduvad politsei poole autovarguse ohvrid (56%), mis on seletatav ka küllaltki suure varalise kahjuga. Olgu siinkohal öeldud et keskmine protsent politsei poole pöördumiste arvust on 2004 aastal (37%). (Saar, J. 2005.)

4. ENNETUSMEETMED

4.1 Autovarguste vastu võitlemine

Autovarguste vastaseks võitluseks on loodud Eesti politseis kaks põhilist jõudu, Põhja Politseiprefektuuris Varavastaste kuritegude talitus ja Lõuna Politseiprefektuuris Tartu autojälituse grupp. Kuigi Tallinnas asuv Varavastaste kuritegude talitus tegeleb ka teiste varavastaste kuritegudega, on nende põhieesmärgiks autovargused. Kahe peale kokku menetlevad nad enamuse Eesti autovargustest. Suurem koormus langeb Tallinnas asuvale Varavastaste kuritegude talitusele, sest enamuse vargustest toimub Tallinnas ja Harjumaal.

4.1.1 Põhja Politseiprefektuur

Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituses töötab 30 politseiametnikku, kes vastavalt kehtiva Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna põhimäärusele tegeleb kuritegude ennetamise, tõkestamise ja avastamise kohtueelne menetlemise ning jälitustegevuse korraldamise teostamise mootorsõidukitega seotud röövimiste, varguste, kelmuste, asja omavoliliste kasutamiste ja teiste põhimääruses loetletud varavastaste kuritegude, samuti politseiprefektuuri või osakonna juhi poolt uurimisalluvusse antud kriminaalajades : KarS § 199 (KrK § 139,140) ; KarS § 200 (KrK § 141); KarS §209 (KrK §143); KarS § 215 (KrK § 197), KarS §199 lg 2 p 7-toime pandud kuritegeliku ühenduse poolt (KarS §139 lg 3 p 2- salajane vargus kuritegeliku ühenduse poolt); KarS § 199 lg 2 p 6-vargus toime pandud suures ulatuses; KarS § 199 lg 2 p 7-vargus on toime pandud kuritegeliku ühenduse poolt (KrK § 140 lg 2 p 2 avalik vargus kuritegeliku ühenduse poolt); KarS § 200 lg 2 p 7-röövimise toime pandud kuritegeliku ühenduse poolt (KrK § 141 lg 2 p 5-röövimine kuritegeliku ühenduse poolt), p 6 röövimise, varguste ja kelmuste kuriteo avalduste kohtueelset menetlust alates esimesest menetlusest menetlustoimingust (sh sündmuskohtade vaatluse vormistamine). Kriminaalosakonna põhimääruses loetletud kuritegudest puutub varavastaste kuritegude talitus kokku suuremalt jaolt siiski mootorsõidukitega seonduvate kuritegudega.

(Politseiameti kodulehekülj, kriminaalosakonna põhimäärus <http://www.pol.ee/?id=6184> 20.03.07 ja Põhja PP 2007).

Varavastaste kuritegude talituse saavutused 2006. aastal

1) 2006.aastal oli VVKT poolt jälitustöö tulemusel kahtlustatavana kinnipeetud ning vahi alla võetud 13 - ja süüdimõistetud 17 kuritegeliku grupi liiget, kes tegelesid organiseeritult varastatud mootorsõidukite vargusega ja tagasimüügiga. Süstematiseeritud surve mootorsõidukite vargustele ja tagasimüügile spetsialiseerunud 4 olulisemale kuritegelikule ühendusele on viinud sõidukite vargused miinimumini. (Põhja PP 2007).

2) 2006.aastal on paranenud rahvusvaheline koostöö info vahetuse valdkonnas, mis tugineb otsekontaktidel erinevate Euroopa riikidega. Varavastaste kuritegude talitus koostöös Läti politseiga vahistas 4 isikut, keda on alust kahtlustada luksussõidukite varguses Eesti Vabariiki ning nende sisseveos Läti Vabariiki. (Põhja PP 2007).

3) 2006 aastal oli Eestis tabatud ja ära võetud 14 erinevatest Euroopa riikidest varastatud sõidukit (Põhja PP 2007).

Saksamaa (4) ; Itaalia (3) ; Hollandi (3) ; Rootsi (2) ; Belgia (1) ja Inglismaa (1).

Tabel 6. Euroopast varastatud ja Eestist tabatud autod

Riik	Saksamaa	Itaalia	Holland	Rootsi	Belgia	Inglismaa
Autode arv	4	3	3	2	1	1
% koguarvust	30%	20%	20%	15%	7,5%	7,5%

allikas: Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituse materjal Töötulemused 2006. aastal

Tabelist 6 selgub, et populaarseimaks Euroopa riigiks, kust Eesti autovargad oma autosid varastavad on Saksamaa, Itaalia ja Holland, mis moodustas 70% autode koguarvust. Samas näitab tabel ka seda, et nende riikidega tehakse tõhusat koostööd.

Euroopa riikidest varastatud sõidukite arvukas tabamine Eestist näitab seda, et politseil on head kontaktid Euroopas ja nende autode tabamiseni viib hea koostöö. Euroopa ühiste andmebaaside tõhusus hakkab ennast vaikselt ära tasuma ja varastel on oma jälgi järjest raskem peita.

4) 2006.aastal oli kinnipeetud kuritegelik grupeering nn „Männiku vargajõuk”, kes olid spetsialiseerunud vargustele asutustest. Käesolevaks ajaks on 16 isikut erineva 56 kuriteoepisoodi eest ka süüdi mõistetud. (Põhja PP 2007).

5) Varastatud mootorsõidukite varguse vähenemisega ning tagasimüügi neutraliseerimisega seonduvalt on langenud ka 2006. aastal leitud sõidukite arv (Lisa 8) (Põhja PP 2007).

Eriti suur tagasilöökk varastele on antud varastatud autode tagasimüügi osas, kus on aasta jooksul tabatud paljud olulise mõjuvõimuga isikud. Kui varasemalt oli varastel hõlbus leida vahendajat, kes suhtleks kannatanuga, siis hetkel on seis selline, kus vahendajaks ei soovita enam olla, sest on ju vahendaja esimene lüli selles süsteemis, kes politsei poolt tabatakse. (Põhja PP 2007).

Siin on ära toodud põhilised ja suuremad saavutused, lisaks sellele on tõsiselt tööd tehtud ka alaealiste autovarastega, kelledest väga suur osa elab Maardu linnas. Maardu asula läbi aegade suur osalus alaealiste autovaraste kasvatamisel on väga mitmeid põhjuseid. Kõige suuremaks põhjuseks võib autori arvates lugeda asjaolu, et Maardu asub Tallinnast kõigest mõne kilomeetri kaugusel. Kohalikel, enamasti vene keelt kõnelevatel noortel pole mingi probleem tulla Tallinna ja panna siin toime vargus ja sõita siis autoga Maardusse. Kuna neil puuduvad oskused ja ka enamasti soov, selle pealt midagi teenida, siis tuleb järgmise asjana vabaneda sõidukist ja see lihtsalt kusagile teeäärde või asulasse maha jätta. Tüüpiline alaealine autovaras tahab autoga teha ainult lõbusõitu ja ennast proovile panna. Ka oma varguse objektiks valivad nad enamjaolt vanad VAZ tüüpi sõidukid, mille varastamine ei valmista erilisi raskusi.

Eesmärgid 2007. aastaks

- 1) Tõhustada informatsiooni kogumist selle analüüsi ja realiseerimist Eesti Vabariigis tegutsevate organiseeritud kuritegelike ühenduste ning gruppide osas, mis on seotud sõidukite vargustega, nende tagasimüükidega ja väljaveoga Eesti Vabariigist (Põhja PP 2007).
- 2) Tõhustada otsekontaktide tasandil rahvusvahelist koostööd erinevate Euroopa riikidega informatsiooni operatiivsema liikumise vajadusega (Põhja PP 2007).
- 3) Välja selgitada ja vastutusele võtta professionaalselt tegutsevad vargajõugud ning varastatud asjade kokkuostjad (Põhja PP 2007).

4.1.2 Lõuna Politseiprefektuur

Kui Tallinnas tuleb Varavastaste kuritegude talitusel tegeleda ka teiste suurte varavastaste kuritegudega, siis Tartus on autovargustega võitlemiseks loodud selline grupp, mis tegeleb ainult autodega seotud kuritegudega.

Tartu autojälituse grupp

Lõuna Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Tartu Kriminaaltalituse Autojälitusgrupp on territoriaalne üksus, mis tegeleb Tartu linna ja maakonna sõidukeid puudutava kuritegevusega, mille alla lähevad ka sõidukitesse sissemurdmised, omastamised, kelmused (Lõuna PP 2007).

Autojälitusgrupis võeti:

1. 2006. aastal menetlusse 613 kriminaalasja ja avastati 407
2. 2005 aastal võeti menetlusse 563 kriminaalasja ja avastati 426
3. 2004 aastal võeti menetlusse 639 kriminaalasja ja avastati 497

(Lõuna PP 2007).

Grupi liikmete arv on olnud erinev aastate lõikes:

1. 2004 aastal 15
2. 2005 aastal 16
3. 2006 aastal alguse oli veel 15, millest käesolevaks ajaks on alles 11 politseinikku (Lõuna PP 2007).

Sõidukite varguse kohapealt tuleb lisada, et Tartu autojälituse tegeleda on ka Lõuna Politseiprefektuuri territooriumile jäävates piiripunktides kinnipeetud varguskahtlaste sõidukitega tegelemine (identifitseerimine, tuvastamine ja tagastamine) ja erinevates Autoregistri keskuse büroodes tekkinud sõidukite ning nende dokumentidega seonduvate probleemide lahendamine (Lõuna PP 2007).

Koostöö käib Piirivalveameti ja piiripunktidega, Autoregistri keskuse büroodega, sõidukite maaletoojatega, Interpoli ja Europoli esindajatega, kindlustusfirmadega (erinevate kindlustuskelmuste juhtumites) (Lõuna PP 2007).

1. 2006 aastal on Lõuna Politseiprefektuuris registreeritud 110 sõidukivargust, millest avastatud 69. Sõidukite omavolilisi kasutamisi on registreeritud 76 ja avastatud 86. (Lõuna PP 2007).
2. 2005 aastal on sõidukite vargusi registreeritud 85 ja avastatud 31. Sõidukite omavolilisi kasutamisi registreeriti 147 ja avastati 131. (Lõuna PP 2007).
3. 2004 aastal sõidukite vargusi 91 ja avastatud 49. Omavolilisi kasutamisi registreeriti 170 ja avastati 142. (Lõuna PP 2007).

4.2 Autovarga profileerimine

Profileerimine, kui mõiste pärineb algselt Itaaliakeelsest sõnast *profilare*, mis tähendab kirjeldama, visandama. Ehk siis profileerimine on teiste sõnadega isiku, antud juhul varga kirjeldamine või siis tema kuju visandamine. Profileerimistaktika ja osakuste omandamine võib aidata meil tabada kurjategijat tunduvalt kiiremini, kui muidu oleks see võimalik.

Samuti saab selle põhjal teha kuritegude analüüsi, kes ja milliste omadustega inimesed antud kuritegusid toime panevad. (Osborne, Wernicke 2003: 24).

Kuritegude uurimisel on nii mitmelgi alal suur erinevus avalikul arvamusel ja tegelikkusel. Liigub ringi suur hulk müüte, mis ei vasta tegelikkuses valitsevale olukorrale. Kõige lähem abi profileerimisele on psühholoogiast ja kriminoloogiast, sest paljud teemad profileerimise juures haakuvad inimpsühholoogiaga. Selle kasutamine aitab suuresti kaasa tulemuslikule tööle, ainult traditsionaalsete jälitusmeetodite kasutamine võib tihtilugu lõppeda negatiivsete tulemustega. (Ainsworth 2001: 174).

Kahjuks on Eesti politseis professionaalseid profileerijaid vähe ja selleks, et neid juurde tuleks ei tehta piisavalt tööd. Profileerimise tihedad sidemed kriminoloogia ja psühholoogiaga võimaldavad profileerimist kasutada rakenduskriminoloogia haruna. Rakenduskriminoloogia on tekkinud kokkupuutepunktis, kus kohtuvad kriminoloogilised uuringud ja politseitöö. Uuringutest saadud tulemuste kasutamine ja liitmine praktilise politseitööga tuleb omakorda kasuks töö efektiivsusele ja tulemuslikkusele.

Kuigi enamasti kasutatakse profileerimise taktikat isikuvastaste kurjategijate kirjeldamisel, saab seda teha ka teatud liiki autovaraste puhul.

„Lõbusõitjate“ profileerimist kasutatakse juba aastaid. Tüüpiline lõbusõidu autovaras on alaealine 15-16 aastane noormees, elab vanematega. Nad on pärit sellisest perekonnast, kus lastele pööratakse küllaltki vähe tähelepanu. Enamasti on keegi nende suguvõsast toime pannud mingi sarnase õigusvastase teo, kui nad on kooli pooleli jätnud, siis on nad kindlasti töötud. Esimese pikema sõidu autoroolis on nad tavaliselt teinud 14-16 aastaselt. Kindlasti ei piirdu nad ühe lõbusõiduga, vaid panevad sedalaadi tegusid toime korduvalt. Paljudest neist saavad hiljem professionaalsed autovargad. Nendest kellest vargaid ei saa, sooviksid enamus töötada autodega seotud alal. (Light, Nee, Ingham 1993: 7-21), (<http://www.homeoffice.gov.uk/rds/pdfs05/hors130.pdf> 05.03.07)

4.3 Ennetusmeetmed

4.3.1 Euroopa Liidus

Euroopa Liidu seadusandlusesse tehti parandus 1995 aastal, et kõik pärast 1997 aastat toodetud autod peavad omama immobilisaatorit. Seda reklaamiti kui tõhusat vahendit autovarguste tõkestamiseks. Pärast seda aga märgati, et on hakanud sagenema juhtumid, kus koos vargusega varastatakse ka autovõtmed ja immobilisaatori kiip ja seda selleks, et hiljem varastada ka auto. Vargad muutusid professionaalsemaks ja on teada tõsiasi, et 1998 aastal kasutati auto varastamiseks võtit 34% juhtudest, siis 2001 aastal aga juba 44% juhtudest. (<http://www.homeoffice.gov.uk/crime-victims/how-you-can-prevent-crime/stop-vehicle-crime/> 05.03.07)

See Inglismaalt pärit näide iseloomustab ehedalt autovaraste paindlikust oma töösse muutuste toomise võimalikkusest. Kui neile tekitati immobilisaatori kasutusele võtmisega raskused, siis muutsid nad oma taktikat ja hakkasid varastama teistmoodi. Sellisteks muutusteks tuleb valmis olla ja püüda mõista nende samme ette.

Järgnevalt anti ka inimestele soovitused:

Autoga seotud:

1. Hoida võtmed alati turvalises kohas
2. Peita varuvõti koju ja mitte kanda seda koguaeg kaasas, mis veel olulisem kindlasti mitte peita seda sõidukisse.
3. Võtta alati süütevõti kaasa, ka siis kui lähete tankima
4. Talvel autot soojendades, ära lahku autost, sest vargal on vaja ainult loetud sekundid, et sinu autoga minema sõita.
5. Märgistage autos asju, nagu näiteks autoraadio jne.
6. Kasutage roolilukku
7. Kui ostad kasutatud auto, kontrolli ega see pole varastatud
8. Kui su autol pole immobilisaatorit, siis kindlasti paigalda see

Maja või korteriga seotud:

1. Ära jäta võtmeid nähtavale kohale
2. Ära jäta neid ka postkasti või uksemati alla, see on esimene koht kuhu varas vaatab

3. Hoida autot garaazhis

(<http://www.homeoffice.gov.uk/crime-victims/how-you-can-prevent-crime/stop-vehicle-crime/> 05.03.07)

4.3.2 Eestis

Selleks, et kaitsta oma autot varastamise vastu saab igäüks midagi ära teha. Auto on paljude jaoks kõige suurem vara elukoha järel, aga selle kaitsmiseks ei võeta suurt midagi ette. Selleks, et viia autoomanike tähelepanu oma vara (sõiduki) kaitsmisele on autoomanikele antud alljärgnevad soovitusel. (Tischler, 2005: 6).

Soovitused autoomanikele:

1. Olla tähelepanelik nii auto kui autovõtmete suhtes.
2. Hoida võtmeid kindlas kohas, sest võtmete kadumise korral tänases olukorras Kaskokindlustus kahju ei hüvita.
3. Kui autol puudub signalisatsioon, siis paigalda see kindlasti koos immobilisaatoriga.
4. Tehases paigaldatud immobilisaatorid on lihtsalt kõrvaldatavad ja varastele tuntud, võimalusel paigalda uus.
5. Muuda oma auto isikupäraseks, lihtsaim viis on esiklaasi graveerimine. Maailmas kasutatakse väga palju nn. Data Dot süsteemi, kus auto klaasile kantakse silmale nähtamatud koodid, aga mille järgi on võimalik autot lihtsalt identifitseerida.
6. Käigukasti lukustused, tunduvalt tõhusamad kui roolilukud
7. Kallitele autodele võiks paigaldada ka jälgimissüsteemi, mis satelliitside kaudu võimaldab määrata kindlaks auto asukohta
8. Kontrollida alati pärast lukustamist üle, kas ukseid ikka lukustusid, tänapäeval on palju selliseid seadmeid, mis blokeerivad puldi töö ja ukseid ei lukustu.
9. Pruugitud auto ostmisel kontrolli, et oleks olemas mõlemad originaalvõtmed ja kui võimalik vaheta signalisatsioon.

(Tischler, 2005: 6).

Neid soovitusi järgides väheneb autovarguse ohvriks langemise risk tunduvalt. Loomulikult ei anna mitte ühegi ennetusmeetme kasutamine 100%-st kindlust, aga autori

läbiviidud uuringust selgunud tulemustel, valivad autovargad 60% juhtudest sellise auto, millel puuduvad ennetusmeetmed. Alati on lihtsam varastada autot, mille võtmine valmistab vargale tunduvalt vähem probleeme.

4.4 Rahvusvahelised organisatsioonid ja andmebaasid

Et võidelda autovargustega on riigid koondunud mitmesugustesse rahvusvahelistesse organisatsioonidesse, mis võimaldavad teha koostööd ja tabada vargaid tunduvalt efektiivsemalt. Koostööd erinevate riikide vahel nõuab ka järjest suurenev organiseeritud kuritegevuse levik, mille tekitavad kahjud ulatuvad, mitte ainult miljonitesse eurodesse, vaid mille mõõtmed on juba miljardites eurodes. Rahvusvahelised andmebaasid võimaldavad meil teha erinevaid päringuid maailma erinevate riikide politseiasutustest, kust me saame kõige täpsemat ja operatiivsemat infot varastatud sõidukite kohta. Liitumine Euroopa Liiduga muutis meie kuritegelikku maailma ja andis neile palju uusi võimalusi, aga samamoodi arenes ka politsei koostöö välispartneritega ja muutus tõhusamaks.

Samasugune muutus ootab meid ees liitumisel Schengeni viisaruumiga, mille eesmärgiks on piirikontrolli kaotamine eraisikutele Schengeni piirkonna riikide sisepiiridel, mida täiendavad ühised eeskirjad Schengeni piirkonna välispiiride ületamise kohta ning ühised viisaeeskirjad kolmandate riikide kodanikele. Schengeni lepe hõlmab ka riikidevahelise koostöö tugevdamist võitluses piiriülese kuritegevusega. Schengen tähendab teisisõnu sisepiirideta ruumi loomist Euroopas. Politsei jaoks tähendab see, aga jällegi seda, et tuleb olla valmis rahvusvaheliseks kuritegevuseks, sest ei muutu elu lihtsamaks ainult tavainimesel vaid ka kurjategijal, kes saab riigipiire ületada senisest hõlpsamalt.

4.4.1 Interpol

Interpol on maailma suurim rahvusvaheline politseiorganisatsioon, kuhu kuulub 186 liikmesmaad. Interpol loodi 1923. aastal hõlbustamiseks riikidevahelist politseikoostööd ja võitlemaks rahvusvahelise kuritegevusega. Interpoli sihiks on rahvusvaheline

politseikoostöö ka siis, kui riikide vahel puuduvad diplomaatilised sidemed. (Interpoli kodulehekülg <http://www.interpol.int/Public/Vehicle/Default.asp> 05.04.07)

Interpoli põhieesmärgid on:

1. Narko- ja organiseeritud kuritegevus
2. Finants- ja kõrgtehnoloogiline kuritegevus
3. Rahvusvahelised põgenikud ja tagaotsitavad
4. Avalik julgeolek ja terrorism
5. Inimsuse vastased kuriteod
6. Teised rasked kuriteod (suured varavastased, genotsiid, korrupsioon jne.)

(Interpoli kodulehekülg <http://www.interpol.int/Public/Vehicle/Default.asp> 05.04.07.)

Autovargus on suuresti seotud organiseeritud kuritegevusega ja mõjutab kogu maailma. On selgelt välja kujunenud, et autovargus riikide vahel on tihti seotud organiseeritud kuritegevuse ja terrorismiga. Sõidukeid ei varastata ainult isikliku kasu eesmärgil, vaid sealt saadud kasumeid kasutatakse ka teiste kuritegude toimepanemiseks ja rahastamiseks. Näiteks lõhkeainete vedamiseks ja terroriaktide toimepanemiseks. Umbes 146 maad kasutavad Interpoli andmebaase regulaarselt, 104 neist on ka jaganud oma andmebaasides sisalduvat infot varastatud sõidukitest Interpoliga. Rohkem kui 26 000 sõidukit leiti 2006. aastal ülemaailmselt kasutades Interpoli andmebaase. See on 8000 sõidukit rohkem kui 2005. aastal, mis näitab nendest andmebaasidest tõusvat kasu. (Interpoli kodulehekülg <http://www.interpol.int/Public/Vehicle/Default.asp> 05.04.07.)

4.4.2 Europol

Europoli alguseks võib lugeda 07.02.1992, mil allkirjastati Maastrichti leping. Europol on Euroopa Liidu avaliku võimu organisatsioon, mis tegeleb peamiselt organiseeritud kuritegevuse ja terrorismi vastu võitlemisega Euroopa Liidus. Tema sihiks on efektiivsuse ja koostöö parandamine võitluses kuritegeliku maailmaga liikmesriikide vahel. Organisatsiooni missiooniks on teha oluline panus võitluses organiseeritud kuritegevuse ja terrorismiga. Kuigi koostööleping sõlmiti juba 2001. aastal sai Eesti Europoli täisliikmeks 2005. aasta 1. juulil. Europoli riiklikuks üksuseks Eestis on Keskkriminaalpolitsei. Hetkel

on Europolis 27 liikmesriiki. Europoli võib lugeda ka Euroopa Liidu ühtseks politseiametiks, mille eesmärgiks on parendada Liikmesriikide vahelist pädevate õiguskaitseorganite vahelist koostööd ja selle tõhusust.

(Europoli kodulehekülj <http://www.europol.europa.eu> 06.04.07)

Europoli põhieesmärgid on:

1. Narkokaubandus
2. Illegaalne immigratsioon
3. Inimkaubandus ja laste pornograafia
4. Raha võltsingud ja muud pettused
5. Terrorism
6. Ebaseaduslik mootorsõidukiäri
7. Rahapesu
8. Arvutikuritegevus

(Europoli kodulehekülj <http://www.europol.europa.eu> 06.04.07)

Alates 1993 aastast toimus Euroopas sõidukivarguste osas küllaltki järsk tõus, mis oli põhiliselt tingitud Nõukogude Liidu lagunemisest ja Ida- Euroopa turu nõudlusest uute autode järele. Seda olukorda kasutasid ennekõike ära kuritegelikud organisatsioonid, kes teenisid sõidukite varastamise ja Ida- Euroopa maadesse smuugeldamisega suuri kasumeid. Grupeeringute siseselt on lausa ära jaotatud tööülesanded, ühed tegelevad ainult dokumentide võltsimisega, teised autode identifitseerimisnumbrite muutmise ja kolmandad toimetavad need sõidukid teistesse riikidesse. See on pikk ahel millel on hästi toimivad lülid, mis ei tunne rahvuste piire, kurjategijad on väljunud oma maa piiridest ja kaasavad oma tegevusse ka teiste maade kuritegelikke sidemeid. See muudab politsei jaoks nende jälitamine ja avastamine tunduvalt keerulisemaks. Taolises olukorras on eriti tähtis omada, mitte ainult ühe riigi siseseid andmebaase, vaid selliseid andmebaase, mis hõlmavad paljude riikide politseiasutusi. Europol ongi selles valdkonnas teinud tõsiseid pingutusi ja loonud ühiseid andmebaase. Üheks selliseks on *EuVID (The European Vehicle Identification Database)*, mis tõlkes tähendab Euroopa Sõidukite Identifitseerimise Andmebaas.

(Europoli kodulehekül, varavastaste kuritegude, autovarguste ülevaade 2006
http://www.europol.europa.eu/publications/SeriousCrimeOverviews/2005/overview-Motor_vehicle_crime_2006_1.pdf 06.04.07)

4.4.3 Eucaris

Eucaris on üleeuroopaline andmebaas, mis annab vastuse sõiduki dokumentide ja juhilubade olemasolust. Selle andmebaasi abil saab vastuse, kas sõiduk on Euroopast varastatud või mitte. Otsitava sõiduki või autojuhi maa peab olema ainult liitunud Eucarise programmiga. Praeguseks hetkeks on Eucarisega liitunud seitse maad (Inglismaa, Šotimaa, Saksamaa, Rootsi, Läti, Holland ja Belgia), aga lähitulevikus liitub veel väga palju maid, sealhulgas ka Eesti. Eucarist kasutavaid ja sellest huvitatud maid on palju ja nende liitumise aeg on ainult aja küsimus.

(Eucarice kodulehekül <http://www.eucaris.net/> 06.04.07)

See ei ole keskne süsteem, kus andmeid saaks salvestada või välja otsida. Seega ei ole ohtu, et see tooks kaasa mingit kasu autovarastele. Eucaris toob välja ainult andmed, mida hoitakse riiklikes registrites ja mis pole varjatud. Kiireks kontrollimiseks on see programm väga mugav vahend, sest vastuse saab vaid loetud minutitega. Väga hea on ka see, et andmed on saadavad 7 päeva nädalas ja 24 tundi ööpäevas.

(Eucarice kodulehekül <http://www.eucaris.net/> 06.04.07)

5.UURIMUS

5.1 Üldine kirjeldus

Uurimus koosnes ankeetküsitlusest ja juhtumite analüüsist. Autor küsitles Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituse töötajaid. Valimi määramisel sai oluliseks asjaolu, et need politseiametnikud puutuvad oma igapäevatoos kokku autovaraste ja autovargustega. Nende teadmised autovarastest on väga head ja tulemused, mis autor küsitlusest sai, kõige täpsemad. Küsitluse läbiviimine toimus anonüümselt ja kulges tõrgeteta. Vastuseks sai autor 12 täidetud ankeeti, mille põhjal koostas analüüsi. Ankeetide vähene arv on seletatav sellega, et tegu on ekspertküsitlusega, kus pole võimalik küsitleda masse. Äramärkimist väärrib ka asjaolu, et taolist uurimust pole Eestis varem läbi viidud.

5.1.1 Eesmärk

Uurimuse eesmärgiks oli autori poolt püstitatud hüpoteesi tõestamine Töö hüpoteesiks oli autovarguse ohvriks langemine Eestis oleneb automargist ja kasutatavatest ennetusmeetmetest. Samuti huvitus autor ankeetküsimustiku koostamisel tüüpilise autovarga portree ehk profiili loomisele, mis tähendab seda, et ta iseloomustab ja kirjeldab autovarast Eestis. Erinevate autovarguste situatsioonide levikut tulevikus ja võimalikest tekkivatest muutustest autovarguste menetlemisel.

5.1.2 Ülesanne

Uurimuse ülesandeks oli ankeetküsimustiku metoodika koostamine, selle läbiviimine ning analüüs. Metoodika koostamise osas tuli autoril koostada küsimustik, mis hõlmaks nii autovarguste, kui ka autovaraste osa. Läbiviimisel sai väga tähtsaks asjaolu, et valim on väga piiratud, sest küsitleda oli mõtet vaid neid ametnikke, kes on kokku puutunud oma toos autovarastega. Analüüsi osas kirjeldas Eestis valitsevate autovarguste hetkeseisu ja püüdis leida lahendusi nende ennetamiseks ja tõkestamiseks. Kirjeldada ja anda tunnuseid,

tüüpilisele Eestis varastamise ohvriks langevale sõidukile. Samuti oli üheks eesmärgiks luua autovarga portree ja kirjeldada seda.

5.1.3 Uurimuse objekt ja aine

Uurimuse objektiks olid autovargused Eestis. Uurimuse aine, aga sisaldas autovaraste motivaatorite, aga samuti nende sotsiaalsete karakteristikute uurimist ja muude omaduste kirjeldamist. Sotsiaalsete karakteristikute kirjeldamise osas soovis autor leida vastust tüüpilise Eestis tegutseva autovarga vanuse, soo, rahvuse, hariduse ja sotsiaalse paiknemise kohta ühiskonnas. Motivatsiooni puudutavate küsimustega, uuris autor, mis tõukab autovarga kriminaalsele teele ja kas rahaline tulu on ainus autovarga saadav kasu.

Küsimustik koosneb 23 küsimusest ja on üles ehitatud valikvastustega. Siinkohal peab autor märkima, et mõningate küsimuste juures ei saanud vastajad oma varianti määrata, sest antud valdkonnaga ei tule neil töös kokku puutuda. Küsimused on valitud vastavalt autori püstitatud hüpoteesile ja orienteeritud selle tõestamisele või siis ümberlukkamisele.

5.2 Analüüs

Ankeetküsimustiku vastustega leidis autor kinnitust oma püstitatud hüpoteesile, sest suurem osa vastanutest märkis ära asjaolu, et kuni 60 protsendil juhtudest puudus varguse ohvriks langenud autol varastamist ennetav meede. Rohkem kui pooltel autodel, mis Eestis varastatakse puudub autol kõige elementaarsemad varastamise vastased seadmed nagu signalisatsioon või immobilisaator.

Lähtuvalt statistikast, millest järeldub, et kõige varastatute autode pingerida juhivad valdavalt Saksamaa autotoodangu esindajad leiab kinnitust ka autori hüpoteesis püstitatud esimene väide (Lisa 7 ja Lisa 9). Autovarguse ohvriks langemine Eestis sõltub auto margist. Esimese viie varastatuima automargi hulgas on koguni neli Saksamaal toodetud automarki. Esimesel kohal on juba paar aastat püsinud Volkswagen ja teisel BMW. Mõnevõrra on langema hakanud Audi ja Mercedes Benzide varguste arv, vastavalt esimesel juhul 4 koht ja teisel 7 koht 2006. aastal.

Kõige ohtlikum koht, kus oma autot hoida on kortermajade ees. Kõige rohkem vastanutest märkis seda kohta peamise varguse sündmuskohana. Suur osa vargusi pannakse toime salajase varguse teel, magalarajoonidest, kortermajade eest. Seega Tallinna ohustatuimad kohad on Lasnamäe-, Mustamäe- ja Õismäe linnaosa. Tänu viimaste aastate tõhusale tööle tagasimüügi tõkestamise osas on langenud tagasimüügi protsent kõikidest autovargustest, mida menetleb Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talitus alla 30. Kallite üle 300 000. krooni maksvate sõidukite osakaal jääb kusagile 10% piiresse. Kõige rohkem, aga varastatakse autosid mille väärtus jääb 50 000.- 100 000. krooni piiresse. Gruppide poolt toime pandud autovarguste protsent on 60 ja grupid ise on keskmiselt 3 liikmelised. Kindlustuspettused ja kelmused moodustavad kuni 30% kõikidest autovargustest ja nende osakaal on hakanud varasemate aastatega võrreldes tõusma. Siinkohal märgib autor, et see võib olla tingitud ka tõhusamast politsei tööst ja oletus ei pruugi vastata tegelikkuses valitsevale olukorrale. Politsei töö tõhustudes peavad vargad muutma oma taktikat uute varguste toimepanemisel ja pettuste läbiviimine on sealjuures üheks selliseks. Viimase küsimusega uuris autor, mida arvavad vastajad sellest, kas Eestis on autot, mida pole võimalik varastada. Vastused jagunesid 75 % ei ja 25 % ja, seega tuleb sellest järeldada, et vargad on valmis ka kõige turvalisemaid ja kallimaid autosid varastama, politseil tuleb ainult selleks valmis olla.

Lähtuvalt ankeetküsimustiku vastustest koostas autor tüüpilise Eestis tegutseva autovarga portree ehk profiili.

- 1) Meessoost (üle 95% autovarastest moodustavad mehed)
- 2) 21- 30 aastane
- 3) vene keelt kõnelev (eesti keelt kõnelevaid autovargaid on alla 30%)
- 4) põhi- või keskharidusega
- 5) töötu
- 6) varem kohtulikult karistatud (valdav enamus autovargaid on eelnevalt kohtulikult karistatud KarS § 199 varguse eest)
- 7) kuritegusid paneb toime grupis (gruppide poolt toime pandud autovargused moodustavad üle poole kõikidest vargustest, küsitlusest selgus ka see, et keskmiseks grupi suuruseks on 3 liiget)
- 8) varalise kasu eesmärgil

Ankeetküsimustikust ja statistikast lähtuvalt on keskmine auto mida varastatakse Eestis:

- 1) Saksamaa autotootjate toodang (Volkswagen, BMW, Audi, Opel, Mercedes Benz)
- 2) väärtus on 50 000. ja 100 000. krooni piires
- 3) puudub signalisatsioon, immobilisaator või muu varastamise vastane seade
- 4) auto seisab öösiti Tallinna magalarajoonides, kus puuduvad enamasti garaažid

Autor viis ankeetide vastused tabelisse ja võrdles neid. 100 % vastuseid andsid küsitletud viiel juhul, aga 42 % vastuseid kõigest 3 juhul. Vastamata jäeti vaid neljal korral.

Tabel 7. Ankeetküsitluse kokkuvõte

Küsimuse number	Enim sarnaseid vastuseid	Erinevate vastuste arv	Sarnaste vastuste % kõikidest	Ei vastanud
1	12	1	100	-
2	12	1	100	-
3	5	3	42	1
4	7	3	58	1
5	6	3	50	-
6	8	3	67	1
7	6	3	50	-
8	12	-	100	-
9	9	3	75	-
10	8	3	67	1
11	10	2	83	-
12	5	3	42	-
13	12	1	100	-
14	9	3	75	-
15	7	4	58	-
16	9	2	75	-
17	5	3	42	-
18	7	3	58	-
19	10	3	83	-
20	7	2	58	-
21	11	2	92	-
22	12	1	100	-
23	9	2	75	-

allikas: ankeetküsitluse vastuste analüüs

5.3 Juhtumite analüüs

Juhtumite analüüsi osas kirjeldab autor praktika käigus ette tulnud juhtumeid. Juhtumite analüüs oli uurimuse viimane osa ja selle koostamine tunduvat ülevaatlikum võrreldes põhjaliku ankeetküsitlusega. Need juhtumid said kirja pandud vestlustes Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituse töötajatega olles menetluspraktikal samas talituses. Autor valis välja neist mõningad ja kirjeldab ning analüüsib neid ülevaatlikult.

5.3.1 Auto tagasiost

Auto tagasiostu probleem kerkib ülesse sellisel juhul, kui varas või vargad on varastanud auto omanikult eesmärgiga see omanikule tagasi müüa. Kuna üksi tegutseval vargal oleks, seda skeemi suhteliselt raske läbi viia, siis kasutavad seda enamasti grupid. Sellised omanikud, kes on nõus vargaga nii öelda suhtlema ja koostööd tegema, et oma auto tagasi saada, olid ja on politseile tõsiseks probleemiks. Inimene ei pöördu politsei poole ja üritab auto tagasi saada ilma politsei abita. Hiljem aga kui tekib probleeme ja teda petetakse, on politsei poole pöördunud juba hilja ja võib öelda, et inimene on oma rahast ilma, küll võib ta saada tagasi auto. Politsei poole tuleks pöörduda kohe kui auto vargusest teada saadakse või kui autot pakutakse tagasi müüa, ainult siis on võimalik saada tagasi nii auto kui ka tabada vargad.

Skeem käib üldjuhul lihtsalt, kõigepealt varastatakse omanikult auto (reeglina toimuvad sellised vargused magalarajoonides), seejärel leitakse omaniku telefoninumber ja helistatakse talle. Auto paigutatakse, kas varaste kasutuse olevasse mõnda tühja garaaži või pargitakse lihtsalt teise kohta ümber. Helistamine toimub kindlasti kusagilt taksofonist, et mitte reeta oma asukohta.

Auto ei ole viidud selle varastamise paigast üldjuhul väga kaugele, sest varga eesmärk pole autot minema viia, vaid lihtsalt muuta tema asukohta. Selleks on tavaliselt vaja ainult mõni kilomeeter sõita ja leida siis autole juba uus parkimise koht. Vargad tunnevad piirkonda hästi ja sellega ei teki probleeme.

5.3.2 Kindlustuspettused ja kelmused

Kindlustuspettused on hakanud viimasel ajal koguma populaarsust ka autovaraste hulgas, sest see on väga lihtne moodus kindlustuselt raha välja petta. Lihtne skeem on, kus asutatakse firma *tankisti* nimele, millel on ka normaalne käive ja kõik toimib. *Tankistiks* nimetatakse isikut, kes on nõus või ei saa aru, et ta tegutseb kriminaalide heaks ja võtab vastutuse, kui pettus välja tuleb. *Tankisti* tasu on üldjuhul väike summa, mis ta saab selle eest, et annab vajadusel oma dokumendi või kirjutab alla dokumentidele, millega ostetakse või liisitakse midagi. Seejärel see firma võtab liisingusse nii palju autosid, kui saab. Siis otsitakse järgmised *tankistid*, kes sõidavad nende autodega Venemaale ja teevad seal fiktiivse ehk petteteingu müües need autod sinna.

Eraldi küllaltki suure rühma moodustavad kindlustuspettused, kus omanik väidab et talt on varastatud auto, tavaliselt küllaltki kallis auto. Tegelikuses pole aga tal seda autot kunagi olnud ja kõik on pettus, mis saavutatakse hästi välja mõeldud skeemi alusel. Lihtne näide siinkohal oleks: Ostad põlenud sõiduki või suure avarii teinud sõiduki ülisoodsa hinna eest, seejärel otsid töökoja mis enamasti koosneb vanast lagunenu hoonest ja seal väidetavalt töötavatest paarist töömehest. Siis lased oma auto seal niiöelda taastada (tegelikkuses seda ei toimu). Endal on tegelikult ainult auto dokumendid ja võti või võtmed. Seejärel oodatakse mõnda aega, kuni ühel päeval pöördatakse politseisse ja kindlustusse avaldusega, et auto on varastatud. Töötava skeemiga peaks kindlustus kahju hüvitama, sest autodokumendid ja võtmed on olemas.

Kelmuse näitena võib tuua olukorra, kus kelmus viiakse läbi välisriigist toodud autoga. See kelmuse skeem nõuab, et petturitel on välisriikides sidemed. Välisriigis elav isik soovib teenida kelmusega kerget raha. Ta müüb oma kalli auto Eestis tegutsevatele varastele väga soodsa hinnaga, seejärel annab oma riigi politseisse avalduse auto varguse kohta ja saab kindlustuselt raha. Eestist pärit vargad, aga toovad sama sõiduki muudetud tehasetähise ja võltsdokumentidega Eestisse. Eestis võetakse auto arvele mingi realselt tegutseva firma nimele, et vähendada kahtlusi. Edasi võetakse auto liisingusse varaste poolt loodud teise firma arvele. Nii edasi mõeldes on veel mitmeid käike, kuidas ühest autost saada mitme auto väärtuses raha välja petta.

5.3.3 Euroopast varastatud auto

Euroopast varastatud auto liigub läbi Eesti Euroliidust välja. See on küllaltki levinud skeem, millega varastatakse Euroopa Liidu seest auto ja seejärel toimetatakse ta Venemaale. Kuna Eesti on Euroopa Liidu välispiiri osa, siis on siitkaudu väga hea autot minema toimetada ka kaupade vaba liikumine ja lihtsustatud piiriületus aitavad sellele kaasa. Sedalaadi vargused on Eestis kindlasti üheks tõsiseks probleemiks ka kindlasti edaspidi. Liitumine Schengeniga võib veelgi hoogustada varastatud autode liikumist Venemaale. Venemaalt auto kättesaamine on juba tunduvalt raskem, kuna Venemaa ei loovuta üldjuhul asju välja.

5.3.4 Hästi turvatud auto vargus

Hästi turvatud ja kalli auto varguse näitena toob autor järgneva skeemi. Esiteks murtakse titaanvõtmega lahti ukسلukk, kapoti alla pääsedes murtakse lahti või puruks signalisatsioonipasun, seejärel paigutatakse armatuurilaua alla elektrooniline seade, mis loeb ära auto turvakoodid ja murrab need. Kui koodid murtud on autot juba lihtne käivitada ning sellega minema sõita. Autovarastelt on politsei avastanud selliseid elektroonilisi seadmeid juba mitmeid. Tavaliselt on sellise skeemi järgi varastatud autod tellimused Venemaalt või Lätist, kuhu need autod ka liiguvad. Automüügifirmade lubadused ja välja reklaamitud laused sellest, et nende müüdiv auto on varastamise kindel pole eriti usutavad vaadates statistikat. Nii nagu areneb varguste vastu võitlemise tehnoloogia, areneb ka varaste poolt toodetav tehnoloogia, mis aitab turvasüsteeme lõhkuda, eemaldada ja enda kasuks pöörata. Kõik, mis seostub tehnika ja tehnoloogiaga on väga kiiresti uuenev ja muudetav.

5.3.5 Vargus lõbusõidu motiivil

Suure grupi moodustavad noored, kes varastavad auto ainult koju sõiduks või lühikese maa läbimiseks. Ka autori läbiviidud ankeetküsimustikust selgus, et alaealised sooritavad kõikidest autovargustest umbes 20 protsenti. Eriti probleemseks piirkonnaks sellist laadi kuritegude sooritamisel on Maardu ja Lasnamäe, kust on välja kasvanud väga palju

autovargaid. Sellise auto varastamise skeem on kõige lihtsam. Varas murrab lahti ukseleku ja seejärel käivitab auto juba juhtmete ühendamise teel või murrab süüteluku puruks. Hiljem kui autot enam ei vajata jäetakse see tavaliselt lihtsalt kuhugi kõrvalisse kohta maha. Alaealiste kuritegevus vajab erilist tähelepanu juba seetõttu, et paljudest neist saavad hiljem professionaalsed autovargad.

KOKKUVÕTE

Lõputöö sisuks oli autovargused Eestis: nende iseärasused, dünaamika ja tüpologia. Töö alguses püstitatud eesmärgid said täidetud. Anti ülevaade autovargustest Eestis ja maailmas, neid võrreldi ja analüüsiti. Tehti üldistusi ja järeldusi olemasoleva statistika põhjal. Põhijäreldused näitasid, et auto varguste osas valitseb Euroopas suur languse trend, mida võib väita, toetudes nii politsei statistikale kui ka ohvriuuringutele. Kui statistika võib arvudega manipuleerida, siis ohvriuuringud ei tee seda kindlasti, sest ohvriuuringud näitavad ühiskonna turvatunnet ja seda, kui võrd rahul ollakse hetkeolukorraga. Kui 2005. aastal registreeriti Eestis veel 52 916 kuritegu, siis 2006. aastal langes näitaja 48 317 kuriteoni. Autovarguste tase on 2002. aasta 2628 juhtumi pealt langenud 2006. aastaks rohkem kui poole võrra 1239 juhtumi peale. Kuigi Ameerika Ühendriikides on viimastel aastatel autovarguste tase püsinud peaaegu sarnasel tasemel, on ka seal märgata pisikest languse trendi.

Samuti leidis kinnitust töö hüpotees: autovarguse ohvriks langemine Eestis oleneb automargist ja kasutatavatest ennetusmeetmetest. Autori läbi viidud uurimuse tulemustel on rohkem kui pooled Eestist varastatud autodest ilma igasuguse varastamise vastase vahendita. Puudub nii signalisatsioon kui ka käivitamistõkis ehk immobilisaator. Statistikat analüüsid selgus, et automarkidest on varaste seas kõige populaarsemad Saksa autod: Volkswagen, BMW, Audi, Mercedes Benz. Seega nende automarkide omanikud peavad olema väga hoolsad oma vara hoidmisel.

Esimeses peatükis tõi autor näiteid ja statistikat mujal maailmas toimuvate autovarguste kohta, esitas Ameerika Ühendriikide ja Soome autovarguste dünaamika, võrdles neid Eestis toimuvate autovarguste dünaamika ja statistikaga. Loogiliseks jätkuks oli autostumuse teema tõstatamine ja selle põhjal järelduste tegemine; samuti Euroopas valitsevast autovarguste ja üldse kuritegude langustrendist ülevaate andmine.

Teises peatükis kirjeldas autor põhjalikult McCaghy, Giordano ja Hensoni viieastmelist autovaraste tüpoloogiat, mis on maailmas laialt levinud. Viieastmeline jaotus näeb välja selline: 1) lõbusõitja tüüpi varas, 2) väikese vahemaa läbimiseks, 3) omastamiseks, 4)

vahend teise kuriteo toimepanemiseks, 5) kasu teenimise eesmärgil. Samuti leidis tüpologia puutepunktid praktilise politseitööga.

Kolmandas peatükis kirjeldas autor autovarguseid Eestis, tõi praktilisi näiteid aset leidnud autovargustest ja kirjeldas ülevaatlilikult hetkel kehtivat seadusandlikku korda autovarguste menetlemise kohta, tutvustas statistika põhjal varavastaste kuritegude osakaalu, võrreldes teiste kuritegudega, ja andis väikese ülevaate Eestis tehtud ohvriuuringutest.

Neljandas peatükis käsitles autor ennetusmeetmete teemat, kus pööras suuremat tähelepanu autovarguste vastasele võitlusele, ennetusmeetmete kasutamisele, autovarga profileerimisele ja rahvusvaheliste organisatsioonide ning andmebaaside olemasolule. Ennetusmeetmed, mis oleksid iga auto kaitsmiseks vajalikud, paljudel juhtudel puuduvad, 60% varastatud autodest puudus igasugune ennetusmeede, polnud ei immobilisaatorit ega signalisatsiooni. Töö tutvustas Eestis autovarguste vastu võitlevat kõige suuremat jõudu politseis ja leidis praktilisi soovitusi autoomanikele oma sõiduki kaitsmiseks. Profileerimist leidis autovarguste tüpoloogiast tuntud lõbusõidu- tüüpi autovaras.

Viimases peatükis tutvustas autor oma uurimust ja selle läbiviimise korda, ankeetküsitlusega leidis kinnitust oma püstitatud hüpoteesile: autovarguse ohvriks langemine Eestis oleneb kasutatavatest ennetusmeetmetest ja automargist. Uurimuse objektiks olid autovargused Eestis. Uurimuse aine aga sisaldas autovarasete motivaatorite, aga samuti nende sotsiaalsete karakteristikute uurimist ja muude omaduste kirjeldamist. Sotsiaalsete karakteristikute kirjeldamise osas lõi autor tüüpilise Eestis tegutseva autovarga portree, milles pööras enam tähelepanu, vanuse, soo, rahvuse, hariduse ja sotsiaalse paiknemise kohta ühiskonnas. Ankeetküsitlus oli eelkõige ekspertküsitlus, kus ei küsitletud suurt hulka inimesi. Lõplik ankeetide arv, mida autor analüüsis, oli 12. Juhtumite analüüsi osas kirjeldas mõningaid tüüpilisi skeeme toimuvatest autovargustest, samuti neid, millega autor ise kokku puutus menetluspraktiliselt olles. Skeemid on ülevaatlilikud ja pole põhjalikult analüüsitud, sest see ei olnud lõputöö eesmärk.

Samuti iseloomustas töö tüüpilist Eestis autovarguse ohvriks langevat sõidukit. Sõiduki iseloomustamisel said tähtsaks nii statistilised kui uuringu tulemuse andmed.

Autori arvates tuleks ka edaspidi pöörata tähelepanu autovarguste uurimisele, sest paljusid aspekte ei ole antud töös hõlmatud ja need vajavad veel täiendavaid uuringuid.

RESÜMEE

РЕЗЮМЕ

Настоящая работа, "Автомобильное воровство в Эстонии: особенности, динамика и типология", написана на Эстонском языке, на 60 страницах. Работа содержит 7 таблиц и 10 графиков.

Целью работы является дать обзор автомобильному воровству в Эстонии и мире, сравнить их и проанализировать. Изучить типологию автомобильного воровства и постараться криминалистическое обобщение и выводы об автомобильном воровстве и ворах Эстонии. Выяснить зависит ли воровство от автомарки и предпринятых мер предотвращения угона. Изучить динамику автомобильного воровства и привести соответствующую статистику.

Дипломная работа состоит из пяти глав. В первой главе описываются автомобильное воровство в мире, и приводится соответствующая статистика. Во второй главе описывается пятиступенчатая типология автомобильных воров. В третьей главе описывается автоворовство в Эстонии, приводятся наглядные его примеры, и описывается действующий в настоящий момент законный порядок следствия по делу об автоворовстве. В четвертой главе разбирается тематика средств предотвращения автоворовства, где особое внимание уделяется борьбе против такового, употреблению средств предотвращения, профилированию вора и международным организациям и базам данных, а так же их задействование в борьбе с автоворовством. В пятой главе автор сосредотачивается на описании целей, задач и метода своего исследования, а так же анализе его результатов. Одновременно с этим производится попытка подтвердить поставленную гипотезу: подвержение автоворовству в Эстонии зависит от марки машины и предпринятых мер предотвращения угона.

Полученные в ходе работы результаты анализа и обобщения употребимы в борьбе с автоворовством

KASUTATUD KIRJANDUS

Raamatud:

1. Aarma, A. Kalle, E. 2005. Teadustöö Alused. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool
2. Ainsworth, P. B. 2001. Offender Profiling and Crime Analysis. Willan Publishing
3. Beirne, P. Messerschmidt, J. 1995. Criminology. United States of America, Copyright by Harcourt Brace & Company
4. Beirne, P. Messerschmidt, J. 1995. Criminology Second Edition. United States of America, Copyright by Harcourt Brace & Company
5. Osborne, D. A. Wernicke, S. C. 2003. Introduction to Crime Analysis. United States of America, The Haworth Press
6. Reid S. T. 2000. Crime and Criminology. United States of America, The McGraw-Hill Companies
7. Saar, J. Markina, A. Ahven, A. Annist, A. Ginter, J. 2003. Kuritegevus Eestis 1991-2001. Tallinn: Kirjastus Juura
8. Saar, J. Markina, A. Oole, K. Resetnikova, A. 2005. Rahvusvaheline Kuriteoohvrite Uuring Eestis 2004. Tallinn: Justiitsministeerium, kriminaalpoliitika osakond
9. Sootak, J. Pikamäe, P. 2004. Karistusseadustik kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Kirjastus Juura

Artikkel ajakirjas:

10. Tischler, E 2005. Autovargused- Politseileht nr. 3 (14) 2005, 6-9
11. Uljas, H. 2001. Mida autovargad armastavad- Luup nr. 3 (130) 2001, 6-13

Artikkel ajalehes:

12. Traat, U. 2007. *Eesti edu hind*- Eesti Päevaleht, 03.04.2007

Õigusakt:

13. Asjaõigusseadus. 9.06.1993.- RT I 1993, 39, 590, RT I 2007, 24, 128.

14. Karistusseadustik. 6.06.2001.- RT I 2001, 61, 364, RT I 2007, 13, 69.

Internetiallikad:

15. <http://www.bka.de/>
16. <http://www.bra.se/>
17. <http://www.eucaris.net/>
18. <http://www.europol.europa.eu/>
19. <http://www.fbi.gov/>
20. <http://www.homeoffice.gov.uk/>
21. <http://www.interpol.int/>
22. <http://www.mnt.ee/>
23. <http://www.optula.om.fi/>
24. <http://www.pol.ee/>

Teatmeteos:

25. Vääri, E. Kleis, R. Silvet, J. 2006. Võõrsõnade leksikon. Tallinn. Valgus 422, 1117.

Publitseerimata allikad:

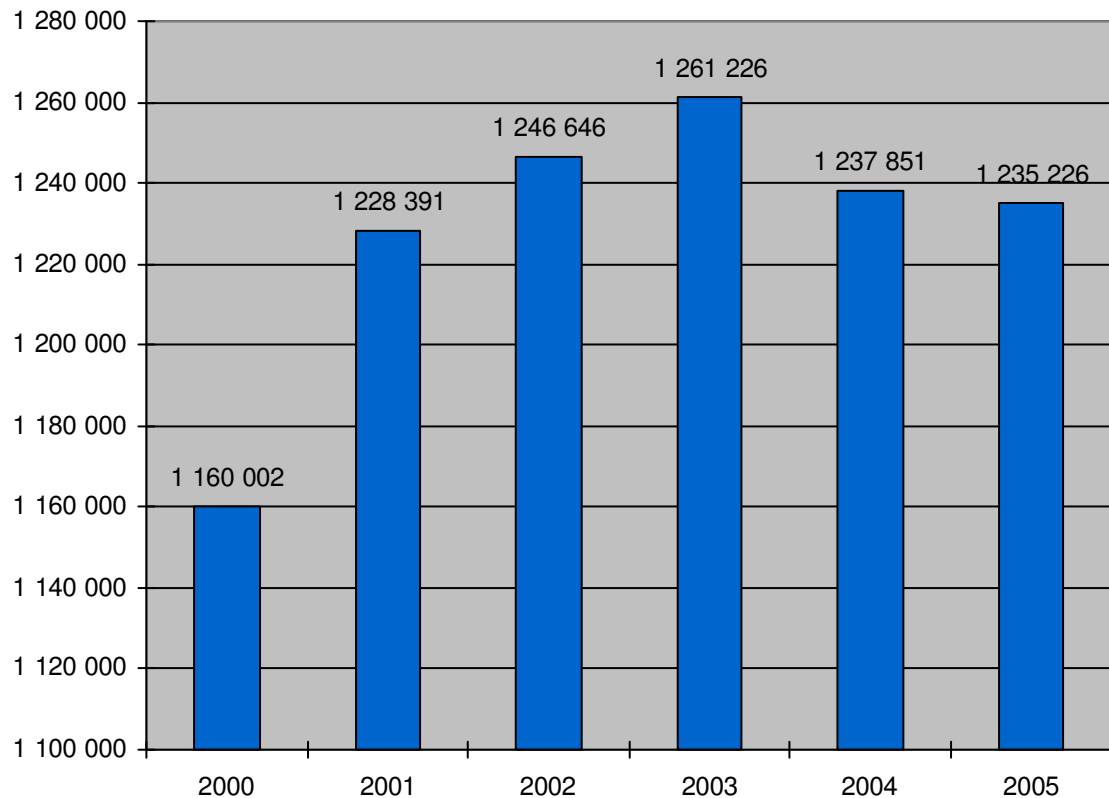
26. (Põhja PP 2007) Jervson, T. 2007. Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituse tutvustav materjal. Tallinn.
27. (Lõuna PP 2007) Lätt, U. 2007. Lõuna Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Tartu Autojälituse grupi tutvustav materjal. Tartu.

LISAD

LISA 1

Ameerika Ühendriikides registreeritud autovarguste arv 2000.-2005. aastal

Ameerika Ühendriikides registreeritud autovarguste arv



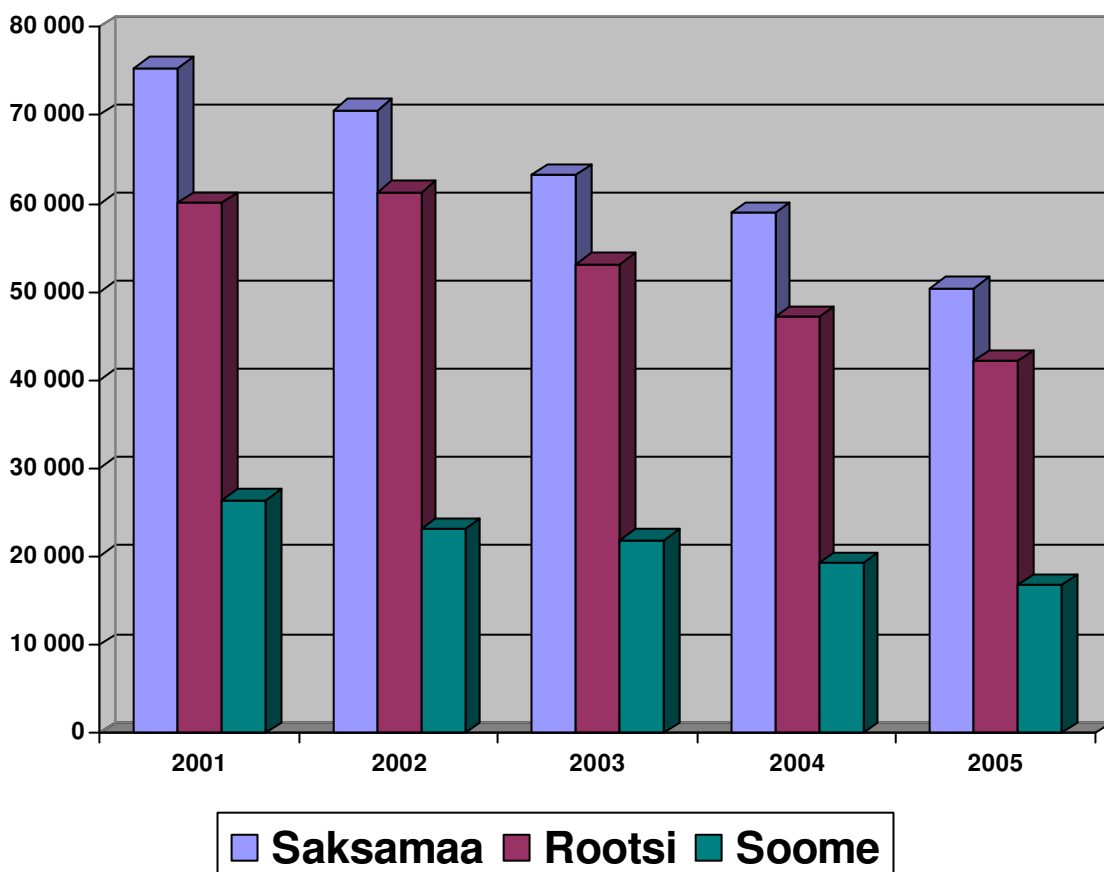
Registreeritud autovarguste arv Ameerika Ühendriikides FBI andmetel

Aasta	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autod	1 160 002	1 228 391	1 246 646	1 261 226	1 237 851	1 235 226

allikas: FBI kodulehekülg http://www.fbi.gov/ucr/05cius/data/table_01.html 30.03.07

LISA 2

Autovarguste arv Saksamaal, Rootsis ja Soomes



	2001	2002	2003	2004	2005
Saksamaa	75 408	70 617	63 240	58 937	50 361
Rootsi	60 044	61 350	53 160	47 116	42 130
Soome	26 391	23 122	21 922	19 292	16 791

allikad: Saksamaa: Kriminaalpolitsei kodulehekülj: politsei poolt registreeritud kuritegude statistika
<http://www.bka.de/> 15.03.07

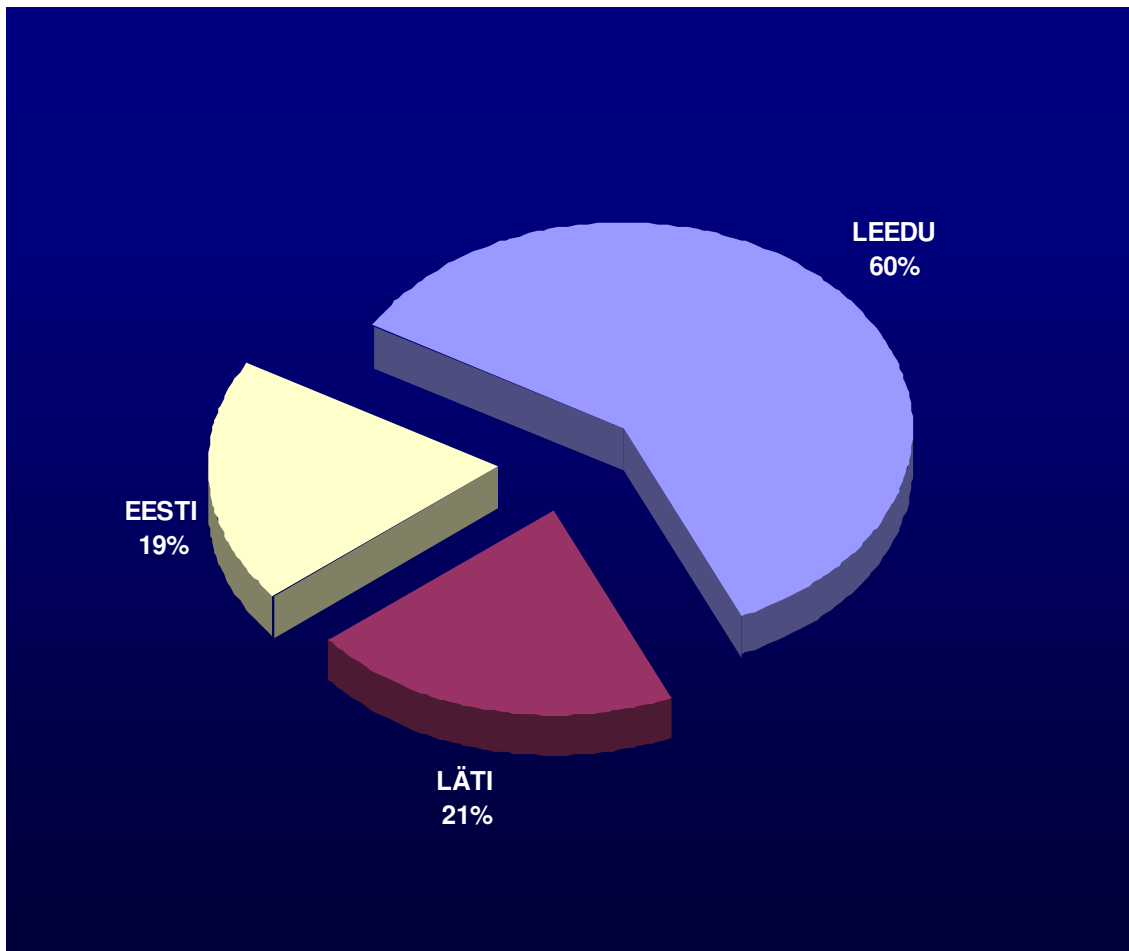
Rootsi: Kuritegude riiklik statistika

http://www.bra.se/extra/pod/?action=pod_show&id=21&module_instance=11 30.03.07

Soome: Riikliku kuriteostatistika kodulehekülj (<http://www.optula.om.fi/2667.htm> 12.03.07)

LISA 3

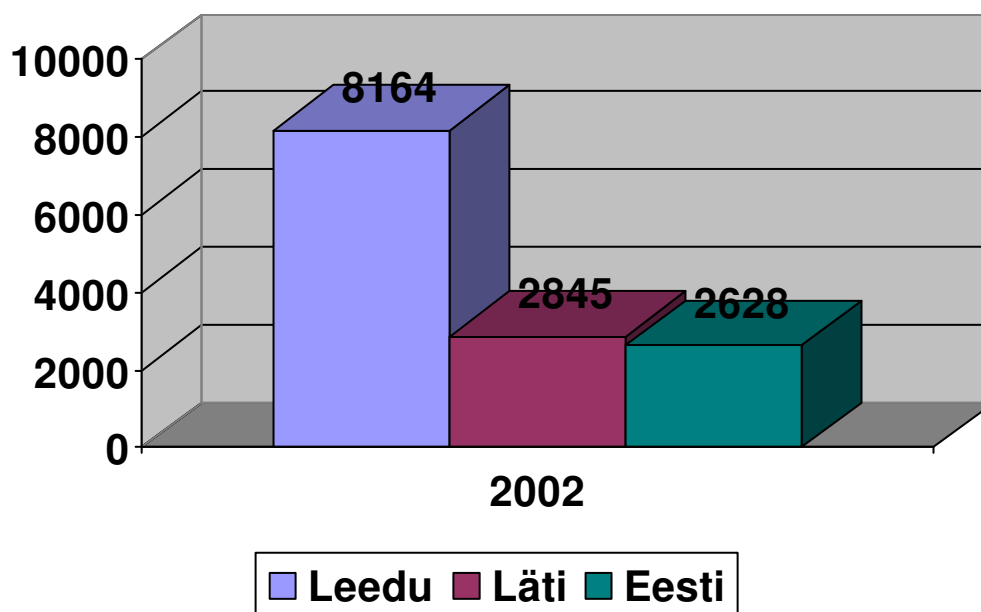
Politseiarengu- ja infoosakond.



Eesti: 19%, Läti: 21%, Leedu: 60%

Registreeritud autovarguste ja omavoliliste kasutamiste arv 2002. aastal

Baltimaade võrdlus autovarguste osas 2002. aastal



Kasutatud materjal: Politseiameti Arengu- ja Infoosakond.

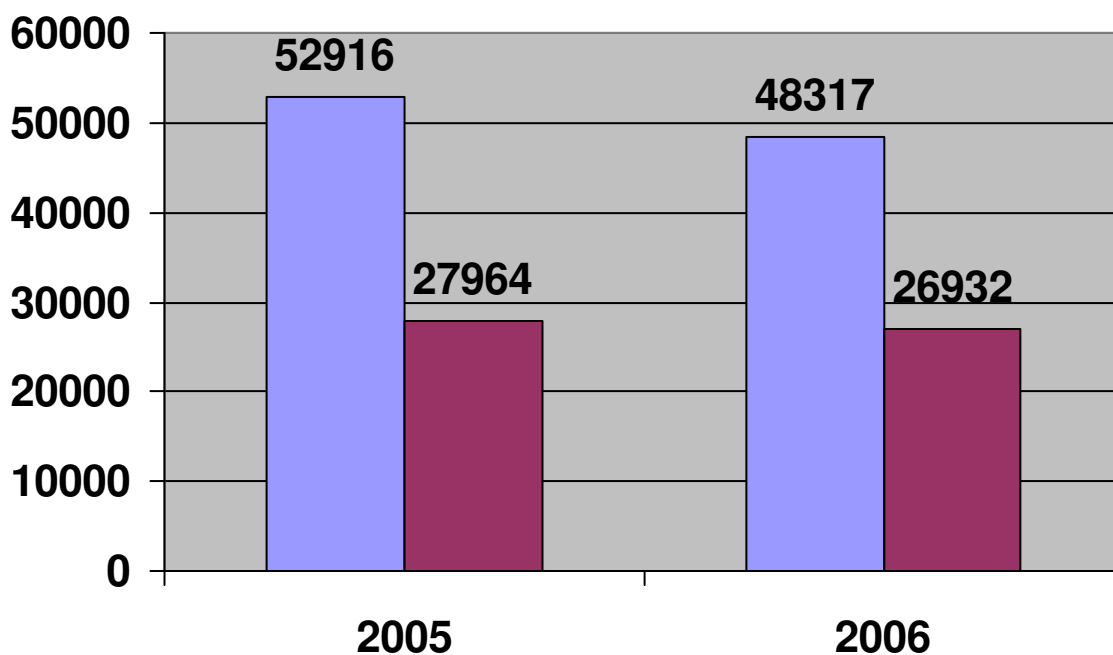
Riik	Leedu	Läti	Eesti
Autovarguseid	8164	2845	2628

allikas: Politseiameti kodulehekül, statistika <http://www.pol.ee/index.php?id=476> 28.02.07

LISA 4

Eestis registreeritud ja avastatud kuritegude arv 2005. ja 2006. aastal

Registreeritud ja avastatud kuriteod 2005 ja 2006

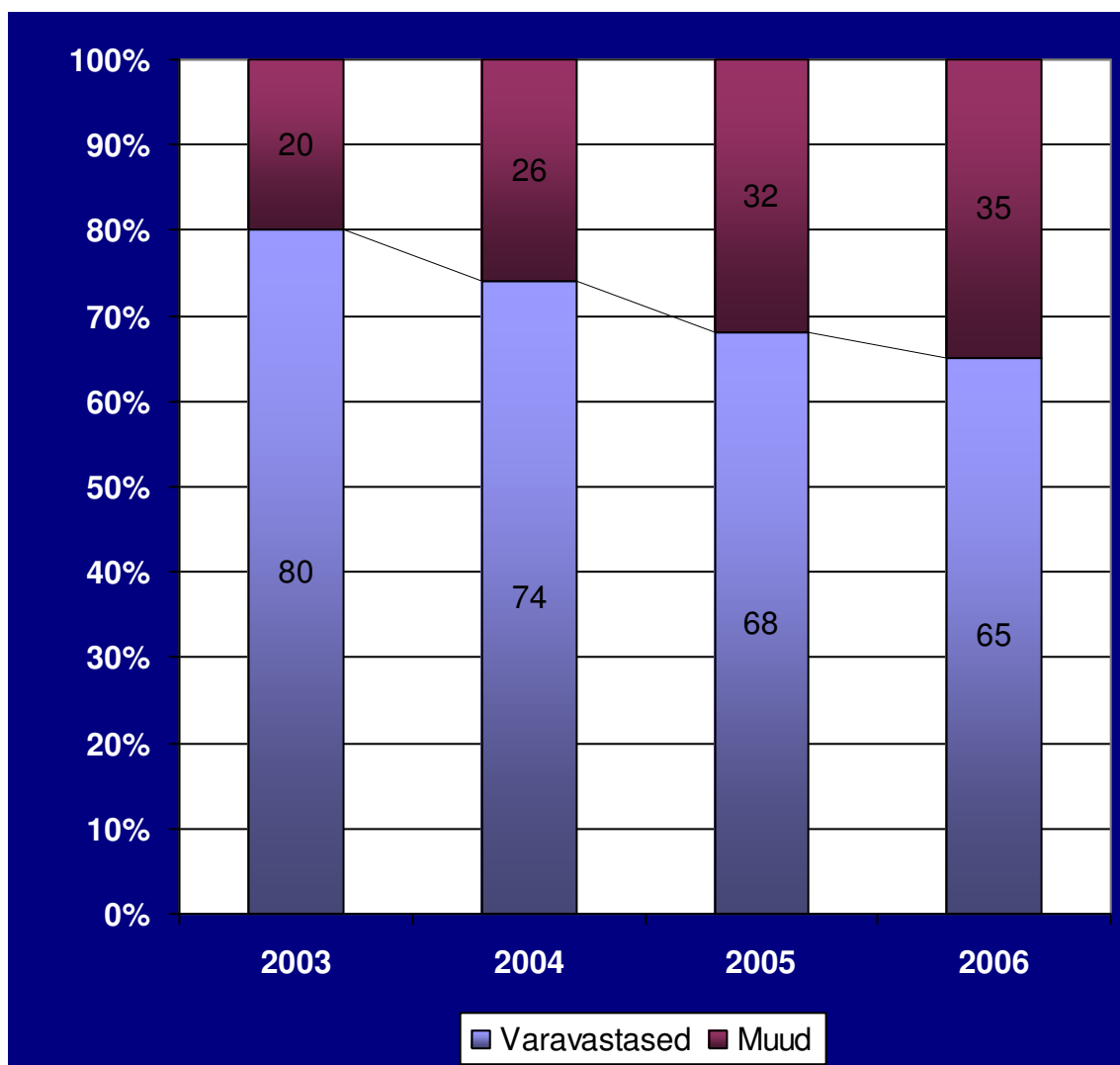


	Registreeritud kuriteod	Avastatud kuriteod
2005. aastal	52 916	27 964
2006. aastal	48 317	26 932

allikas: Politseiameti kodulehekül, statistika <http://www.pol.ee/?id=110660> ja http://www.pol.ee/failid/aasta_2006_Read_Only_.pdf

LISA 5

Varavastaste kuritegude osakaalu muutus Eestis 2003.-2006.



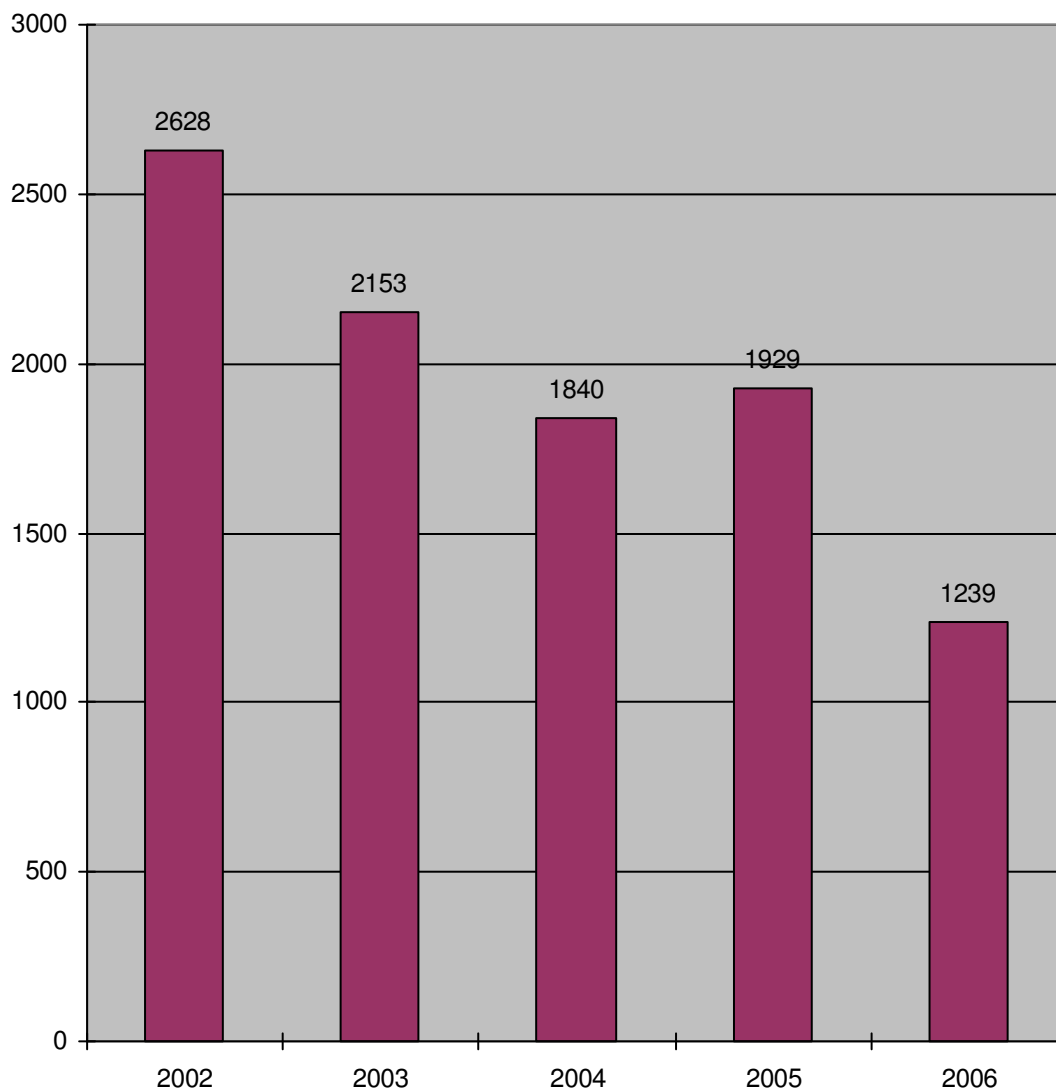
Varavastaste kuritegude osakaal kõikide kuritegude hulgas

Aasta	2003	2004	2005	2006
Osakaal	80%	74%	68%	65%

allikas: Politseiameti kodulehekül, Politseiameti 2005. ja 2006. aasta töötulemused
<http://www.pol.ee/index.php?id=476> 04.04.07

LISA 6

Autovargused Eestis



KrMS jõustumisega alates 01.07.2004 menetleb politsei (KarS. §§ 121, 169, 170), andmed ei ole võrreldavad.

Autovargused Eestis:

Aasta	2002	2003	2004	2005	2006
Sõidukid	2628	2153	1840	1929	1239

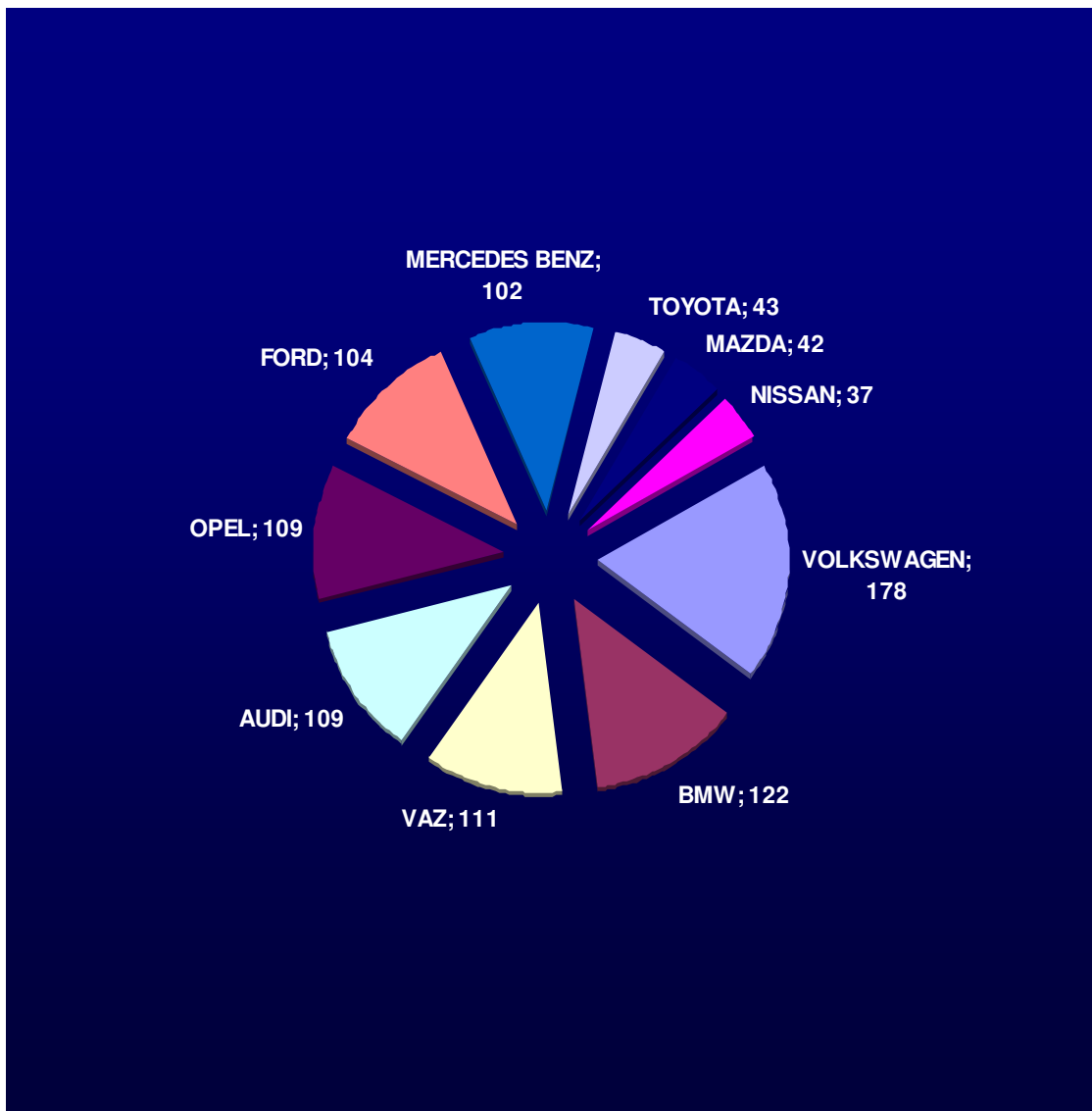
allikas: Politseiameti kodulehekülg <http://www.pol.ee/index.php?id=476> 04.04.07

LISA 7

Enim varastatud automargid 2006.a andmebaasist POLIS

1) VOLKSWAGEN	178
2) BMW	122
3) VAZ	111
4) AUDI	109
5) OPEL	109
6) FORD	104
7) MERCEDES BENZ	102
8) TOYOTA	43
9) MAZDA	42
10) NISSAN	37

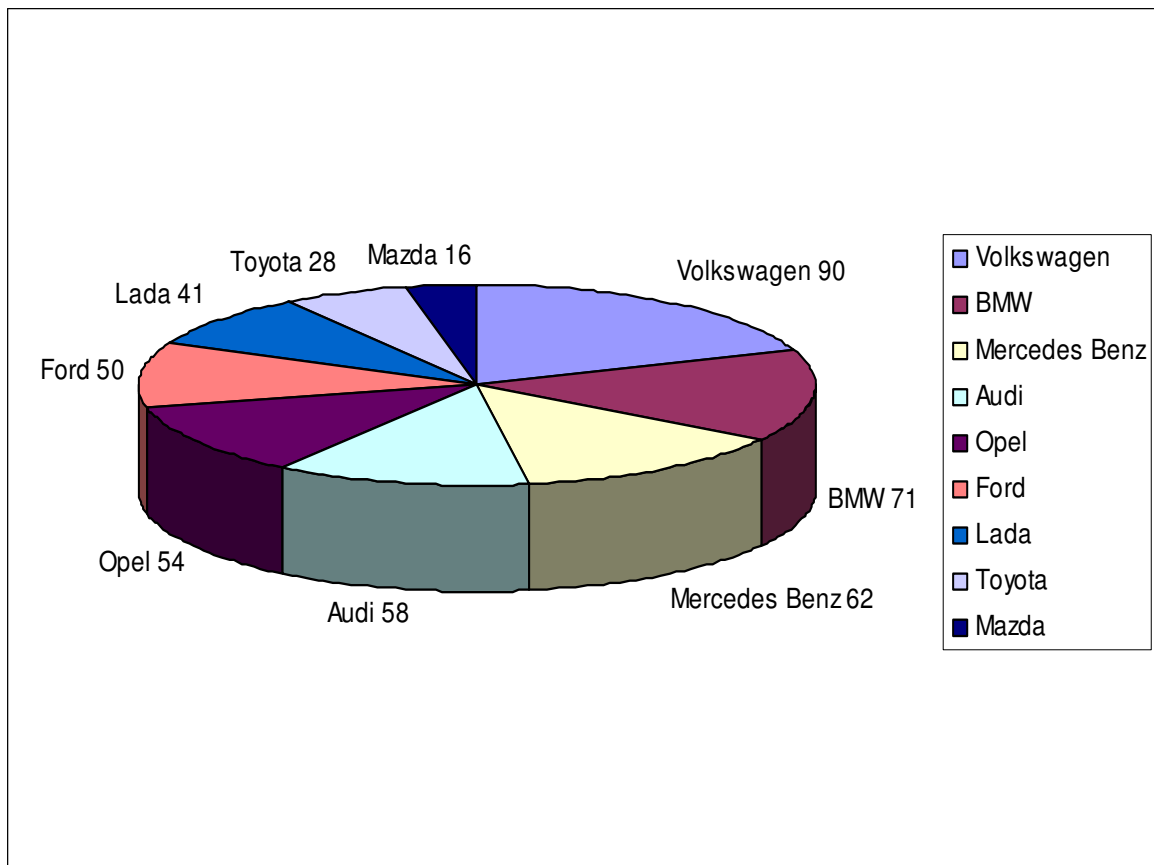
Politseiamet politseitöö osakond analüüsi- ja planeerimistalitus



allikas: Politseiameti kodulehekül, statistika <http://www.pol.ee/index.php?id=476> 04.04.07

LISA 8

Enim varastatud autode arv 2006. aastal Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna Varavastaste kuritegude talituse näitel



Auto mark	Autode arv
Volkswagen	90
BMW	71
Mercedes Benz	62
Audi	58
Opel	54
Ford	50
Lada	41
Toyota	28
Mazda	16

allikas: Põhja Politseiprefektuuri Kriminaalosakonna varavastaste kuritegude talituse esitlus

LISA 9

	2003	2004	2005	2006
1	AUDI	AUDI	VOLKSWAGEN	VOLKSWAGEN
2	VOLKSWAGEN	VOLKSWAGEN	BMW	BMW
3	VAZ	BMW	AUDI	VAZ
4	BMW	MERZEDES BENZ	OPEL	AUDI
5	MERZEDES BENZ	VAZ	VAZ	OPEL
6	FORD	OPEL	MERZEDES BENZ	FORD
7	OPEL	FORD	FORD	MERZEDES BENZ
8	NISSAN	NISSAN	NISSAN	TOYOTA
9	MAZDA	MAZDA	MAZDA	MAZDA
10	TOYOTA	HONDA	TOYOTA	NISSAN

Varastatud sõidukid markide järgi (2003-2006)

Politseiamet

Politseitöö osakonna analüüsi- ja planeerimistalitus

allikas: <http://www.pol.ee/failid/ärandatudsõidukid2006.pdf>

LISA 10

Ankeet

Isikuandmed:

Amet:

Sugu: M N (tõmba sobivale variandile joon alla)

-
1. Mis soost on enamus autovargaid M või N
 2. Kui suur on naiste protsent autovaraste hulgas a) 1-5%, b) 6-10%, c) 11-15%, d) üle 15%
 3. Kui vanad on keskmiselt autovargad a) 15-20 aastased, b) 21-25 aastased, c) 26-30 aastased, d) 31 ja vanemad
 4. Kui suure osa moodustavad autovarastest Eesti keelt kõnelevad isikud a) kuni 30%, b) kuni 50%, c) kuni 70%, d) kuni 90%
 5. Mis haridustase on autovaraste hulgas enamuses a) alg, b) põhi, c) kesk, d) kõrg
 6. Mitu protsenti hinnanguliselt moodustavad alaealised autovaraste hulgast a) 10%, b) 20%, c) 30%, d) 40%, e) 50%, f) üle 50%
 7. Kui suure osa autovarastest moodustavad korduvalt varguse eest karistatud isikud a) pooled, b) üle poole, c) enamus d) muu
 8. Kas Eestis esineb autovarguste toimepanemisel grupiviisilisust a) ja, b) ei
 9. Kui esineb, siis mitu protsenti hinnanguliselt moodustavad gruppide poolt toime pandud autovargused a) kuni 20%, b) kuni 40%, c) kuni 60%, d) kuni 80%
 10. Mitme liikmelised on Eestis autovaraste grupid keskmiselt a) kuni 3 liiget, b) kuni 5 liiget, c) kuni 7 liiget, d) kuni 10 liiget, e) üle 10 liikme

11. Mis autovarguse liik on Eestis kõige levinum a) varalise kasu saamise eesmärgil, b) teise kuriteo toimepanemiseks, c) lõbusõiduks (ja hiljem kuhugi mahajätmiseks), d) endale jätmiseks, e) tagasi omanikule müümiseks, f) muu
12. Mitu protsenti autodest üritatakse omanikule tagasi müüa a) kuni 10%, b) kuni 30%, c) kuni 50%, d) kuni 70%, e) kuni 90%
13. Kui suure osa politseile laekuvatest avaldustest autovarguste kohta, moodustavad kindlustuspettused ja -kelmused a) alla 30%, b) 30-50%, c) üle 50%
14. Kas kindlustuspettuste osakaal on hakanud tõusma a) ja, b) ei, c) jäänud samale tasemele eelmiste aastatega võrreldes
15. Kõige rohkem varastatakse autosid mis jäävad hinnavahele a) kuni 20 000 krooni, b) 20 000- 50 000 krooni, c) 50 000- 100 000 krooni, d) 100 000-300 000 krooni, e) üle 300 000 krooni
16. Kui suure osa kõikidest autovargustest moodustavad kallite (üle 300 000 krooni maksvate) autode vargused a) kuni 10%, b) 10-30%, c) üle 30%
17. Kas Schengeniga liitumine toob kaasa Eestis autovarguste tõusu Teie arvates a) ja, b) ei, c) ei mõjuta
18. Kas Schengeniga liitumine teeb Teie töö a) raskemaks, b) kergemaks või c) ei muuda midagi
19. Mis on autovarga põhiliseks motiiviks a) kasu, b) elustiil, c) lõbu, põnevus, d) ei näe muud võimalust kui tuleb minna vargile, e) enda proovile panek (kas saan hakkama), f) ei viitsi ausalt raha teenida, g) muu (palun kirjutada enda variant). Minu variant on nii kasu (proffide puhul) kui ka lõbu ja põnevus (alaealised autovargad).
20. Millist autovarguse situatsiooni näete tuleviku silmas pidades kõige levinumaks Eesti oludes a) pettus, kelmus, b) võltsing, c) jõuga auto äravõtmine (relva ähvardusel), d) salajane vargus, e) muu

21. Kui palju moodustavad vargustest sellised vargused, kus autol puudus signalisatsioon või muu ennetusmeede a) kuni 20%, b) kuni 40%, c) kuni 60%, d) kuni 80%
22. Mis on põhiliseks kohaks kust auto varastatakse a) kortermajade eest, b) eramajade eest, c) suurte kaubanduskeskuste parklatest, d) lukustatavatest garaažidest
23. Kas Eestis on autot, mida pole võimalik varastada a) jah on, b) ei ole

Tänan vastamast!

Vastus palun saata aadressil steven.berg.001@mail.ee