

Sisekaitseakadeemia
Politsei- ja piirivalvekolledž

Ove Saar

**KARISTUSE MÕJU ALKOHOLI PIIRMÄÄRA
ÜLETANUD MOOTORSÕIDUKIJUHTIDELE LÕUNA
JA PÕHJA PREFEKTUURIS**

Lõputöö

Juhendaja:

Kert Kotkas, MA

Kaasjuhendaja:

Urmas Solovjov, MA

Muraste 2015

ANNOTATSIOON

Kolledž: Sisekaitseakadeemia politsei- ja piirivalvekolledž	Kaitsmise kuu ja aasta: Juuni 2015
Töö pealkiri eesti keeles: <i>Karistuse mõju alkoholipiirmäära ületanud mootorsõiduki juhtidele Lõuna ja Põhja prefektuuris</i>	
Töö pealkiri võõrkeeles: <i>Influence of punishment on drivers of motor vehicles who have exceeded the permitted level of alcohol in the South and North Prefectures</i>	
Lühikokkuvõte: Lõputöö on kirjutatud eesti keeles, võõrkeelne kokkuvõte inglise keeles. Töö maht on 50 lk, millest põhiosa moodustab 37 ja lisad 13 lehekülge. Töö koosneb kolmest peatükist. Töö vormistamise aluseks on Sisekaitseakadeemia rektori 23.01.2015 käskkirjaga nr 6.1-5/26 kinnitatud üliõpilastööde koostamise ja vormistamise juhend.	
Töö eesmärgiks on(1) uurida ajavahemikul 2011-2014 Lõuna ja Põhja prefektuuri poolt alkoholipiirmäära ületanud sõidukijuhtidele määratud karistusi ning nende karistuste võimalikku mõju kõnealuste rikkumiste toimumise dünaamikale.(2)Uurida alternatiivsete, mittekaristuslike mõjutusmeetodite rakendamise võimalikkust ja efektiivsust alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide arvu vähendamiseks (3)Analüüsida uurimistulemusi ja pakkuda selle põhjal lahendusi tõhusamate mõjutusmeetodite leidmiseks ja kohaldamiseks.	
Lõputöö eesmärgi saavutamiseks ja uurimusülesannete täitmiseks kasutati kvantitatiivset andmekogumismeetodit ja statistilist kvantitatiivse andmeanalüüsi meetodit. Tegemist empiirilise uurimisega, mille andmekogumismeetodina kasutati ankeetküsitluse läbiviimist Põhja ja Lõuna prefektuuri haldusterritooriumil alkoholi piirmäära ületamise eest karistada saanud sõidukijuhtidele. Statistilise andmeanalüüsi eesmärgiks analüüsida Põhja ja Lõuna prefektuuri territooriumil alkoholi piirmäära eest määratud karistusi.	
Lõputöö uuringu tulemuste analüüs, järelduste tulemusena on selgunud, et olemas olev karistuspoliitika ja kasutatavad meetmed võimaldavad küll alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide probleemi kasvu tõkestada kuid probleemi vähendamiseks on vajalik ulatuslikumalt rakendada alternatiivseid abinõusid (nt rikkujatele läbi viidavad järelkoolitused jms) . Käesoleva uurimustöö tulemusena ilmneb asjaolu, et olemasolevate meetmete (karistusõiguslikud sanktsioonid) hulgas ei leidu taolisi mõjutusvahendeid mis oma tõhususelt teisi selgelt ületaks. Praegusel ajal rakendatavad sanktsioonid omavad küll mõju selleks , et olukord alkoholi piirmäära ületamise ja joobes juhtimise ennetamise ning tõkestamise osas püsiks teataval stabiilsel tasemel - olukord ei ole töös uuritud aastate kestel märkimisväärselt halvenenud. Kokkuvõtteks võib öelda, et Eestis kehtiv karistuspoliitika on alkoholipiirmäära ületanud sõidukijuhtidele juhtide suhtes karm, kuid karistused ei ole liiklusohutuse tegelikku eesmärki- joobes ja piirmäära ületanud juhtide osakaalu selgelt vähenemist saavutanud.	
Lisad: CD, DVD jms. Puuduvad	
Võtmesõnad: Karistuspoliitika, alkoholi piirmäära ületamine, rikkumised, arvamused	
Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>Punishment policy, exceeded the permitted level of alcohol ,violations,opinions</i>	
Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega: Siseturvalisuse arengukava aastateks 2015-2020	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia politsei- ja piirivalvekolledži raamatukogu ja Sisekaitseakadeemia politsei- ja piirivalvekolledži arhiiv	
Töö autor: Ove Saar	
Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teised autorid, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas	
Allkiri:	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Kert Kotkas, MA	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja: Urmas Solovjov, MA	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: politseimajor Priit Heinsoo	Allkiri

SISUKORD

ANNOTATSIOON	2
SISUKORD	3
MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU	5
SISSEJUHATUS	6
1. KARISTUSED JA RIIKLIKUD MÕJUTUSVAHENDID ALKOHOLIPIIRMÄÄRA ÜLETAMISE JA JOOBES JUHTIMISE EEST	8
1.1. Eesti – joobeseisundi tähendus seaduse mõttes ja karistused ning riiklikud mõjutusvahendid	8
1.2. Soome – joobeseisundi tähendus seaduse mõttes ja karistused ning riiklikud mõjutusvahendid	11
1.3. Saksamaa – joobeseisundi tähendus seaduse mõttes ja karistused ning riiklikud mõjutusvahendid	13
2. UURIMUSTÖÖ METOODIKA	16
2.1. Ankeetküsitluse ja intervjuude metoodika ja valim	16
2.2. Väärteokaristuste analüüsimise metoodika	17
3. UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS	19
3.1. Väärteokaristuste analüüs andmestiku põhjal	19
3.2. Küsimustiku ja intervjuude analüüs	26
3.3. Järeldused ja ettepanekud	30
KOKKUVÕTE	33
SUMMARY	35
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	36
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	38
LISA 1. KÜSIMUSTIK	40
LISA 2. KIRJALIK INTERVJUU POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMETI LÕUNA PREFEKTUURI VALGA POLITSEIJAOSKONNA ENNETUS- JA MENETLUSTALITUSE VANEMLIIKLUSPOLITSEINIK KAIMAR KARM'IGA	44

LISA 3. INTERVJU MAANTEAMETI LÕUNA REGIOONI LIIKLUSVALDKONNA JUHI RAIMO RONIMOIS'GA	47
LISA 4 KIRJALIK INTERVJU JUSTIITSMINISTEERIUMI TARTU MAAKOHTU KOHTUNIK/KOHTUMAJA JUHI RUTT TEEVER'IGA	49

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

Alkohol on piiritus ja muu alkohoolne jook alkoholiseaduse § 2 tähenduses või toidugruppi mittekuuluv, kuid etanooli sisaldav vedelik või aine.

Mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

Mootorsõiduki juhtimine on isiku igasugune tegevus mootorsõiduki juhi kohal, kui mootorsõiduk liigub. Mootorsõiduki juhtimiseks loetakse ka isiku tegevust, kui ta ei viibi juhi kohal, kuid mõjutab juhtimisseadiste (juhtraud, rooliratas või muu selline) abil mootorsõiduki liikumissuunda või kiirust.

Juht on isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või ajab teel loomi. Õppesõidu või sõidupraktika ajal loetakse juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetajat või juhendajat, eksamisõidul loetakse juhiks eksamineeritav.

Sõitja on isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda.

VPS-veapunktsüsteem

KarS- Karistusseadustik

Liiklus on jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist.

Liikleja on isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina.

Joobeseisund on alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine või muu sarnase toimega aine tarvitamisest põhjustatud terviseseisund, mis avaldub väliselt tajutavas häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides.

SISSEJUHATUS

Eesti õiguskorra kaitse üheks oluliseks suunaks on alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide tabamine ja seadusandluse karmistamine ning alkoholi piirmäära ületanud mootorsõiduki juhtimise juhtumite ärahoidmiseks erinevate meetodite kasutamine. Mootorsõiduki juhtimine joobeseisundis on üks suuremaid probleeme liikluses nii oma esinemissageduse kui ka ohtlikkuse poolest kuid vaatamata rangetele karistustele ei ole selle ulatus vähenenud. Teema valikut mõjutas autori igapäevane kokkupuude alkoholi piirmäära ületanud mootorsõidukijuhtidega avastamisega. Autori hinnangul ei ole tavapärased karistusmeetmed suutnud panna liiklejaid teistmoodi mõtlema ja käituma. Lisaks on üsnagi paljudel juhtudel jäetud kohtuvälise menetleja poolt määratud rahatrahvid tasumata ning need ei ole oma eripreventiivset eesmärki saavutanud. Eestis kasutusel olev karistuspoliitika on läinud viimastel aastatel alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide suhtes aina karmimaks, kuid ometi ei ole see tegelikult olukorda parandanud.

Töö aktuaalsus seisneb selles, et probleem ühiskonnas on väga suur ning alkoholi piirmäära ületanuna sõiduki rooli asunud juhtide hulk pole viimastel aastatel paraku oluliselt vähenenud. Töö teemaks olev valdkond puudutab kõiki liiklejaid ja omab märkimisväärset mõju liiklustravalisusele. Joobeseisundis mootorsõidukijuhtide avastamine on jätkuvalt liiklusjärelvalve üks suurematest prioriteetidest.

Eesmärgi saavutamiseks püstitas autor järgmised uurimisküsimused:

- 1) Kas alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtidele määratud karistused täidavad oma eesmärgi ja mõjutavad sõidukijuhte edaspidi seadust mitte rikkuma?
- 2) Kas olemasolev karistuspoliitika on piisavalt efektiivne, et saavutada liiklusohutuse valdkonnas püstitatud riiklike eesmärgid?
- 3) Kas karistusõiguslike sanktsioonide kohaldamine on ainus reaalsuses toimiv mõjutusvahend liikluses osalevate alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide hulga vähendamiseks või on selle eesmärgi saavutamiseks võimalik efektiivselt rakendada alternatiivseid mõjutusmeetodeid?

Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003 - 2015 kolmanda etapi strateegiline eesmärk aastateks 2012 – 2015 nähakse ette uuringu läbiviimist liiklusrikkumiste

eest määratud karistuste mõju hindamiseks ning rakendatavate mõjutusvahendite täiendamiseks (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2015).

Antud lõputöös käsitleb autor alkoholi piirmäära ületanud juhtide karistusi Lõuna ja Põhja prefektuuri näitel. Nimetatud valik lähtub asjaolust, et nende prefektuuride vastavad andmed on oma struktuurilt ja ulatuselt kõige paremini teineteisega võrreldavad. Käesoleva lõputöö eesmärk on selgitada välja nende prefektuuride teeninduspiirkonnas 2011.-2014. aastal määratud keskmine karistuse suurus ja rikkumiste sagedus. Analüüs karistustest ja uuringuandmed peaks võimaldama teha määratud karistustest järeldusi, mis aitaks edaspidi vältida analoogsete rikkumiste toimepanemist. Samuti on eemärgiks võrrelda karistusi, töötada välja erinevaid lahendusi ning teha ettepanekuid karistuste määramise osas. Käesoleva lõputöö eesmärkide täitmiseks püstitatakse järgmised uurimisülesanded:

- 1) Uurida ajavahemikul 2011-2014 Lõuna ja Põhja prefektuuri poolt alkoholipiirmäära ületanud sõidukijuhtidele määratud karistusi ning nende karistuste võimalikku mõju kõnealuste rikkumiste toimumise dünaamikale.
- 2) Uurida alternatiivsete, mittekaristuslike mõjutusmeetodite rakendamise võimalikkust ja efektiivsust alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide arvu vähendamiseks.
- 3) Analüüsida uurimistulemusi ja pakkuda selle põhjal lahendusi tõhusamate mõjutusmeetodite leidmiseks ja kohaldamiseks.

Käesolev lõputöö koosneb teoreetilisest osast ja empiirilisest uurimisest. Töö teoreetiline osa annab ülevaate erinevates riikides kohaldatud karistustest ning riiklikest mõjutusvahenditest. Uurimuse läbiviimisel kasutas autor erinevaid andmekogumise viise: statistiliste andmete analüüs, ankeetküsitluse läbiviimine vääртеotsuse kätte saanud isikute seas, ametnike ja spetsialistide intervjuerimine.

Autor viis läbi küsitlusi ja intervjueris erinevate organisatsioonide (Justiitsministeerium, Politsei- ja Piirivalveamet, Maanteeamet) ametnikke ja spetsialiste. Intervjuude ja ametnike küsitluste tulemustest järeldas autor, millist karistuse liiki ja milliseid mõjutusvahendeid peaks alkoholi piirmäära ületanud juhtidele kohaldama.

Antud lõputööst peaks tulevikus saama edasi arendada jätkuuringu, mis peaks toimuma pikema aja vältel statistikat analüüsides.

1. KARISTUSED JA RIIKLIKUD MÕJUTUSVAHENDID ALKOHOLIPiIRMÄÄRA ÜLETAMISE JA JOOBES JUHTIMISE EEST

Siseturvalisuse arengukava 2015-2020 üks olulisemaid tegevusi on töötada välja ning rakendada uut riiklikku liiklusohutuse programmi. Selleks kaasajastatakse liiklusohutuse tagamisega seonduvaid õigusakte, tõhustatakse liiklusjärelvalvet ning analüüsitakse karistuspraktika mõjusust. (Siseministerium, 2015)

Täielikumat ülevaadet anda püüdes vaatleb autor erinevates riikides kasutatavaid joobeseisundi mõisteid ning samuti nendes riikides kohaldatavat karistuspoliitikat ja riiklike mõjutusvahendeid.

1.1. Eesti – joobeseisundi tähendus seaduse mõttes ja karistused ning riiklikud mõjutusvahendid

Korralduseaduse (edaspidi KorS) kohaselt on joobeseisund 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. (Korralduseadus, 2014)

Liikluseaduse (edaspidi LS) 15. peatükk § 224 sätestab piirmäärad, mille puhul on mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammijuhtimine keelatud. Nimetatud paragrahvi lõike 1 alusel karistatakse isikut, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,20–0,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,10–0,24 milligrammi ning lõike 2 kohaselt on juhtimine keelatud isikul, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,50–1,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,25–0,74 milligrammi. Antud piirmäära ületamisi ei peeta alkoholijoobeks ja kvalifitseeritakse väärteona. (Liikluseadus, 2011)

LS § 69 lõike 2 loetakse alkoholijoobeks olevaks mootorsõidukijuht, trammijuht ja maastikusõidukijuht, kui juhi ühes grammis veres on vähemalt 1,50 milligrammi alkoholi või tema väljahingatavas õhus on alkoholi 0,75 milligrammi ühe liitri kohta või rohkem ning 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. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt ei tohi mootorsõidukijuhi, trammijuhi ja maastikusõidukijuhi ühes grammis veres olla alkoholi 0,20 milligrammi või rohkem või ühes liitris väljahingatavas õhus 0,10 milligrammi või rohkem. LS § 69 lõike 5 kohaselt toimub joobeseisundi tuvastamine vereproovi võtmine, säilitamine, uuringuks edastamine, uuringu tegemine ja nende toimingute tasustamine korrakaitseaduses sätestatud alusel ja korras. (Liiklusseadus, 2011)

Joobeseisund tuvastamist reguleerib KorS 2. jaotises sätestatu, kuidas toimub alkoholijoobe kontrollimine ja tuvastamine kohapeal, millistel alustel ametiruumis ja tervishoiuteenuse osutaja juures ning kuidas tuvastatakse alkoholijoovet vereproovi uuringuga KorS § 37 lõike 1 punkti 1 järgi võib joobeseisundi kontrollimise või tuvastamise protseduurile allutada sõidukijuhi või muu isiku, kui on alust kahtlustada, et isik on toime pannud süüteo, mille koosseisuliseks tunnuseks on joobeseisund, alkoholi piirmäära ületamine või narkootilise või psühhotroopse aine või muu joovastava aine tarvitamine. (Korrakaitseadus, 2014)

Eripreventiivne karistusteooria otsib vastust küsimusele, kuidas konkreetset õigusrikkujat mõjutada, et ta ei paneks toime uut kuritegu - *punit, sed ne peccatur*. (Sootak, 2010).

Eestis on vastutuse alused kehtestatud LS ja karistusseadustikus (edaspidi KarS). LS § 224 lõige 1 kohaselt karistatakse isikut rahatrahviga kuni 100 trahviühikut või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kuue kuuni, kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,20–0,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,10–0,24 milligrammi. Sama paragrahvi lõike 2 alusel karistatakse isikut rahatrahviga kuni 300 trahviühikut, arestiga või sõiduki juhtimisõiguse äravõtmisega kuni kaheteistkümneks kuuks kelle ühes grammis veres on alkoholisaldus 0,50–1,49 milligrammi või kelle ühes liitris väljahingatavas õhus on alkoholisaldus 0,25–0,74 milligrammi. Täiendavalt võib kohus või kohtuväline menetleja kohaldada käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest lisakaristusena sõiduki juhtimisõiguse äravõtmist järgmiselt: 1) kolmest kuust kuni üheksa kuuni, kui isikut ei ole varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud; 2) kolmest kuust kuni kaheteistkümne kuuni, kui isikut on varem käesolevas paragrahvis sätestatud süüteo eest karistatud. (Liiklusseadus, 2011)

Juhul kui väljahingatavas õhus ületab alkoholisaldus LS § 224 lg 2 sätestatud piiri kohaldatakse karistusseadustiku kahekümne kolmandas peatükis §-s 424 sätestatud vastutust. KarS § 424 sätestab mootorsõiduki, maastikusõiduki või trammi juhtimise eest jooobeseisundis rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistuse. (Karistusseadustik, 2002)

Väärteo eest kohaldatavad põhikaristused alkoholipiirmäära ületavas seisundis juhtimise eest on:

- rahatrahv (KarS § 47);
- juhtimisõiguse ära võtmine (KarS § 48¹);
- arest (KarS § 48).

Lisakaristusena võib kohus või kohtuväline menetleja kohaldada juhtimisõiguse ära võtmise (KarS § 50).

Karistusseadustiku kohaselt saab kasutada veel alternatiivkaristusi, mida kohus on viimastel aastatel autori arvates liialt palju kohaldanud. KarS tunneb järgmisi vabadusekaotuse alternatiive :

- karistuse kandmine ositi (teatud nädalapäevadel või nädalalõppudel) (KarS § 66);
- üldkasulik töö (ÜKT) (KarS § 69)

Karistusseadustiku kohaselt on olemas veel kolme liiki mittekaristuslikke mõjutusvahendeid:

- osalemine sotsiaalabiprogrammis (KarS §75);
- konfiskeerimine (KarS § 83);
- psühhiaatriline sundravi (KarS § 86)

Süüteo toimepanijalt süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise kui formaalselt mõjutusvahendi, kuid materiaalses mõttes karistuse, paiknemine karistusseadustiku 7. peatükis "Muud mõjutusvahendid" on põhjendatav sellega, et konfiskeerimine ei oma alati karistuslikku mõju. Süüteo toimepanemise vahendi konfiskeerimise puhul on tegemist konfiskeerimise ühe alaliigiga. KarS § 83 lg-s 1 sätestatud konfiskeerimise eesmärk on legitiimne. (Karistusseadustik, 2002)

Põhiseaduse § 32 lg 1 teisest lausest nähtuvad täiendavad kriteeriumid omandipõhiõiguse piiramiseks. Konfiskeerimine on meetmena sobiv ja vajalik ning kui see aitab efektiivselt kaasa isiku edaspidisele õiguskuulekale käitumisele ja

ühiskondliku turvalisuse suurenemisele, siis ka mõõdukas. (Eesti Vabariigi põhiseadus, 1992)

LS § 106 lõike 6 kohaselt on esmase juhiloa omanikul, kellelt on mootorsõiduki juhtimisõigus karistuseks ära võetud, taotleda juhtimisõiguse ja juhiloa tagasi saamist juhul, kui ta on läbinud järelkoolituse ning sooritanud liiklusteooria ja sõidukieksami edukalt (Liiklusseadus, 2011)

Eesti seadusandluses puudub võimalus suunata isikuid, kes ei ole esmase juhiloa omanikud, kuid toime pannud LS § 224 lg 1,2 kohtu eelselt politsei menetlusotsuse alusel karistuse asemel nõustamisprogrammi. Autori arvates on selline suunamine äärmiselt oluline juhtudel, kui isiku puhul on suur tõenäosus rikkumise kordumiseks.

Eeltoodud analüüsides on näha, et Eestis alkoholi piirmäärade ületamise kui ka alkoholi joobes mootorsõiduki juhtimise eest ettenähtud karistused on pidevalt karmistunud. Sanktsioonide rangemaks muutumine ei ole toimunud mitte üksnes ühe menetlusliigi piires. Kuna probleemi tõsidust on ilmselget tajunud ka seadusandja siis vaatamata Eesti õiguses käesoleval ajal tajutavale dekriminalseerimistendentsile on varasemalt joobes juhtimise eest pikka ega ette nähtud väärteo karistus asendunud kriminaalvastutusega. Seega on alkoholi piirmäära ületamise (sealhulgas ka joobes juhtimise) eest ette nähtavate karistuste täiendava karmistamise reaalsed võimalused suures osas ammendunud.

1.2. Soome – joobeseisundi tähendus seaduse mõttes ja karistused ning riiklikud mõjutusvahendid

Joobes juhiks loetakse Soome liiklusseaduse kohaselt isikut, kes juhib mootorsõidukit või trammi pärast alkoholi tarbimist ning juhtimise ajal või kui pärast seda on tema vere alkoholisisaldus vähemalt 0,5 promilli või tema poolt väljahingatava õhu alkoholisisaldus on vähemalt 0,22 milligrammi alkoholi liitri kohta. Joobes juhtimise eest karistatakse ka isikut, kes juhib mootorsõidukit või trammi peale uimastite tarvitamist ning tema veres leitakse juhtimise ajal või pärast seda tarbitud uimasti mõjuainet või selle ainevahetussaadusi. Käesolevas lõikes sätestatud ei rakendata, kui nimetatud aine või ainevahetussaadus on pärit ravimist, mida juhil on õigus tarbida. Joobes juhtimise eest mõistetakse süüdi ka isik, kes juhib mootorsõidukit või trammi pärast muu mõnuaine kui alkoholi tarbimist või sellise aine ja alkoholi tarbimist nii, et tema võime ülesandeks vajalike soorituste

teostamiseks on nõrgenenud. Joobes juhtimist raskendavatel asjaoludel nimetatakse 1) kui teo toimepanija vere alkoholisisaldus vähemalt 1,2 promilli või väljahingatavas õhus on vähemalt 0,53 milligrammi alkoholi liitri kohta. 2) teo toimepanija võime ülesandega seotud sooritustega toimetulekuks on olulisel määral nõrgenenud. 3) teo toimepanija on tarbinud muud mõnuainet, välja arvatud alkoholi või sellist ainet ja alkoholi selliselt, et tema võime ülesandega seotud sooritustega toimetulekuks on olulisel määral halvenenud ja asjaolud on sellised, et kuritegu on teise isiku reaalselt ohtu seadnud (Kahri & Reini, 2013).

Soomes karistatakse joobes juhtimise eest mootorsõiduki või trammijuhti rahalise karistuse või kuni kuuekuulise vangistusega. Raskendavatel asjaoludel toimunud joobes juhtimise eest rahalise karistusega 60 päevamääras või kuni kaheaastane vangistus. Karistatav tegu on ka sõiduki juhtimise üle andmine isikule, kes on joobes või narkootilise ja/või psühhotroopse aine mõju all. Sellise teo eest määratakse rahaline karistus või kuni aasta vangistust. Trahvisumma peab olema määratud nii, et see arvestab inimese maksevõimet. Trahv määratakse päevamäärdes ühest kuni 120-päevamäärani. Õiglane rahaline trahv võrdub ühe kuuekümnendikuga keskmisest kuusissetulekust, millest on maha arvatud maksud ja tasud. Trahvimäära võivad vähendada ülalpidamiskohustused. Kuu sissetuleku arvutamise peamiseks aluseks on viimati täidetud tulumaksudeklaratsioon. Kui trahvi määramisel ei ole võimalik usaldusväärset tulu teada või see on oluliselt muutunud määratakse rahaline trahv tuginedes maksudeklaratsiooni aruandele. (Rikoslaki, 2014)

Soomes on kasutusele võetud ka alkolukud. Taolise seadme rakendamine on tõhus viis vältida joobes mootorsõiduki juhtimist. Seda kasutatakse vabatahtlikult nii ettevõtete kui ka eraisikute sõidukitel. Joobeseisundis juhtimise eest süüdi mõistetud isik võib paluda karistuse asemel oma sõiduk varustada teatud perioodiks alkolukuga. Tehniliselt on alkoluku näol on tegemist immobilaiseriga, mis hakkab tööle, kui sõidukil on süüde sisse lülitatud. Juhil tuleb anda kõigepealt väljahingatavas õhus proov enne, kui sõidukit käivitada soovib. Üldiselt on alkolukud reguleeritud nii, et sõidukit ei ole võimalik käivitada, kui alkoholisisaldus väljahingatavas õhus on 0,1 milligrammi liitri kohta. See võrdub umbes 0,2 promilli alkoholiga veres. Seade salvestab kõik tegevused juhtplokki, mida on hiljem võimalik kontrollida. (Alkolukkoajokortti, 2014)

Alkoluku kasutamise kohustus võidakse määrata isikule, kes on joores juhtimise või raskes joores juhtimisega politsei poolt kinni peetud. Taotlus alkoluku kasutamiseks tuleb esitada politseisse või hiljem kohtusse. Kohus võib määrata tingimisi karistuse joores juhtimise eest ja määrata alkoluku kasutamine teatud perioodiks kohustuslikuks. (Alkolukkoajokortti, 2014)

1.3. Saksamaa – joobeseisundi tähendus seaduse mõttes ja karistused ning riiklikud mõjutusvahendid

Saksamaal on joobeseisundi piirmäärad erinevad. Eristatakse kerget, keskmist ja rasket joobeseisundit. Teatud mootorsõidukijuhtidel on promillid lubatud ja osadel kehtib nulltolerants. Siinkohal on autori arvates asjakohane märkida ära Saksamaal kohaldatavad alkoholipiirmäärad. (Trunkenheit im Verkehr, 2015)

Alates 1. augustist 2007 kehtib algajatel juhtidel katseajal või kuni 21-aastaseks saamiseni absoluutne alkoholieeld. Joobeseisundis juhtimise korral karistatakse karmilt, kuna tegemist on kuriteoga. Tegu klassifitseeritakse raske kuriteona ja karistatakse mitte ainult rahatrahviga, vaid määratakse lisaks 2 punkti veapunktsüsteemis, ehk „*Flensburgis*“. Saksamaa veapunktsüsteemi kirjeldab lähemalt antud töö alapeatükk 1.3.2 Vastavalt väljakujunenud süsteemile peab seadust rikkunud juht osalema veel koolitusseminaril (maksumus: umbes 300 €) ja esmaste juhilubade aega võib pikendada kuni kaks aastat. Nulltolerants ehk absoluutne alkoholi keeld 0,0 ‰ on kehtestatud seadusega ka äritegevusega tegelevatele mootorsõidukijuhtidele, kes tegelevad inimeste transportimisega (buss, takso). (Trunkenheit im Verkehr, 2015)

0,3 mg/ml juhul kui selle joorega kaasneb ebakindel sõidustiil või õnnetus, on karistuseks juhiloa äravõtmine, rahatrahv ning 7 veapunkti. Enamasti on alla 1,1 mg/ml joobeseisundi tõendamise raske ning seetõttu algavad karistused 0,5mg/ml puhul. 0,5 ‰ veres või 0,25 mg/l väljahingatavas õhus liikluseadust mitte rikkudes määratakse sõiduki juhtimise keeld, kordumise korral suunatakse tervislikule läbivaatusele ja kontrollitakse juhtimissobivust. Alates 1,1 mg/ml puhul on tegu absoluutse sõiduvõimetusega (enne 1990. aasta juunit oli piir 1,3 mg/ml). Kuriteoga on tegemist koheselt, kui lubatud piir on ületatud. Karistuseks on sel puhul juhiloa äravõtmine vähemalt 6 kuuks, rahatrahv vähemalt 30 päevamäära või vangistus ning

7 veapunkti. Juhiloa tagasisaamiseks on tingimata vajalik meditsiinilis-psühholoogiline uuring (nn idioditest). 1,6 % või kaks korda sõiduki juhtimine alkoholijoores meditsiinilis-psühholoogilise läbivaatuse enne juhtimisõiguse saamist. vangistus mitte alla 6 kuu, karistusest tingimisi ei vabastata. Juhiloa äravõtmine mitte alla 2 aasta, üle 2 mg/ml joores puhul juhiloa äravõtmine kuni 5 aastat. (Ahven & Hellep, 2006)

Aastal 1958 loodi Saksamaal „liikluse keskreister” (*Verkehrszentralregister*), mille eesmärgiks seati suurema hulga liikluses osalevate isikute mõjutamine korrektselt käituma. Saksamaa keskreister koos punktisüsteemiga kuulub EUCARIS-esse koos enamike Euroopa riikide juhtimisõigust väljastavate organisatsioonidega (Eucaris, 2015).

Saksamaal kulus kaasaegse veapunktisüsteemi (edaspidi VPS) väljatöötamiseks 28 aastat. Kuna Saksamaal oli liiklusohutuse tase möödunud sajandi kuuekümnendatel aastatel üsna kehv, siis seitsmekümnendate algul otsustati riigi tasandil võtta kasutusele lisaks punktisüsteemile rida toetavaid meetmeid, mis tugineksid teaduslikele alustele. Nõnda hakati rakendama suhteliselt lühikese aja jooksul mitmesuguseid meetmeid, näiteks liikluspsühholoogilised järelkoolitused ja meditsiinilis-psühholoogilised uuringud. (Tallinna Tehnikakõrgkool, 2009)

Punktisüsteem Saksamaal tähendab üleriigilist, kõikidele liikluses fikseeritud seaduserikkumistega isikutele ühtset veapunktide arvestussüsteemi. Igal isikul on võimalus jooksvalt oma liikluskäitumises esineda võivaid vigu jälgida ning õigeaegselt tegutseda. Punktisüsteem on muutunud liiklusohutuse parandamisel väga tähtsaks instrumendiks, omades preventiivset mõju. Liikluses väärkäitumise eest on ettenähtud punktihulk skaalal ühest seitsmeni. Õigusrikkumistest määratakse punktide arv ühest nelja punktini ning väärtegude puhul viiest seitsme punktini. Punktisüsteem pakub rikkumisi toime pannud isikutele erinevaid võimalusi tugimehhanismide näol eesmärgiga vältida 18 punkti kogumist ning selle tõttu juhtimisõiguse kaotamist. Liikluspsühholoogilistes seminarides ning teraapia üksikvormides avatakse liikluseväärkäitumise põhjused ning töötatakse välja strateegiad nende vältimiseks tulevikus. Seejuures võimaldab vabatahtlik osalemine seminaridel vähendada punktihulka. Liikluse keskreistris võetakse vastu seadusepõhiselt sõidukijuhte puudutavaid otsuseid:

- Juhtimisõigust väljastava institutsiooni saadetud juhiloa väljastamisega või äravõtmisega seotud toiminguid, mis lähtuvad punktisüsteemist.

- Trahvikeskusest laekuvaid otsuseid, mille suurus algab 40 EUR-ist või mis on seotud juhtimisõiguse äravõtmisega.
- Kohtu määratud liikluskäitumiskaristusi.

Liikluse keskregistrisse kantud otsuseid kaalutakse ning selle põhjal määratakse ettenähtud kogus punkte lähtuvalt ettekirjutustest, samuti vähendatakse punktihulka ettenähtud korras. Iga rikkumise põhjal ei tehta sissekannet liikluse keskregistrisse. Hoiatused ja rikkumised, mille karistused jäävad alla 40 EUR-i, ei leia sissekandmist. Juhul, kui kellelgi on *Flensburgis* asuvas liikluse keskregistris punkte, võib ta vähendada oma punktikogust vabatahtliku liikluspsühholoogilise seminari läbimise kaudu või liikluspsühholoogilisel nõustamisel osalemise kaudu. (Tallinna Tehnikakõrgkool, 2009)

Noored juhid on liikluses kõige suurem riskigrupp ja nende poolt põhjustatud liiklusõnnetused lõppevad enamasti traagiliselt. Riigid, kes kasutavad üksiksekkumist on riskigripi kuuluvaid isikuid suutnud rohkem mõjutada seaduskuuleka käitumise poole. Saksamaal tegeletakse noorte juhtidega individuaalselt, erinevate rikkumiste korral toimub erinev nõustamine. Inimkäitumisel on kaks normi, mis reguleerivad nende käitumist: seaduse järgimine ja mitteametlik sotsiaalne kontroll ehk grupinorme ja reegleid suunav käitumine. (Scade & Schlag, 2013)

Euroopas varieeruvad joobes sõidukijuhtimise eest ette nähtud karistused väga suurtes piirides. Mõnes riigis võib sõidukijuhtimise õiguse ära võtta paariks kuuks, teistes on aga miinimumiks üks aasta ning ülempiiri pole; rahatrahv võib ulatuda mõnesajast eurost tuhandete eurodeni ning vabadusekaotusliku karistuse pikkus mõnest päevast paljude aastateni. Samal ajal ei ole võimalik täheldada kindlaid seaduspärasusi liiklusohutuse ja karistuspraktika ranguse vahel (Ahven & Hellep, 2006)

2. UURIMUSTÖÖ METOODIKA

Kasutatav uurimismetoodika käsitleb kvantitatiivset andmekogumismeetodit ja statistilist kvantitatiivse andmeanalüüsi meetodit. Tegemist on empiirilise uurimusega, mille andmekogumismeetodina kasutatakse ankeetküsitluse läbiviimist Põhja ja Lõuna prefektuuri haldusterritooriumil alkoholi piirmäära ületamise eest karistada saanud sõidukijuhtidele. Statistilise andmeanalüüsi eesmärgiks on hinnata Põhja ja Lõuna prefektuuri territooriumil alkoholi piirmäära eest määratud karistusi. Autor pidas oluliseks välja selgitada, milline karistuse liik aitab kaasa liikluskultuuri parandamisele. Uurimuse käigus kogus autor andmeid ankeetküsitluste ja intervjuude kaudu.

2.1. Ankeetküsitluse ja intervjuude metoodika ja valim

Käesoleva lõputöö ankeetküsitluse sihtgrupiks olid väärteokorras karistada saanud isikud, põhjuseks sõiduki juhtimine alkoholi piirmäära ületavas seisundis. Autor küsitles väärteotsuse kätte saanud isikuid alates 10. jaanuarist kuni veebruari lõpuni 2014. Küsitlusele vastamine oli anonüümne ja vabatahtlik. Küsimuse järel oli jäetud täpsustamiseks tühi rida, mis ühtlasi andis vastajale võimaluse vabas vormis küsimusele vastus anda. Küsitluse ankeet koosnes enamasti valikvastustega küsimustest ning kokku oli 19 küsimust. Küsimustik algas autori sissejuhatava pöördumisega. Järgnesid küsimused vastaja tausta kohta üldiste tunnuste põhjal, iseloomustamiseks vastaja profiili (vanus, sugu, haridus), alkoholihoobes juhtimise kohta ja millised peaks olema määratud karistused. Küsimused puudutasid eelkõige hoobes juhtimise eest kohaldatavaid karistusi ja testi alkoholisõltuvuse kohta. Ankeedi lõpus oli vastajale jäetud märkuste lahter omapoolsete kommentaaride, mõtete või tagasiside väljendamiseks (LISA 1).

Struktureeritud intervjuu ehk ankeetintervjuu koosnes kaheksast küsimusest. Intervjueeritavate valikul lähtus autor joobeseisundis ja alkoholi piirmäära ületavate sõidukijuhtide temaatikaga kokkupuudet omavate isikute aspektist. Ekspertintervjuude valimiks olid ametnikud erinevatest ametiasutustest. Eesmärgiks oli saada erinevate organisatsioonide esindajatelt hinnanguid, ettepanekuid ja arvamusi joobeseisundis mootorsõiduki juhtidele määratud karistuste ning muude riiklike mõjutusvahendite kohta. Intervjuude tegemisel lähtus autor põhimõttest, et

ettepanekud oleksid asjakohased ja tõepärased, sel põhjusel valis autor intervjuueeritavateks oma eriala professionaalid, kelleks olid esindajad järgnevatest organisatsioonidest: Politsei- ja Piirivalveamet, Justiitsministeerium ja Maanteeamet.

Eesmärgiks oli läbi viia intervjuud suuliselt või eelnevalt kokku leppides kirjaliku küsitluse kaudu. Suuliselt läbi viidud intervjuud autor lindistas ning hiljem transkribeeris.

Liiklusvaldkonnast hinnangu saamiseks intervjueriti Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna prefektuuri Valga Politseijaoskonna vanemliikluspolitseiniku Kaimar Karmi (Karm) (edaspidi Valga PJ vanemliikluspolitseinik). Eesmärgiks oli saada politseiametniku nägemus alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtidele probleemile lahenduse leidmiseks ja karistuste osas ettepanekute tegemiseks. Küsitlusele vastas Kaimar Karm e-posti teel 2014.a. jaanuaris (LISA 2).

Erinevate hinnangute saamiseks liiklusohutuse valdkonnast küsitles autor Justiitsministeeriumi Tartu Maakohtu kohtunikku/kohtumaja juhti Rutt Teeveri (Teever) (edaspidi Tartumaa maakohtu kohtunik), kelle peamiseks ülesanneteks on joobeseisundis juhtidele karistuste määramine ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide kaebuste lahendamine. Küsitlusele vastas Rutt Teever kirjalikult e-posti teel 2014.a. jaanuaris (LISA 3).

Koostöös teiste ametkondadega tegeleb alkoholi piirmäära ületanud mootorsõidukijuhtidega ka Maanteeamet, mistõttu küsitles autor Maanteeameti Lõuna regiooni liiklusvaldkonna juhti Raimo Ronimoisa (Ronimois) (edaspidi MNT Lõuna regiooni juhataja). Küsitlusele vastas Raimo Ronimois 2014.a. veebruaris suuliselt, mille autor lindistas. (LISA 4)

2.2. Väärteokaristuste analüüsimise meetodika

Töö autor kasutas Lõuna ja Põhja prefektuuri andmete omavaheliseks võrdluseks ALIS(MIS) andmebaasis olevaid statistilisi andmeid. Antud andmeid analüüsiti analüütikute poolt andmetöötlusprogrammis Microsoft Office Excel 2013. Analüüsiti 2011.- 2014. aastal alkoholi piirmäära ületamisega seotud väärteomaterjale, võrreldi

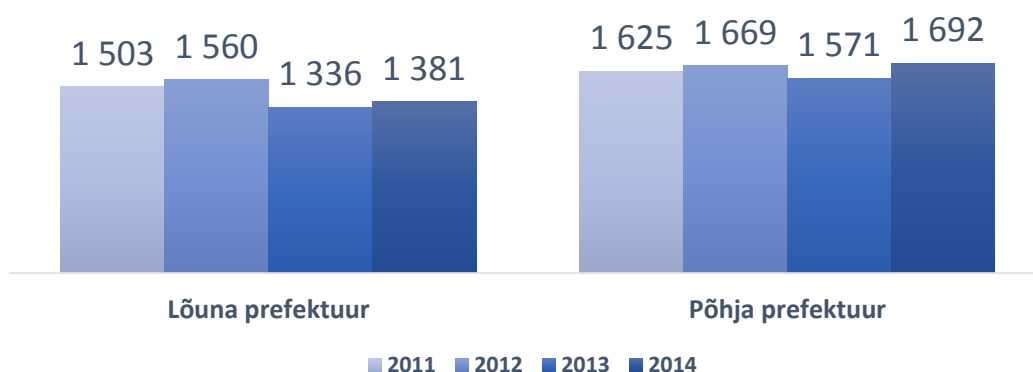
saadud tulemusi aastate lõikes, et teha järeldusi karistuste osas ja tuua välja võimalikud erinevused.

Statistiliste andmete analüüsis selgitati välja prefektuuride lõikes millised karistused on määratud LS § 224 rikkumiste eest, millised on määratud karistuste erinevused prefektuurides, kui suur on keskmine rahatrahv, kui suur oli keskmine määratud arestipäevade arv, kui palju on kohaldatud juhtimisõiguse äravõtmist, kui palju on korduvalt rikkumisi toime pannud isikuid jne.

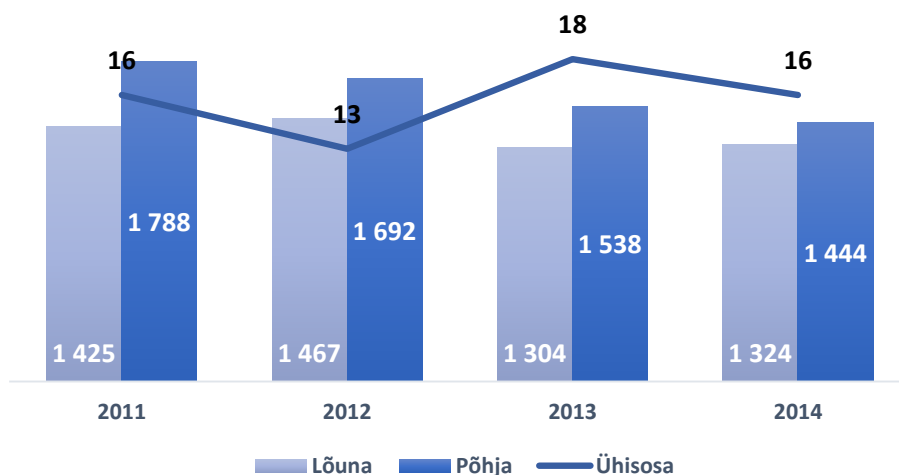
3. UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS.

3.1. Väärtekaristuste analüüs andmestiku põhjal.

Esmalt on analüüsitud Lõuna ja Põhja prefektuurides 2011-2014 avastatud alkoholi piirmäära ületamise juhtumite koguhulki. Andmetest nähtuvalt on mõlemas prefektuuri avastatud rikkumiste avastamise tase kõigi aastate lõikes stabiilne. Seega on kohaldatavad karistused suutnud vältida rikkumiste hulga kasvu kuid ei ole samas ei rikkumiste arvu oluliselt vähendanud. Vastavad andmed on välja toodud alljärgneval joonisel.

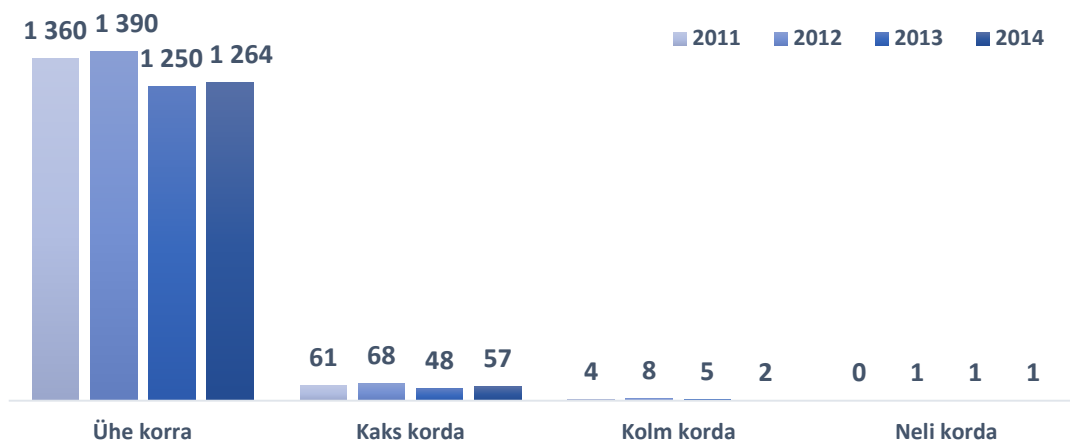


Joonis 1. Registreeritud LS § 224 (LS § 74'19) rikkumised Lõuna ja Põhja prefektuuris perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015



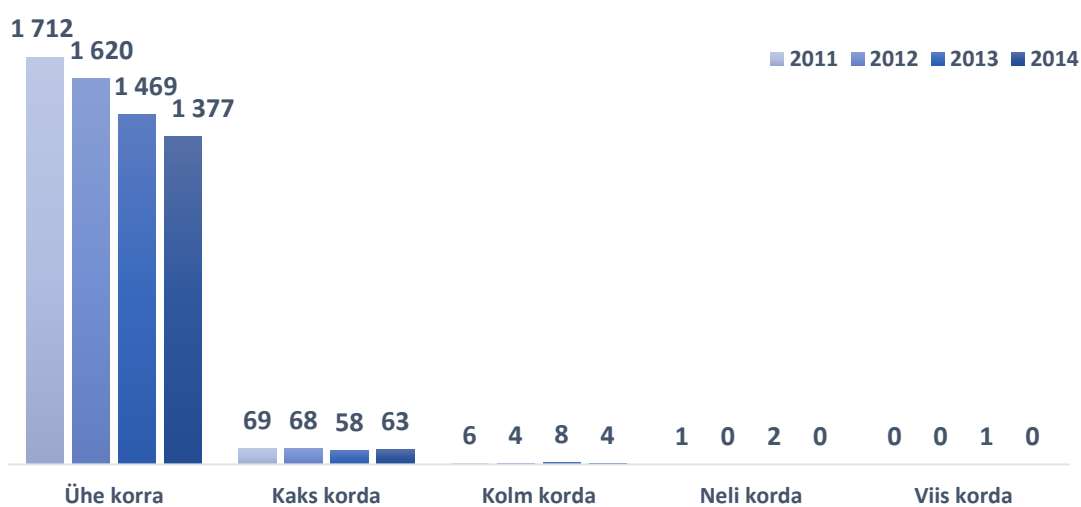
Joonis 2. Tabatud isikud Lõuna ja Põhja prefektuuris perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Prefektuuriti registreeriti Põhja prefektuuris 21% rohkem väärteguseid. Samas on mõlemas prefektuuris aastaga väärtegade arv langenud (vastavalt Lõunas -12% ja Põhjas -9%). Vaadeldes pikemas perspektiivis väärtegade avastamist, torkab silma, et Lõuna prefektuur on kolme eelneva aasta keskmisega võrreldes piirmäära ületanud juhte tabanud 5% vähem.



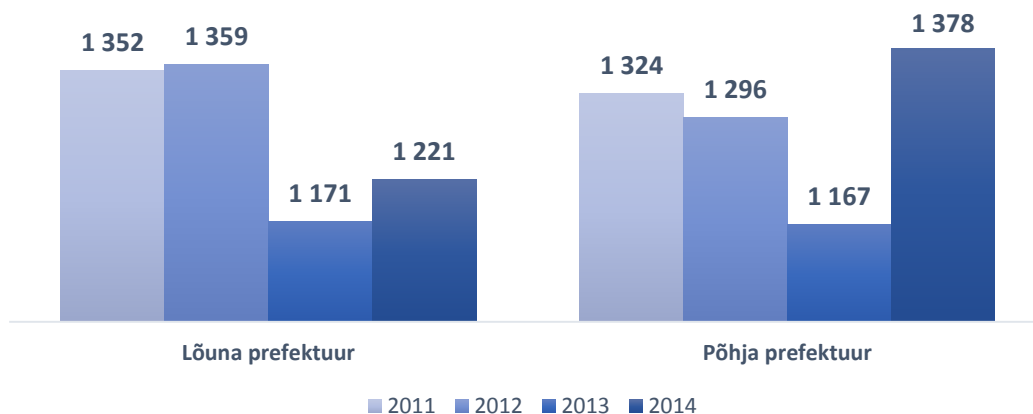
Joonis 3. Korduvrikkujate arv korduvuse järgi Lõuna prefektuuris. Allikas: Politseija Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Joonis 3 Korduvrikkujate keskmine osakaal perioodi jooksul Lõuna prefektuuris 4,4% Ühekordsete rikkujate arv, on jäänud suhteliselt ühtlaseks vähenenud viimastel aastatel Näiteks 2014. aastal tabati Lõuna prefektuuris 1264 esmarikkujat, samas 57 isikut, kellel oli see 2014. aastal juba teine rikkumine ja 1 isik, kes oli politseihuviorbiidis antud rikkumisega 4 korda.



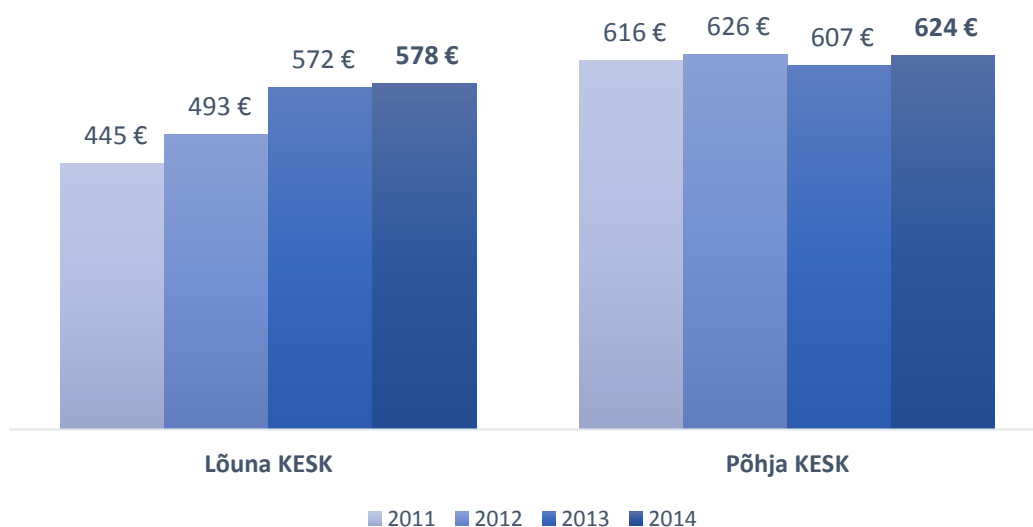
Joonis 4. Rikkujate arv korduvuse järgi Põhja prefektuuris. Allikas: Politseija Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Joonisel 4 Korduvrikkujate keskmine osakaal perioodi jooksul Põhja prefektuuris 4,1%. Ühekordsete rikkujate arv on aasta-aastalt vähenenud. 2014. aastal näitasid tõusu teist korda rikkumisega politsei huviorbiidis olnud isikud. Ühesugune korduvrikkujate osakaal mõlemas prefektuuris näitab seda, et alkoholi piirmäära ületanud juhtide käitumismuster on poolles Eestis sarnane.



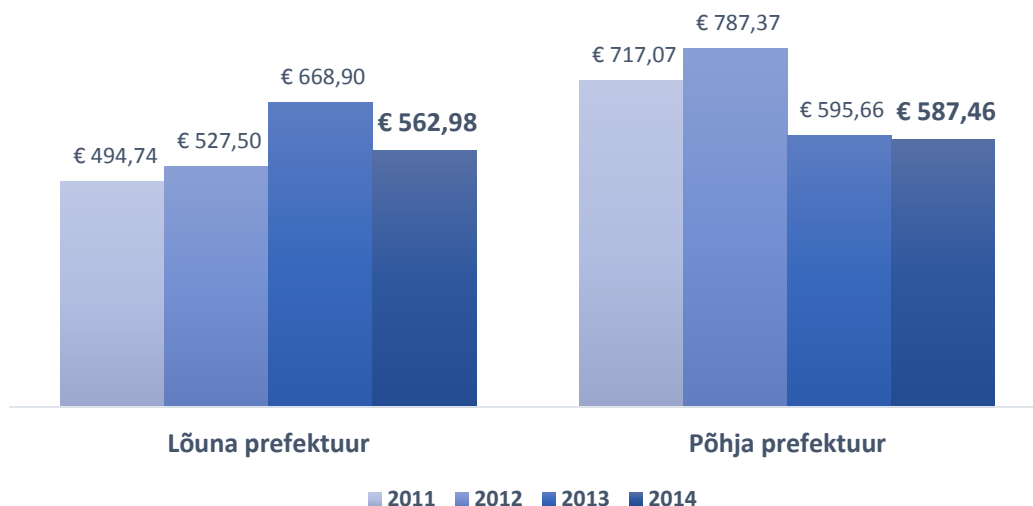
Joonis 5. Määratud rahatrahve perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Jooniselt 5 selgub, et 2014. aastal võrreldes 2013. aastaga määrati rohkem rahatrahve, kui avastati joores juhte. Lõuna prefektuuris 4% ja Põhja prefektuuris 18% juhtudel rohkem. Üldiselt määrati 83% kõigist juhtumitest avastatud isikule rahatrahv, ülejäänutele taotletakse üldjuhul aresti või kohaldatakse juhtimisõiguse äravõtmist ilma rahatrahvita.



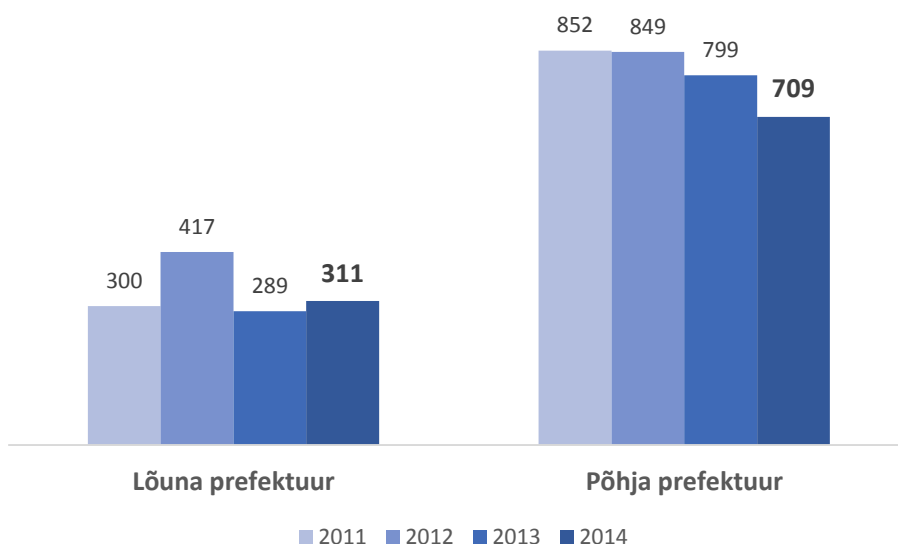
Joonis 6. Rakendatud keskmised rahatrahvid rikkumise LS § 224 (LS § 74'19) eest. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Jooniselt 6 Selgub, et Lõuna prefektuuris on keskmine rahatrahv mõnevõrra tõusnud. Põhja prefektuuris on jäänud aga suhteliselt samale tasemele, olles pidevalt keskmiselt üle 600€. Lõuna prefektuuris määratud rahatrahvide keskmise kasv on seotud PPA karistuspoliitika ühtlustamisega, mille eesmärgiks on seatud, et rikkumiste eest peab rahatrahvi suurus Eestis olema võimalikult ühetaoline.



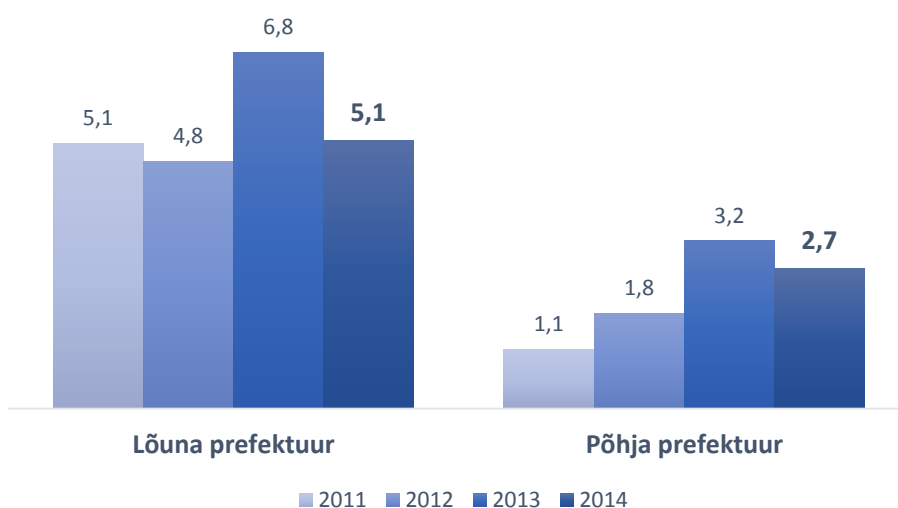
Joonis 7. Rakendatud keskmine rahatrahvisumma korduvrikkumise puhul. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Lõuna prefektuuris 2014. aastal keskmine rahatrahvisumma vähenes võrreldes 2013. aastaga. Põhja prefektuuris jäi see samale tasemele. Enamustel aastatel on korduvrikkujad saanud keskmiselt suurema rahatrahvi kui kõigile määratud rahatrahvide keskmine. Nii Lõuna kui Põhja prefektuuris on viimasel aastal korduvrikkujale määratud rahatrahv hoopis väiksem – Lõuna prefektuuri puhul saab seda asjaolu selgitada sellega, et rohkem on rikkujatele väärteoaresti taotletud.



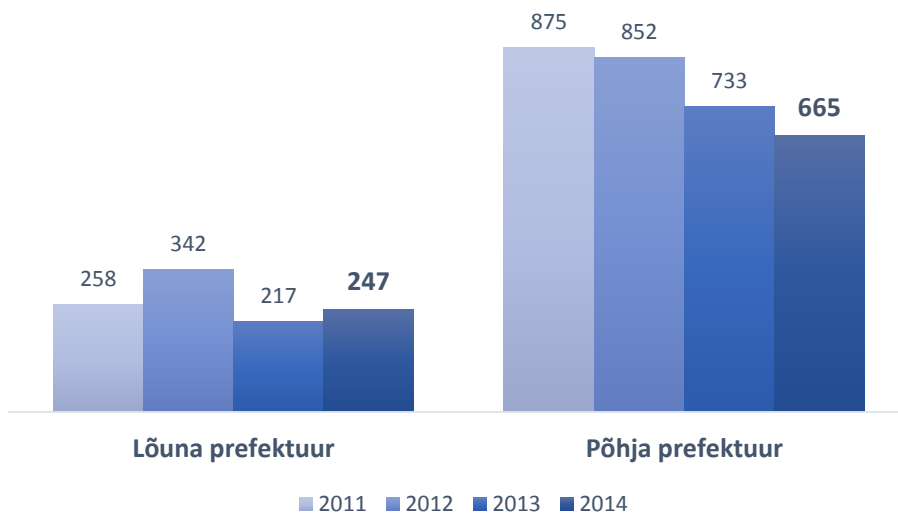
Joonis 8. Arestide rakendamised prefektuurides perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei- ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Areste rakendati Lõuna prefektuuris 2014. aastal 8% rohkem kui 2013. aastal. Samas Põhja prefektuuri arestide määramine on alates 2011. aastast langustrendis. Arestide taotluses on kahe prefektuuri praktikas ilmselge erinevus. Läbi aastate on Põhja prefektuuris (pigem kohtus) määratud 42-52% rikkujatele aresti, Lõuna-Eestis on vastav näitaja olnud 20-27% vahel. Seega on rikkujal poole suurem tõenäosus Põhja-Eestis kohtus karistus saada.



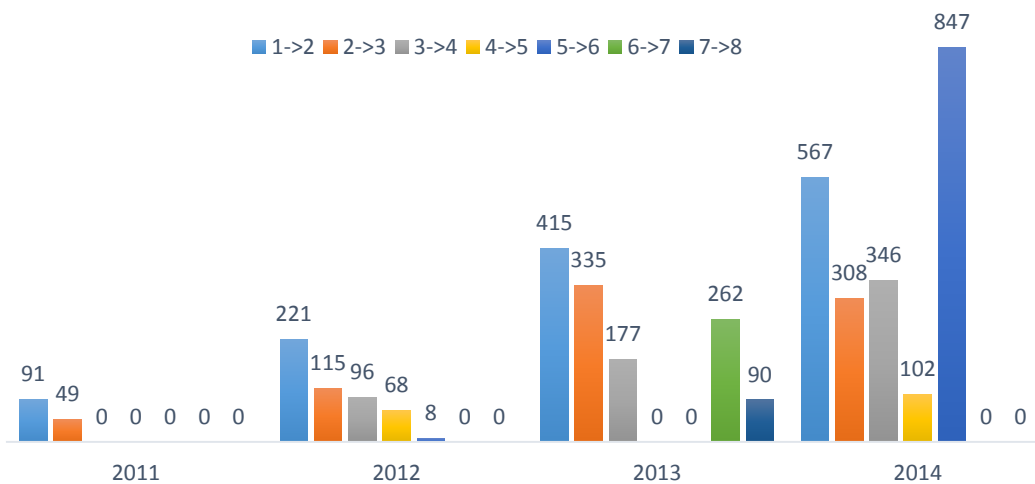
Joonis 9. Keskmine rakendatud arestipäevade arv prefektuurides perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei- ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

Kohtupraktika näitab seda, et Põhja-Eestis kohtusse sattunud on tõenäosus saada poole lühem karistus kui Lõuna-Eestis.



Joonis 10. Rakendatud eriõiguste äravõtmisi prefektuurides perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015

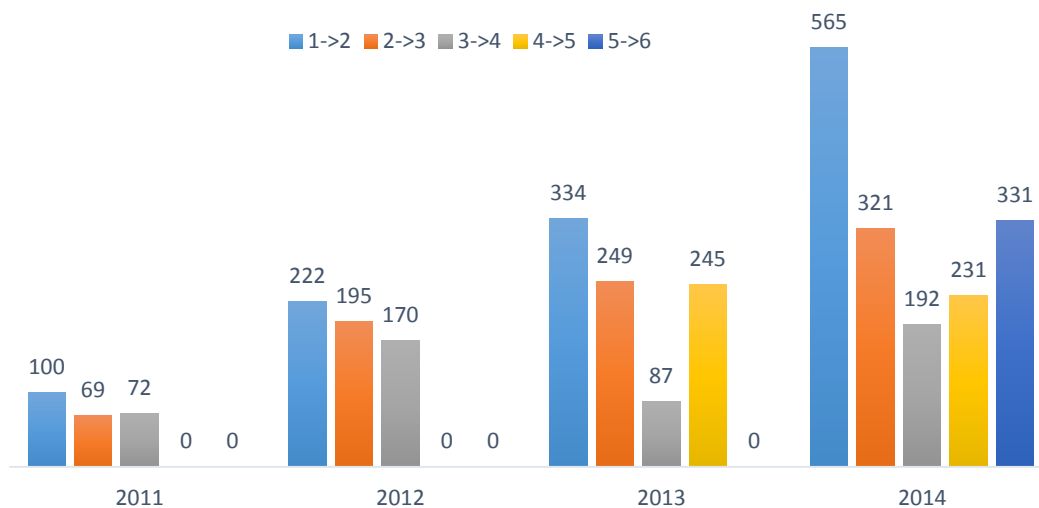
Jooniselt 10 võib välja lugeda, et Lõuna prefektuuris rakendati 2014. aastal eriõiguste äravõtmisi 13% rohkem kui 2013. aastal. Samas Põhja prefektuuris on meetme rakendamine alates 2011. aastast olnud langustrendis. Põhja prefektuuri karistuspraktika kohaselt on juhtimisõigust ära võetud 39-47% juhtudest, Lõuna prefektuuris 16-22%.



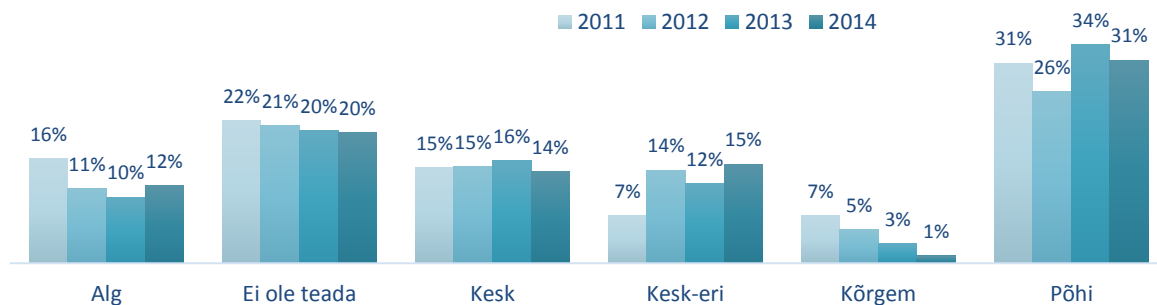
Joonis 11. Kahe rikkumise vahele jääv keskmine päevade arv vastavalt rikkumisele Lõuna prefektuuris.

Joonis 11 väljendab seda, mitu päeva jääb kahe rikkumise vahele vastavalt toimumise aastal ja rikkumise korrale. Jooniselt võib välja lugeda, et 2011. aastal jäi esimese ja teise rikkumise vahele keskmiselt 91 päeva. Samas 2012. aastal jäi 221 päeva. 2014. aastal jäi aga viienda ja kuuenda rikkumise vahele 847 päeva. See

tähendab et 5-s rikkumine pandi toime ligi 2 ja rohkem aastat tagasi ehk 2011. aasta keskpaigas. 2013. aastal võib märgata, et 3-4 ja 4-5 keskmine päevade arv on null. Samas seitsmes rikkumine on olemas. See tähendab seda, et 2013. aastal 3-s ja 4-s ning 6-s ja 7-s rikkumine pandi keskmiselt toime suhteliselt samal ajal (+/- paar päeva).

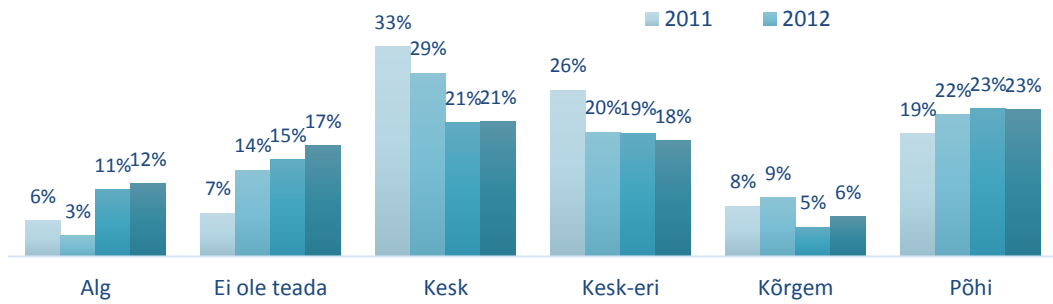


Joonis 12. Kahe rikkumise vahele jääv keskmine päevade arv vastavalt rikkumisele Põhja prefektuuris.



Joonis 13. Korduvrikkujate hariduse osakaal kõigist korduvrikkumistest aastate lõikes Lõuna prefektuuris.

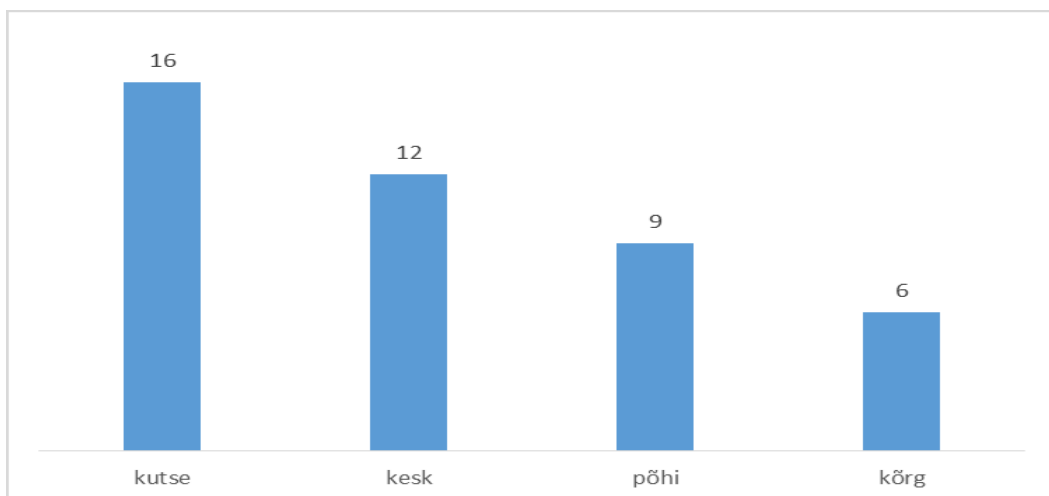
Jooniselt 13 on näha, et enim on korduvrikkujate seas põhiharidusega isikuid, kelle osakaal on langenud. Samas on tõusnud algharidusega ja kesk-eri haridusega rikkujate osakaal.



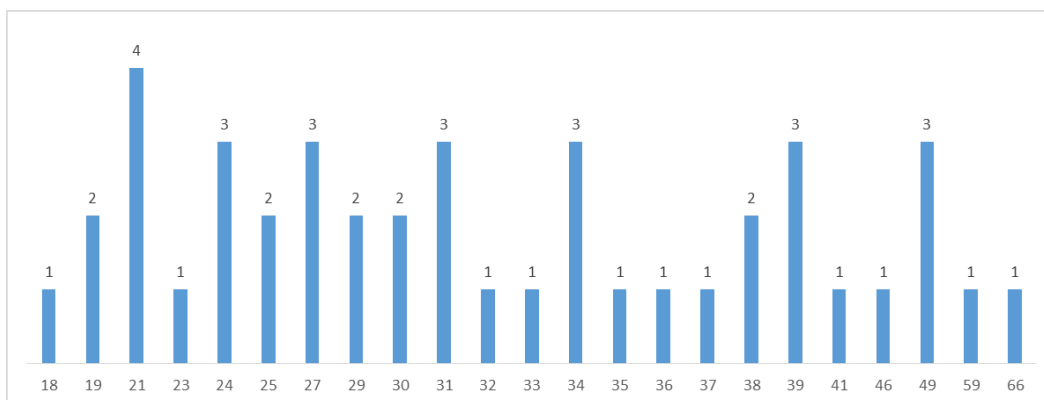
Joonis 14. Korduvrikkujate hariduse osakaal kõigist korduvrikkumistest aastate lõikes Põhja prefektuuris

3.2 Küsimustiku ja intervjuude analüüs

Küsitluslehtede analüüsil ilmnas, et politseis väärteteotsuse kätte saanud isikud jäävad liiga napisõnaliseks ning jätavad olulistele küsimustele vastamata. Taoline ankeetküsimustele vastamise viis ei andnud autorile piisavalt vajalikku informatsiooni, mis oleks võimaldanud teha terviklikku analüüsi. Autor andis isikutele küsimustele vastamisel võimaluse märkida mitu varianti, mis aga küsitluse tulemuste hilisemal hinnangu andmisel osutus mõneti ebaotstarbekaks. Lisaks jäi iga küsimuse järele vaba rida soovi korral täpsustamiseks. Kokku vastas küsitlusele 44 inimest kellest 90% moodustasid mehed ning 10% naised, enim oli vastanute hulgas kutseharidusega inimesi (joonis 15).

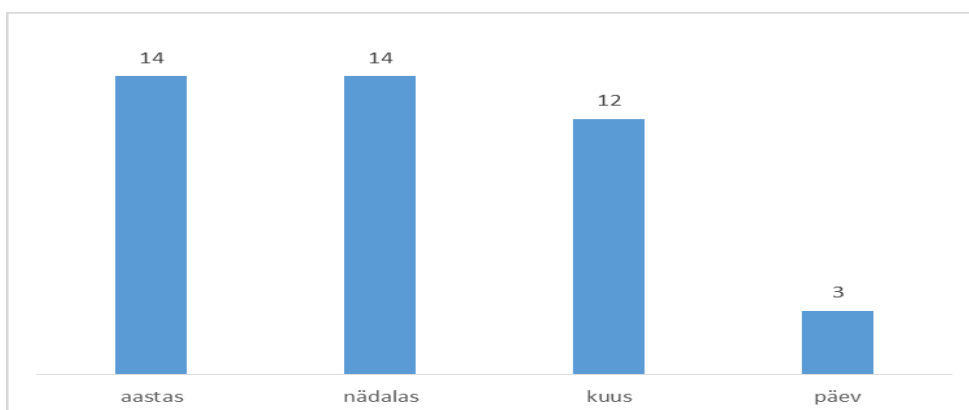


Joonis 15. Küsimustikule vastanud isikute haridus



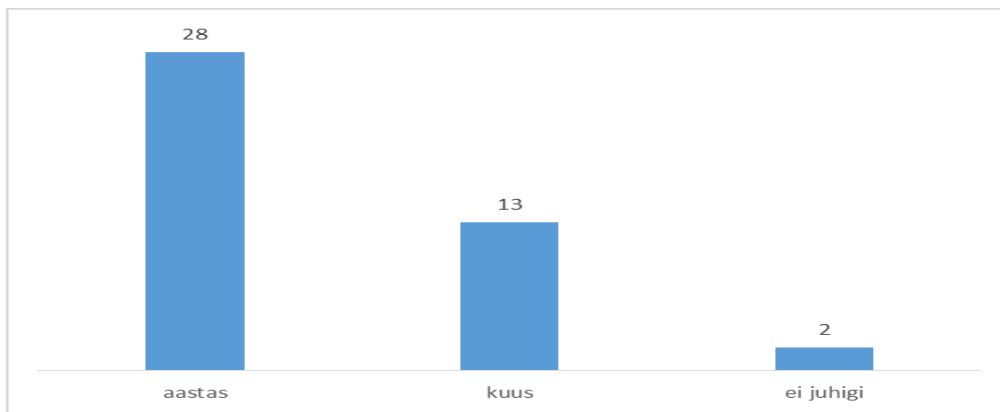
Joonis 16. Küsimustikule vastanud isikute vanuseline jaotus

Kuna vastanud isikud olid väga erinevates vanustes, jagas autor need kahte rühma. Noorimaks vanuseklassiks olid inimesed vanuses 18-31, kuhu kuulus kõige rohkem vastanuid ja teise rühma moodustasid inimesed vanuses 32-68 (vt joonis 16).



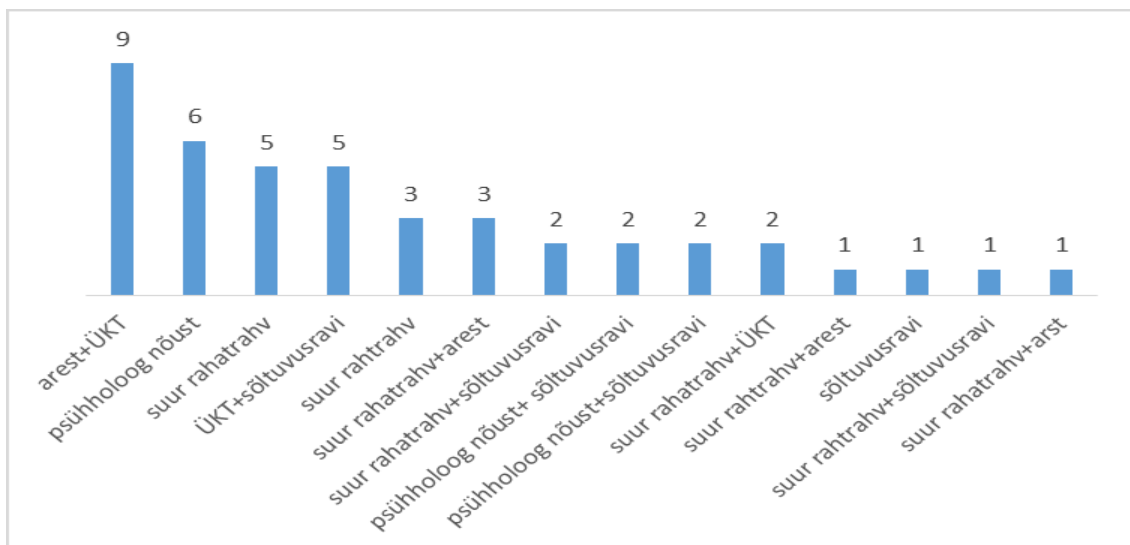
Joonis 17. Küsimustikule vastanud isikute liiklusseaduse rikkumiste tihedus

Küsimusele „Kui tihti panete toime liiklusseaduse rikkumisi“ vastanutest 14 rikub liiklusseadust aastas ja nädalas vähemalt korra ja 12 inimest korra nädalas (joonis 17).



Joonis 18. Alkoholihoobes sõiduki juhtimise sagedus

Peamisele küsimusele „Kui sagedasti juhite sõidukit alkoholihoobes“ vastas enam, et korra aastas juhitakse sõidukit alkoholihoobes, mis on üsna suur ja vastab autori arvates reaalsusele (vt joonis 18). Antud küsimusele vastasid ka eksperdid sarnaselt. Tartumaa maakohtu kohtunik: *“Arvan, et suurem enamus inimesi ei istu iialgi joobes autorooli, kuid teatud hulk inimesi teeb seda korduvalt.”*

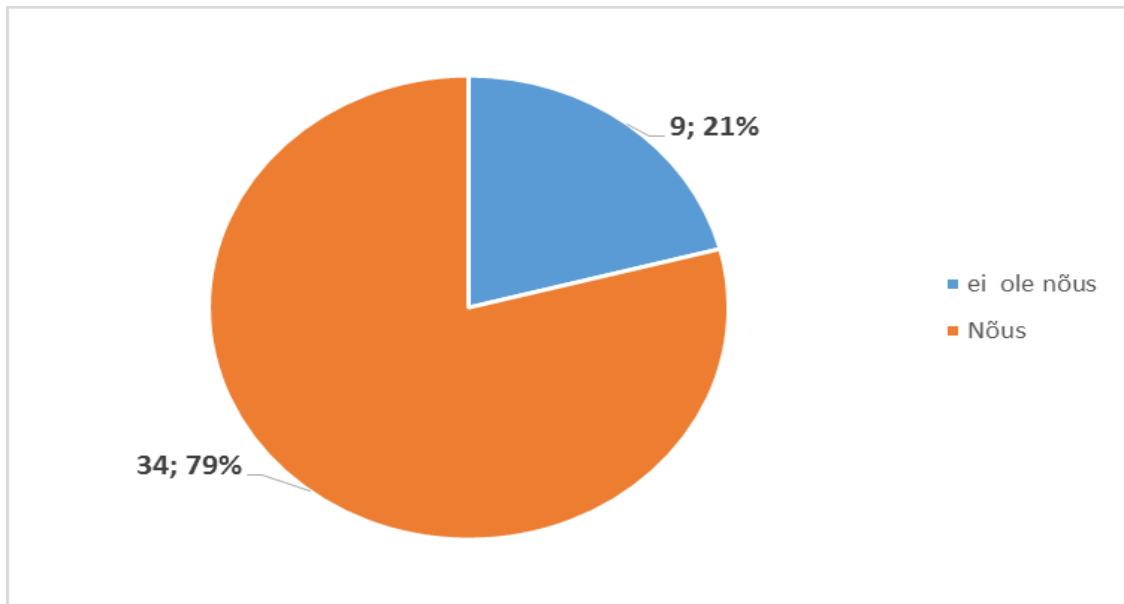


Joonis 19. Seaduskuulekalt käituma panevad karistused

Küsimusele “Teie arvates paneks seaduskuulekalt liikluses käituma“ vastati küsitletute seas järgnevalt: arest + ÜKT, psühholoogi nõustamine ja sõltuvusravile suunamine. Eksperdi arvamus karistuste kohapealt ühtis vastanute omaga. Valga PJ vanemliikluspolitseinik: *“Momendil peab järelkoolituse läbima ainult see juht, kes omab esmast juhuluba ja kellelt see on karistusena ära võetud. Meditsiinilis-psühholoogiline nõustamine võiks/peaks olema **kohustuslik kõigile**”*

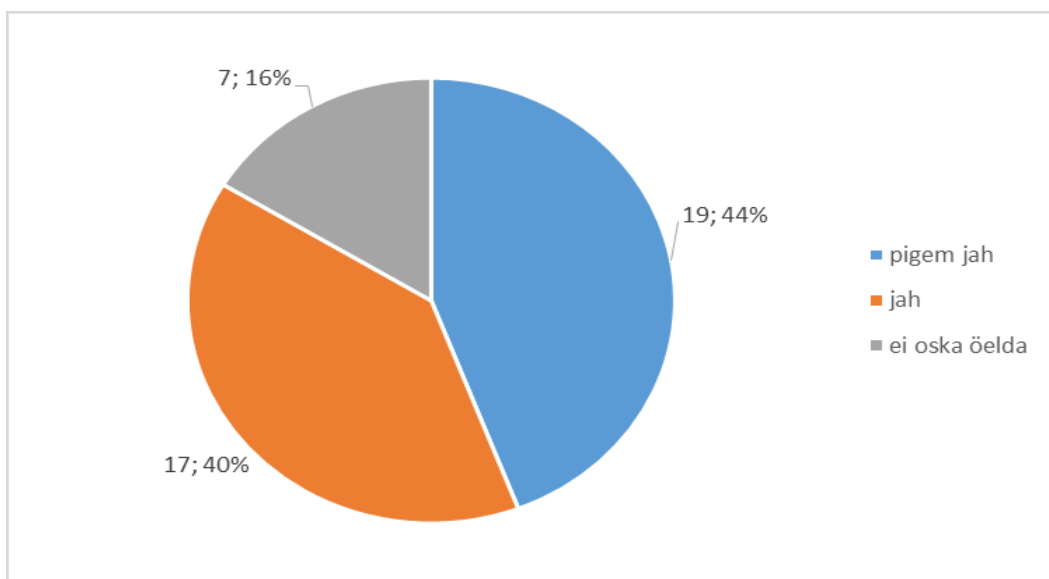
mootorsõidukijuhtidele, kes panevad toime üliohtliku liiklusteo (nt oluline kiiruseületamine, raskete tagajärgedega liiklusõnnetuse põhjustamine, joores juhtimine). Järelkoolituse eesmärk on ju juhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamise protsessi.“

MNT Lõuna regiooni juhataja: “Kontrollimise osakaal võiks olla suurem ja politseid rohkem tänavatel ja teedel olla. Juhtide harjumusi peaks muutma ja kujundama, et nad teist moodi käituksid. Liikluskasvatus peaks alguse saama juba lapsepõlves (lasteaiast, koolist).“



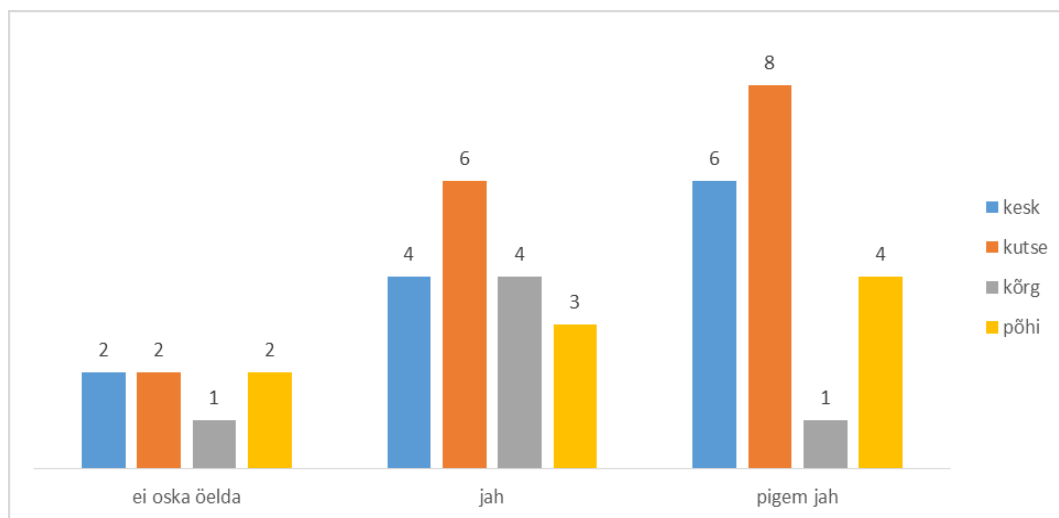
Joonis 20. Joores seisundis isiku takistamine rooli taha istumast

Küsimusele “Kas olete nõus takistama, kui joores juht rooli taha istub ja sõidukit juhtima hakkab k.a Teie tuttavatest keegi“ vastas enamus inimesi, et ollakse nõus takistama ja kõigest alla veerandi ei ole nõus seda tegema.



Joonis 21. Kaasliiklejaid arvestav hoiak ja seaduskuulekas käitumine.

Kas olete nõus panustama liiklusesse omapoolse seaduskuuleka käitumise ning kaasliiklejaid arvestava hoiakuga?



Joonis 22. Seadusekuulekalt käitumise panustamine haridustasemete kaupa

Joonisel on näha haridustasemete kaupa, kes oleks nõus panustama liikluses seadusekuulekamalt käitumisse. On näha, et kutseharidusega inimesed tunduvad olevat aktiivsemad. Selle põhjus võib aga olla, et kutseharidusega inimesi oli vastanute hulgas enim.

3.3 Järeldused ja ettepanekud

Töö autori poolt püstitatud uurimisküsimustele saadud lahenduste põhjal järeldub tervikuna, et:

- olemasolevate meetmete (karistusõiguslikud sanktsioonid) hulgas ei leidu taolisi mõjutusvahendeid mis oma tõhususelt teisi selgelt ületaks;
- praegusel ajal rakendatavad sanktsioonid omavad küll mõju selleks , et olukord alkoholi piirmäära ületamise ja jooles juhtimise ennetamise ning tõkestamise osas püsiks teataval stabiilsel tasemel - olukord ei ole töös uuritud aastate kestel märkimisväärselt halvenenud. Samas ei ole kõnealune olukord ka paranenud.

Seega on ilmne, et töös käsitletud probleemile tuleb pöörata rohkem tähelepanu riigi tasandil, kaasates selleks ka erinevaid asjaomaseid riigisektori väliseid

organisatsioone (kodanikuühendused, MTÜ-d jt). Eesmärk oleks vähendada alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide arvu liikluses ja tegeleda rohkem probleemsete isikutega. Statistiliste andmete kogumisega peaks tegelema iga-aastaselt ja pikema aja jooksul. Alkoholi tarbimine enne sõiduki juhtima asumist on mingil määral probleem kogu ühiskonnas ja sellega tegelemine on pikaajaline protsess. Seega ei saa autori arvates olla selle probleemi lahendamiseks ühte universaalset lahendust. Siinkohal teeb autor lõputöö raames kogutud andmete ja nende analüüsi järeldustele tuginedes järgmised ettepanekud:

- Taadeldud indikaatorvahendite kasutamine sõidukis peaks olema seadusega reguleeritud ja olema kohustuslik. Paljudel juhtudel ei osata oma seisundit hinnata ja enamikel juhtudel polegi võimalust joovet kontrollida. Meelelahutusasutustes peaks olema statsionaarsed alkomeetrid, mida inimesed võimalusel kasutada saaksid.
- Järelkoolituse läbimise kohustus kohaldada kõigile alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtidele, mitte ainult esmase juhiloaga juhtidele. Joobeseisundis või narkojoobes sõidukit juhtinud isikutele võiks samuti järelkoolitus olla kohustuslik. Alkoholi tarvitanud juht kujutab liikluses väga suurt ohtu nii endale kui ka kaasliiklejatele. Siinkohal teeb autor ettepaneku kehtestada seadusega järelkoolituse kohustus kõigile alkoholi piirmäära ületanud juhtidele k.a alkoholijoobes juhtidele. Tegelikult ei tohiks selliste rikkumiste korral piirduda ainult karistuse määramisega. Karistamine ei ole ainuke lahendus, inimestega tuleks tegeleda ja läbi viia nõustamiskoolitusi. Oluline oleks mõjutada kõigi seadust rikkunud juhtide suhtumist nii, et isik samalaadseid rikkumisi edaspidi toime ei paneks.
- Kasutusele tuleks võtta veapunktsüsteem, mille kohta on materjalid välja töötatud ja mida oleks võimalik rakendada. Teatud arvu punkte saanud sõidukijuht peaks automaatselt läbima koolituse, käima psühholoogilisel nõustamisel või uuesti sooritama teooriaeksami. Juhile antakse võimalus teatud aja jooksul läbida koolitus või osaleda nõustamisel. Kui aga mingil põhjusel ei osaleta on tagajärjeks juhtimisõigus peatamine.
- Suuremat tähelepanu tuleb pöörata mootorsõidukijuhtidele, kellel on alkoholsõltuvus või psühholoogilised ja füsioloogilised iseärasused. Autor peab oluliseks nendega tegelemist ja neile tähelepanu pööramist, kuna sellistel isikutel on kõrgem risk joobeseisundis sõidukit juhtida. Iga isik peaks

suutma ennast kontrollida alkoholi tarbimise osas. Protsessi tuleks kaasata meditsiinivaldkonna spetsialistid, psühholoogid ja eksperdid, kes annaksid hinnangu, kas isik üldse võib juhtimisõigust omada ja mootorsõidukit juhtida. Inimesed, kellel esineb probleeme tavaelus on liikluses samuti probleemsed. Ühiste kokkulepitud normide vastu eksitakse. Probleemid saavad alguse pereelus ja töökeskkonnas ning kajastuvad liikluses. Sekkuda tuleks juba siis, kui esimene rikkumine toime pannakse. Sellised tegevused on aeganõudvad, kuid selle toimimise korral saaksime rohkem probleemsete juhtidega tegeleda ja jõuda peaesmärgini - vähendada alkoholi piirmäära ületanud juhte liikluses.

KOKKUVÕTE

Lõputöö autor kirjutas oma töö teemal „Karistuse mõju alkoholi piirmäära ületanud mootorsõidukijuhtidele Lõuna ja Põhja prefektuuris“. Töö teemast lähtudes püstitas autor kolm eesmärki.

- 1) Uurida ajavahemikul 2011-2014 Lõuna ja Põhja prefektuuri poolt alkoholipiirmäära ületanud sõidukijuhtidele määratud karistusi ning nende karistuste võimalikku mõju kõnealuste rikkumiste toimumise dünaamikale.
- 2) Uurida alternatiivsete, mittekaristuslike mõjutusmeetodite rakendamise võimalikkust ja efektiivsust alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide arvu vähendamiseks.
- 3) Analüüsida uurimistulemusi ja pakkuda selle põhjal lahendusi tõhusamate mõjutusmeetodite leidmiseks ja kohaldamiseks.

Eesmärkide saavutamiseks viis autor Lõuna ja Põhja prefektuuri väärteo otsuse kätte saanud isikute seas läbi ankeetküsitluse. Probleem alkoholi piirmäära ületanud juhtidega on autori arvates väga suur, kuid küsimustele vastamisel isikud päris tõepäraselt ei vastanud. Siiski võimaldasid ankeetküsitlustest saadud vastused teha esialgseid järeldusi, millised karistused avaldavad mõju ja täidavad oma eesmärgi. Küsimustikele vastanud isikud arvasid, et rahatrahviga karistamine ei ole ainuke mõjutusvahend, vaid kohaldada tuleks ka ÜKT-d, psühholoogilist nõustamist ja sõltuvusravile suunamist. Küsimustiku teises osas soovis autor infot isikute alkoholisõltuvuse probleemidest. Enamus küsimustele vastanud isikutel oli tervist ohustav või tervist kahjustav tarvitamise risk ja suurem oht tervisehäirete tekkeks.

Hinnangute kogumiseks küsitles autor intervjuude kaudu nii suuliselt kui kirjalikult ametnikke ja spetsialiste, kes alkoholi piirmäära ületanud juhtidega oma töös kokku puutuvad. Spetsialistide ja ametnikega läbiviidud intervjuudes leidis kinnitust asjaolu, et alkoholi piirmäära ületanud juhtide mõjutusvahendid oleks meditsiinilis-psühholoogiline nõustamine ja sõltuvusravile suunamine. Spetsialistide arvates oleks ka karistuste individualiseerimine oluline.

Kokkuvõtteks võib öelda, et küsimustiku ja intervjuu eesmärk sai saavutatud, vastustest saab teada, millised karistused avaldavad mõju ja kuidas mõjutada isikuid karistustest järeldusi tegema. Muuta oleks vaja karistuspoliitikat ja võtta kasutusele teistsugused meetodid rikkujate mõjutamiseks.

Liiklusohutuse parandamiseks ning leidmaks, milline peaks olema efektiivne karistusesüsteem ja mõjutusvahendid tegi autor järgnevad ettepanekud:

- Rohkem tuleks tegeleda probleemsete mootorsõidukijuhtidega, kellel on alkoholsõltuvus või psühholoogilised ja füsioloogilised iseärasused.
- Veapunktisüsteemi kasutusele võtmine, mis aitaks tegeleda alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtidega.
- Taadeldud alkomeetrite kasutusele võtmine mootorsõidukites.
- Järelkoolituse kohustuslikuks kõigile, kes on alkoholi piirmäära ületades või alkoholijooobes mootorsõiduki juhtimise eest karistatud.
- Liiklusseaduse muutmise, kuni 21-aastaseks saamiseni mootorsõiduki juhtimisel absoluutne alkoholikeeld 0,0 ‰.

Käesoleva lõputöö uurimuslikus pooles andis autor ülevaate LS§ 224 karistustest Lõuna ja Põhja prefektuuris. Aastatega on vähenenud ühe korra väärteokorras karistada saanud isikute osakaal. Väga vähesel määral on tõusnud kaks või kolm korda karistada saanud isikute arv. Põhja prefektuuris rakendatakse areste oluliselt rohkemates asjades kui Lõuna prefektuuris. Samas on Lõuna prefektuuris ühele isikule määratav arest keskmiselt poole pikema kestvusega kui seda on Põhja prefektuuris.

Töö tulemusena on selgunud, et olemas olev karistuspoliitika ja kasutatavad meetmed võimaldavad küll alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide probleemi kasvu tõkestada kuid probleemi vähendamiseks on vajalik ulatuslikumalt rakendada alternatiivseid abinõusid (nt rikkujatele läbi viidavad järelkoolitused jms). Töö koostamisel kogutud infot on võimalik kasutada erinevatel liiklusohutuse tagamisega seotud ametkondadel ja kasutada ära autori poolt tehtud ettepanekuid selleks, et pikemas perspektiivis mõjutada õiguskuulekalt käituma ka neid isikuid kelle suhtes seadusest nähtuv karistusähvardus piisavat preventiivset mõju ei pruugi avaldada.

Kokkuvõtteks võib öelda, et Eestis kehtiv karistuspoliitika on alkoholipiirmäära ületanud sõidukijuhtidele juhtide suhtes küllaltki karm ja erinev, kuid karistused ei ole liiklusohutuse tegelikku eesmärki- jooobes ja piirmäära ületanud juhtide osakaalu selgelt vähenemist saavutanud.

SUMMARY

The aim of this thesis is to (1) study the punishments imposed by the South and North Prefectures on drivers of vehicles who have exceeded the permitted level of alcohol during the period 2011-2014 and possible influence of these punishments on the dynamics of the commission of the mentioned offences; (2) study the possibility and efficiency of implementation of alternative, non-punishment influence methods for decreasing the number of drivers of vehicles who have exceeded the permitted level of alcohol; and (3) analyse study results and offer solutions based thereon for finding and applying more efficient influence methods.

In order to achieve the aim of this thesis and to perform study tasks, quantitative data collection method and statistical quantitative data analysis method were used. It is an empirical study where data was collected via questionnaires in the administrative territory of the North and South Prefecture intended for drivers of vehicles who were punished for exceeding the permitted level of alcohol. The aim of the statistical data analysis was to analyse the punishments imposed for exceeding the permitted level of alcohol in the territory of the North and South Prefecture.

The conclusions of the analysis of the results of the study of the thesis show that the existing punishment policy and measures applied allow to hinder the increase of the number of drivers of vehicles who have exceeded the permitted level of alcohol, but alternative measures need to be applied more extensively to reduce the problem (e.g. follow-up trainings of the offenders, etc.). As a result of this thesis it becomes evident that the existing measures (penal power sanctions) do not include such sanctions that would be significantly more efficient. Currently implemented sanctions influence the situation with regard to exceeding the permitted level of alcohol and preventing and hindering driving while intoxicated so that it remains at a certain stable level - the situation has not worsened significantly during the years studied in this thesis. In conclusion it can be maintained that the punishment policy valid in Estonia is strict with regard to the drivers of vehicles who have exceeded the permitted level of alcohol, but the punishments have not achieved the actual aim of traffic safety - significant decrease of the ratio of drivers who are intoxicated or who have exceeded the permitted level.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Ahven, A. & Hellep, E., 2006. *Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtide vähendamiseks*. [Võrgumaterjal] Available at: www.rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/1543/1/Ahven2006.pdf [Kasutatud 2015].

Alkoholkoajakortti, 2014. www.poliisi.fi. [Võrgumaterjal] Available at: <http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/BDBFA53CAFEC399BC22571000032A516> [Kasutatud 10 jaanuar 2015].

Eesti Vabariigi põhiseadus (1992).

Eucaris, 2015. *Eucaris*. [Võrgumaterjal] Available at: <https://www.eucaris.net/> [Kasutatud 10 märts 2015].

Kahri, K. & Reini, M., 2013. *Tieliikennelait*. Helsinki: Talentum Media OY.

Karistusseadustik (2002) Riigikogu.

Korraldusseadus (2014) Riigikogu.

Liiklusseadus (2011) Riigikogu.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2015. *Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi 2003 - 2015 III etapi strateegiline eesmärk aastateks 2012 – 2015*. [Võrgumaterjal] Available at: http://www.mnt.ee/public/RLOP/RLOP_rakendusplaan_2012-2015.pdf [Kasutatud 12 märts 2015].

Politsei ja piirivalve seadus (2009) Riigikogu.

Rikoslaki, 2014. www.finlex.fi. [Võrgumaterjal] Available at: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1889/18890039001#L7> [Kasutatud 20 veebruar 2015].

Scade, J. & Schlag, B., 2013. *How to improve road traffic safety- The role of Psychology*. [Võrgumaterjal] Available at: http://www.vdtuev.de/fit-to-drive/Presentations/dok_view?oid=421258&vater=414323 [Kasutatud 15 jaanuar 2015].

Siseministeerium, 2015. *Siseturvalisuse arengukava 2015-2020*. [Võrgumaterjal]
Available at: <https://www.siseministeerium.ee/siseturvalisuse-arengukava-stak-koostamine/>

[Kasutatud 10 märts 2015].

Sootak, J., 2010. *Karistusõigus*. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.

Tallinna Tehnikakõrgkool, 2009. *Veapunktsüsteemi mudeli rakendamine ja rehabilitatsioonisüsteem väljatöötamine (jätku-uuring)*.. [Võrgumaterjal]

Available at: www.mnt.ee/failid/VPS_aruanne_final.pdf [Kasutatud 20 detsember 2014].

Trunkenheit im Verkehr, 2015. www.strafzettel.de. [Võrgumaterjal]

Available at: <http://www.strafzettel.de/cms/nt/alkohol-u-a/straftaten-mit-alkohol/trunkenheit-im-verkehr-316.html> [Kasutatud märts 2015].

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Registreeritud LS § 224 (LS § 74'19) rikkumised Lõuna ja Põhja prefektuuris perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	19
Joonis 2. Tabatud isikud Lõuna ja Põhja prefektuuris perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	19
Joonis 3. Korduvrikkujate arv korduvuse järgi Lõuna prefektuuris. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	20
Joonis 4. Rikkujate arv korduvuse järgi Põhja prefektuuris. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	20
Joonis 5. Määratud rahatrahve perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	21
Joonis 6. Rakendatud keskmised rahatrahvid rikkumise LS § 224 (LS § 74'19) eest. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	21
Joonis 7. Rakendatud keskmine rahatrahvisumma korduvrikkumise puhul. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	22
Joonis 8. Arestide rakendamised prefektuurides perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	23
Joonis 9. Keskmine rakendatud arestipäevade arv prefektuurides perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	23
Joonis 10. Rakendatud eriõiguste äravõtmisi prefektuurides perioodil 2011-2014. Allikas: Politsei-ja Piirivalveamet, ALIS andmed seisuga 20.02.2015.....	24
Joonis 11. Kahe rikkumise vahele jääv keskmine päevade arv vastavalt rikkumisele Lõuna prefektuuris.....	24
Joonis 12. Kahe rikkumise vahele jääv keskmine päevade arv vastavalt rikkumisele Põhja prefektuuris.....	25
Joonis 13. Korduvrikkujate hariduse osakaal kõigist korduvrikkumistest aastate lõikes Lõuna prefektuuris.....	25
Joonis 14. Korduvrikkujate hariduse osakaal kõigist korduvrikkumistest aastate lõikes Põhja prefektuuris.....	26

Joonis 15. Küsimustikule vastanud isikute haridus	26
Joonis 16. Küsimustikule vastanud isikute vanuseline jaotus	27
Joonis 17. Küsimustikule vastanud isikute liiklusseaduse rikkumiste tihedus	27
Joonis 18. Alkoholihoobes sõiduki juhtimise sagedus	28
Joonis 19. Seadukuulekalt käituma panevad karistused	28
Joonis 20. Joobeseisundid isiku takistamine rooli taha istumast	29
Joonis 21. Kaasliiklejaid arvestav hoiak ja seaduskuulekas käitumine.	30
Joonis 22. Seadusekuulekalt käitumise panustamine haridustasemetega kaupa	30

LISA 1. KÜSIMUSTIK

Hea sõidukijuht.

Käesolev ankeetküsimustik on mõeldud Sulle, kes sa osaled lii kluses mootorsõidukijuhina ja koosneb kahest osast. Küsimustiku on koostanud Sisekaitseakadeemia Politsei- ja Piirivalvekolledži kaugõpperühma üliõpilane oma lõputöö raames. See on koostatud eesmärgiga teada saada, kui mõjus on karistus alkoholijoobes mootorsõiduki juhtimise eest. Iga vastaja on oluline ning annab suure panuse üldistava analüüsi koostamisel. Palun küsimustele ausalt vastata, et teada saada Teie emotsioonidest peale väärteo otsuse kätte saamist. Küsitluse lõpus on jäetud märkuste koht, kuhu soovi korral võite omapoolse kommentaari lisada. Ankeetküsimustik on anonüümne.

1. Palun märkige oma sugu:

- mees
- naine

2. Palun märkige oma sünniaasta:

.....

3. Palun märkige oma haridus:

- põhiharidus
- keskharidus
- kõrgharidus
- kutseharidus
- muu:

4. Kui tihti panete toime liiklusseaduse rikkumisi?

- iga päev
- kord nädalas
- kord kuus
- kord aastas

5. Kui sagedasi juhite sõidukit

- alkoholijoobes -narkojoobes
- iga päev
- kord nädalas
- kord kuus
- kord aastas

Vajadusel kommentaar

.....
.....

6. Milline karistus peaks olema määratud isikule kes juhib mootorsõidukit alkoholihoobes (märkida võib mitu varianti):

- rahatrahv
- juhtimisõiguse ära võtmine
- arest
- ühiskondlik kasulik töö
- sõiduki konfiskeerimine

Vajadusel

kommenteeri.....

7. Teie arvates paneks seaduskuulekalt liikluses käituma :

- suur rahatrahv
- väike rahatrahv
- kartus aresti ees (lühiajaline vangistus)
- kartus ÜKT ees (ühiskondlik kasulik töö)
- meditsiin – psühholoogiline nõustamine
- sõltuvusravile suunamine

.....

8. Kas olete nõus takistama kui joobes juht rooli taha istub ja sõidukit juhtima hakkab k.a Teie tuttavatest keegi?

- ei ole nõus takistama
- olen nõus takistama
- võtan auto võtmed ära
- helistan politsei lühinumbril või teavitan liiklusliini
- kutsun kedagi appi

Vajadusel lisa juurde:

.....
....

9. Kas olete nõus panustama liiklusesse omapoolse seaduskuuleka käitumise ning kaasliiklejaid arvestava hoiaku?

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Märkused:

.....
.....
.....

II osa.

1. Kui sageli Te joote õlut, veini või muid alkohoolseid jooke? Arvestage ka neid kordi, kui joote vähesel määral, nt pudel keskmise kangusega õlut või veidi veini.

- Mitte kunagi
- Umbes kord kuus,
- Kaks kuni neli korda kuus,
- Neli korda nädalas või harvem
- Neli korda nädalas või sagedamini

2. Mitu annust Te tavaliselt korraga joote? (1 alkoholiannus on: - pudel keskmise kangusega õlut või siidrit, - klaas lahjat veini (12 cl),- väike klaas kanget veini (8 cl), - restoraniannus kanget alkoholi (4 cl).

- 1–2 annust
- 3–4 annust
- 5–6 annust

3. Kui sageli olete joonud korraga 6 või enam annust?

- Mitte kunagi
- Harvem kui kord kuus
- Kord kuus
- Iga päev või peaaegu iga päev

4. Kui tihti viimase 6 kuu jooksul juhtus nii, et Te ei suutnud kuidagi alkoholitarbimist lõpetada?

- Mitte kunagi
- Harvem kui kord kuus
- Kord kuus
- Kord nädalas
- Iga päev või peaaegu iga päev

5. Kui sageli viimase 6 kuu jooksul jäi Teil joomise tõttu tegemata mingi töö, mida oleksite pidanud tegema?

- Mitte kunagi
- Harvem kui kord kuus
- Kord kuus
- Kord nädalas
- Iga päev või peaaegu iga päev

6. Kui sageli viimase 6 kuu jooksul Te vajasite rohke joomise järgsel hommikul õlut või muud alkoholi, et saada üle hommikusest pohmellist?

- Mitte kunagi
- Harvem kui kord kuus
- Kord kuus
- Kord nädalas
- Iga päev või peaaegu iga päev

7. Kui tihti viimase 6 kuu jooksul vaevas Teid pärast joomist süü- või kahjutunne?

- Mitte kunagi
- Harvem kui kord kuus
- Kord kuus
- Kord nädalas
- Iga päev või peaaegu iga päev

8. Kui tihti viimase 6 kuu jooksul Te ei mäletanud napsitamisele järgnenud hommikul eelmisel õhtul juhtunut?

- Mitte kunagi
- Harvem kui kord kuus
- Kord kuus
- Kord nädalas
- Iga päev või peaaegu iga päev

Kaks järgmist küsimust on alkoholitarvitamise kohta kogu elu jooksul

9. Kas Te olete ise või on keegi teine saanud haiget või vigastanud ennast Teie joomise tõttu?

- Ei
- On, aga mitte viimase aasta jooksul
- Jah, viimase aasta jooksul

10. Kas mõni Teie lähedane, sõber, arst või keegi muu on olnud mures Teie joomise pärast või soovitanud joomist vähendada?

- Ei
- On, aga mitte viimase aasta jooksul
- Jah, viimase aasta jooksul

Täna vastamast!

LISA 2. KIRJALIK INTERVJUU POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMETI LÕUNA PREFEKTUURI VALGA POLITSEIJAOSKONNA ENNETUS- JA MENETLUSTALITUSE VANEMLIIKLUSPOLITSEINIK KAIMAR KARMIGA

1. Kui palju puutute tööalaselt kokku alkoholi piirmäär ületanud mootorsõiduki juhtidega teemaga?

Minu arust ei ole meil päeva, kus massiteabevahendite kaudu ei räägitaks (noortest) roolijoodikutest või nende põhjustatud tagajärgedest.

Tööalaselt puutun kokku piirmäärasid ületanud sõidukijuhtidega siis, kui nad tulevad oma teost aru andma (vist lihtsam öelda, et kahetsema) ja leebemat karistust lunima. Seda nii 2-3 inimest nädalas. Reaalselt tänaval tabatud roolijoodikutega kokkusaamised väiksemad (ainult sihtsuunitlustega operatsioonide „KÕIK PUHUVAD“ käigus)

2. Kui suur on probleem erinevast rahvusest mootorsõiduki juhtidega. Missugusena näete alkoholi piirmäära ületanud juhtide probleemi ühiskonnas?

Ei ole täheldanud, et mingi rahvus rohkem joobes peaga rooli keerab. On kõike-eestlasi, venelasi, lätlasi, ukrainlasi, soomlasi.

Purjus peaga auto juhtimine oli, on ja jääb probleemiks. Nii kaua, kuni meie karistusmeetodid ei muutu, ei lähe olukord paremaks.

3. Milles seisneb/väljendub alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide riskikäitumine liikluses?

Arvan, et siin on kaks asja, millele tähelepanu pöörata:

1. Ennetustöö efektiivsus mitte kõige parem. On lastud kujundada selline elustiil, et joobes juhiga ei juhtu midagi. Saab oma karistuse kätte (võibolla ei täidagi seda) ja mis edasi. Ei midagi. Homme juhib jälle.
2. Järelevalve nõrk (liikluspolitseinike „ärakaotamine“, ehk nn universaalpolitseiniku loomine). Ei saa olla rätsep, puusepp, mürsepp ühes koos.

3. Missugusena näete alkoholi piirmäära ületanud juhtide riski liikluses?

- kõrgendatud riski
- keskmisest suuremat riski
- madalat riski
- risk puudub

4. Milline peaks olema seadusega lubatud alkoholi piirmäär mootorsõiduki juhtimiseks.

- 0,0 mg/l
- kuni 0,25 mg/l

- mingisugune kogus võiks olla lubatud: näiteks

5. Kui tihti paneb keskmine eestlane toime liikluseaduse rikkumisi?

- ühtegi korda
 iga päev
 kord nädalas
 kord kuus
 kord aastas

6. Kui sagedasti juhib keskmine eestlane mootorsõidukit

- alkoholihoobes -narkojoobes

- iga päev
 kord nädalas
 kord kuus
 kord aastas

.....
.....

7. Milline karistus peaks olema määratud isikule kes juhib mootorsõidukit alkoholihoobes (märkida võib mitu varianti):

- rahatrahv
 juhtimisõiguse ära võtmine
 arest
 ühiskondlik kasulik töö
 sõiduki konfiskeerimine

Karistuse mõjud inimestele on erinevad. Momendil karistatakse isikuid erinevalt (kõik variandid sobivad). Mina rakendaksin selliseid karistusi:

1. Konfiskeerimisele teo toimepanemise vahend (vahet ei ole, kellele sõiduk kuulub)
2. Juhtimisõiguse äravõtmine algaks 1 aastast (nagu nõuka ajal- kõigile ühesuguse puuga - 3 aastat jalameheks). Kui ei eksi, siis Poolas on aastast 2014 selline karistusmäär.
3. Karistusi määraks kohus (nii, nagu Lätis) ja ülekaalus oleks arest (just nendele, kellelt pole võimalik juhtimisõigust ära võtta, kuna seda pole kunagi olnudki)

.....
.....

8. Teie arvates paneks seaduskuulekalt liikluses käituma :

- suur rahatrahv
 väike rahatrahv
 kartus aresti ees (lühiajaline vangistus)
 kartus ÜKT ees (ühiskondlik kasulik töö)
 meditsiin – psühholoogiline nõustamine
 sõltuvusravile suunamine

Momendil peab järelkoolituse läbima ainult see juht, kes omab esmast juhuliba ja kellelt see on karistusena ära võetud. Med/psühh nõustamine võiks / peaks olema **kohustuslik kõigile** mootorsõidukijuhtidele, kes panevad toime üliohtliku liiklusteo (

nt oluline kiiruseületamine, raskete tagajärgedega LÕ põhjustamine, joores juhtimine)

Järelkoolituse eesmärk on juhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamise protsessi

.....
.....
.....

9. Kas olete nõus takistama kui joores juht rooli taha istub ja sõidukit juhtima hakkab k.a Teie tuttavatest keegi?

ei ole nõus takistama

olen nõus takistama

võtan auto võtmed ära

helistan politsei lühinumbril või teavitan liiklusliini

kutsun kedagi appi

.....
...

10. Kas olete nõus panustama liiklusesse omapoolse seaduskuuleka käitumise ning kaasliiklejaid arvestava hoiaku?

jah

ei

LISA 3. INTERVJUU MAANTEAMETI LÕUNA REGIOONI LIIKLUSVALDKONNA JUHI RAIMO RONIMOIS'GA

1. Kui palju puutute tööalaselt kokku alkoholi piirmäära ületanud mootorsõiduki juhtidega teemaga?

Puutusime varasemalt rohkem kokku kuna MNT pidas registrit , arvati et juhtimisõiguse peatamise otsus tehakse meie poolt aga tegelikult tegi seda politsei . Liiklusseaduse muutudes järelkoolituste raames mida noortele juhtidele läbi viikse ,kes liiklusseaduse rikkumisi toime panevad.

2. Kui suur on probleem erinevast rahvusest mootorsõiduki juhtidega. Missugusena näete alkoholi piirmäära ületanud juhtide probleemi ühiskonnas?

Rahvuste osas ei oska mingit rahvust eraldi välja tuua aga probleem on rohkem vene rahvusest inimestega. Ühiskonnas räägitakse väga palju alkoholi tarbimisest ja joores juhtimisest aga probleem on ikkagi olemas . Nõukogude ajal kontrolliti tervises seisundit põhjalikumalt ja kardeti rohkem kui teooria eksamit.

3.Milles seisneb/väljendub alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide riskikäitumine liikluses? Teadaolevalt mõjub alkohol inimestele erinevalt, kes muutub agressiivselt ja kes rahulikuks. Tegelikult on meie ühiskonnas ligikaudu 10% inimesi isiksus häiretega. Näiteks meeste organism sisaldab rohkem vett kui naiste organism sellest tulenevalt mõjub alkohol naistele kiiremini.

3.Missugusena näete alkoholi piirmäära ületanud juhtide riski liikluses?

kõrgendatud riski

keskmisest suuremat riski

madalat riski

risk puudub

4.Milline peaks olema seadusega lubatud alkoholi piirmäär mootorsõiduki juhtimiseks.

0,0 mg/l

kuni 0,25 mg/l

mingisugune kogus võiks olla lubatud: näiteks

Probleem on ühiskonnas kes ei oska alkoholi tarbida. Arvan , et liigume selles suunas, et teatud promillid on lubatud. Lubatud võiks olla 0.25 mg/l kui autos on taadeldud alkomeeter.

5.Kui tihti paneb keskmine eestlane toime liiklusseaduse rikkumisi?

ühtegi korda

- iga päev
- kord nädalas
- kord kuus
- kord aastas

6. Kui sagedasti juhib keskmine eestlane mootorsõidukit

- alkoholijoobes -narkojoobes

- iga päev
- kord nädalas
- kord kuus
- kord aastas

Prantsusmaal on seadusega pandud kohustus omada autos alkomeetrit.

7. Milline karistus peaks olema määratud isikule kes juhib mootorsõidukit alkoholi-joobes (märkida võib mitu varianti):

- rahatrahv
- juhtimisõiguse ära võtmine
- arest
- ühiskondlik kasulik töö
- sõiduki konfiskeerimine

Rahatrahv ei ole see karistus mis paneks mõtlema ja asjast aru saama. Järelkoolitus võiks olla kohustuslik kõigile juhtidele. Karistustel pikaajalist toimet ei ole.

8. Teie arvates paneks seaduskuulekalt liikluses käituma :

- suur rahatrahv
- väike rahatrahv
- kartus aresti ees (lühiajaline vangistus)
- kartus ÜKT ees (ühiskondlik kasulik töö)
- meditsiin – psühholoogiline nõustamine

sõltuvusravile suunamine

Kontrollimise osakaal võib olla suurem ja politseid rohkem tänavatel ja teedel olla .Juhtide harjumusi peaks muutma ja kujundama, et nad teist moodi käituksid.

Liikluskasvatus peaks alguse saama juba lapsepõlves (lasteaiast, koolist).

9. Kas olete nõus takistama kui joobes juht rooli taha istub ja sõidukit juhtima hakkab k.a Teie tuttavatest keegi?

- ei ole nõus takistama
- olen nõus takistama
- võtan auto võtmed ära
- helistan politsei lühinumbril või teavitan liiklusliini
- kutsun kedagi appi

Loomulikult sekkun aga probleem on selles ,et meie ühiskonnas teatud inimeste gruppidel ei ole see üldsegi oluline. Hirm on politsei kontrolli ees.

10. Kas olete nõus panustama liiklusesse omapoolse seaduskuuleka käitumise ning kaasliiklejaid arvestava hoiaku?

- jah

LISA 4 KIRJALIK INTERVJUU JUSTIITSMINISTEERIUMI TARTU MAAKOHTU KOHTUNIK/KOHTUMAJA JUHI RUTT TEEVER'IGA

1. Kui palju puutute tööalaselt kokku alkoholi piirmäär ületanud mootorsõiduki juhtidega teemaga?

Eeluurimiskohtunikuna alates 2013.a pea igapäevaselt

2. Kui suur on probleem erinevast rahvusest mootorsõiduki juhtidega. Missugusena näete alkoholi piirmäära ületanud juhtide probleemi ühiskonnas?

Raske on rahvusest tulenevalt mingit erinevust välja tuua. Paraku on joores juhte Eestis elavate paljude rahvuste esindajate hulgas. Ühiskonna kui terviku aspektist on probleem aga selles, et ühiskonnas puudub piisav hukkamõist joores juhtide suhtes. Ei aduta seda, et tegemist pole mitte vaid joores juhti ennast võimalikult kahjustava olukorraga, vaid võimaliku reaalse ohuga paljude isikute tervisele ja elule.

3. Milles seisneb/väljendub alkoholi piirmäära ületanud sõidukijuhtide riskikäitumine liikluses?

Ilmselgelt on nad ohuks nii enda kui ka teiste isikute elule ja tervisele. Joores isiku reaktsioonikiirus ei vasta kaine isiku reaktsioonikiirusele ja tagajärjeks võib olla liiklusavarii ning sellega seonduv varaline kahju ning tervisekahju..

3. Missugusena näete alkoholi piirmäära ületanud juhtide riski liikluses?

kõrgendatud riski

keskmisest suuremat riski

madalat riski

risk puudub

4. Milline peaks olema seadusega lubatud alkoholi piirmäär mootorsõiduki juhtimiseks.

0,0 mg/l

kuni 0,25 mg/l

mingisugune kogus võiks olla lubatud: näiteks

5. Kui tihti paneb keskmine eestlane toime liiklusseaduse rikkumisi?

ühtegi korda

iga päev

kord nädalas

kord kuus

kord aastas

6. Kui sagedasti juhib keskmine eestlane mootorsõidukit

- alkoholihoobes -narkojoobes
- iga päev
- kord nädalas
- kord kuus
- kord aastas

Ei oska sellele küsimusele vastata. Arvan, et suurem enamus inimesi ei istu iialgi joobes autorooli, kuid teatud hulk inimesi teeb seda korduvalt.

.....
.....

7. Milline karistus peaks olema määratud isikule kes juhib mootorsõidukit alkoholihoobes (märkida võib mitu varianti):

- rahatrahv
- juhtimisõiguse ära võtmine
- arest
- ühiskondlik kasulik töö
- sõiduki konfiskeerimine

Kõik punktis 7 nimetatud karistused võivad vajalikkude eesmärgi täita. Konkreetne karistus sõltub paljudest asjaoludest. Karistuse individualiseerimine on oluline.

8. Teie arvates paneks seaduskuulekalt liikluses käituma :

- suur rahatrahv
- väike rahatrahv
- kartus aresti ees (lühiajaline vangistus)**
- kartus ÜKT ees (ühiskondlik kasulik töö)
- meditsiin – psühholoogiline nõustamine
- sõltuvusravile suunamine

.....

9. Kas olete nõus takistama kui joobes juht rooli taha istub ja sõidukit juhtima hakkab k.a Teie tuttavatest keegi?

- ei ole nõus takistama
- olen nõus takistama**
- võtan auto võtmed ära**
- helistan politsei lühinumbril või teavitan liiklusliini
- kutsun kedagi appi

.....

10. Kas olete nõus panustama liiklusesse omapoolse seaduskuuleka käitumise ning kaasliiklejaid arvestava hoiaku?

- jah**